

INTERNATIONAL FJ REGOLAMENTO DI STAZZA 2017



Il Flying Junior è stato progettato nel 1956 da Uus Van Essen in stretta collaborazione con Coen Gulcher ed è diventato Classe internazionale nel 1969.

PARTE I - AMMINISTRAZIONE	5
Sezione A - Generale	5
A.1 Lingua	5
A.2 Abbreviazioni	5
A.3 Autorità e responsabilità.	5
A.4 Amministrazione della classe	5
A.5 Variazioni delle regole di classe	6
A.6 Modifiche alle regole di classe	6
A.7 Interpretazioni delle regole di classe	6
A.8 Costo della classe internazionale e Placca World Sailing	6
A.9 Numeri velici	7
A.10 Certificazione dello scafo	7
A.11 Validità del certificato	7
A.12 Rispetto delle regole di classe	7
A.13 Ricertificazione scafo	8
Sezione B - Ammissibilità della barca	8
B.1 Regole di classe e certificazione	8
PARTE II - REQUISITI E LIMITAZIONI	9
Sezione C – condizioni per regatare	9
C.1 Generale	9
C.2 Equipaggio	9
C.3 Attrezzature personali	9
C.4 Pubblicità	9
C.5 Apparecchiature portatili	10
C.6 Barca	10
C.7 Scafo	10
C.8 Appendici dello scafo	11
C.9 attrezzatura	12
C.10 Vele	13
Sezione D – Scafo.....	14
D.1 Parti	14
D.2 Regole Generali	14
D.3 Riserve di galleggiamento	15
D.4 Scafo assemblato	15
Sezione E - Appendici dello scafo	17
E.1 Parti	17
E.2 Generale	18
E.3 deriva	18
E.4 pala del timone, timone, barra del timone e estensione della barra del timone	18

Sezione F - Rig	19
F.1 Generale	19
F.2 albero.....	19
F.3 boma	19
F.4 tangone dello spinnaker	20
F.5 manovre fisse	20
F.6 manovre correnti	20
Sezione G - Vele	20
G.1 Parti	20
G.2 Generale	20
G.3 Randa	21
G.4 fiocco	22
G.5 Spinnaker	22
PARTE III - APPENDICI	24
Sezione H	24
H.1.1 scafo,boma e tangone.	24
H.1.2 Piano di scafo (capovolto)	26
H 1.3 deriva	27
H.1.4 Timone	29
H.2 Istruzioni di misurazione con loScafo capovolto	31

INTRODUZIONE

Questa introduzione fornisce solo un commento informale, le Regole di Classe iniziano nella pagina successiva.

L'intenzione di queste regole è di assicurare che le barche della classe FJ international siano per quanto possibile controllate nella forma dello scafo, peso dello scafo, forma della deriva della pala del timone, nell'albero, nel peso dell'albero e nel piano velico.

Gli scafi FJ, le appendici dello scafo, il sartame e le vele sono controllati con la misurazione.

I proprietari e gli equipaggi devono essere consapevoli del fatto che il rispetto delle regole da C.1 a C.6 NON è controllato come parte del processo di certificazione.

Le regole che disciplinano l'uso delle attrezzature durante una gara sono contenute nella Sezione C di queste regole di classe, nell' ERS Part I e nelle Racing Rules of Sailing.

ATTENZIONE:

QUESTE REGOLE SONO CHIUSE

QUELLO CHE NON E' SPECIFICAMENTE CONSENTITO E' VIETATO.

I COMPONENTI E IL LORO UTILIZZO SONO DEFINITI DALLA LORO DESCRIZIONE.

PARTE I – AMMINISTRAZIONE

Sezione A – generale

A.1 LINGUA

A.1.1 La lingua ufficiale della classe è l'inglese e in caso di controversia sulla traduzione il prevarrà il testo inglese.

A.1.2 La parola "deve" significa obbligo e la parola "può" significa permesso.

A.1.3 Tranne dove usato nei titoli, quando un termine è stampato in "**grassetto**" si applica la definizione in ERS, e quando un termine è stampato in "*corsivo*" Si applica la definizione nella RRS. Quando un termine è stampato "sottolineato" è definito in queste regole.

A.2 ABBREVIAZIONI

WS	World Sailing
MNA	World Sailing Member National Authority.
IFJO	International FJ Class Organization.
NFJO	National FJ Class Organization.
ERS	Equipment Rules of Sailing.
RRS	Racing Rules of Sailing.

A.3 AUTORITÀ E RESPONSABILITÀ

A.3.1 L'autorità internazionale della classe è World Sailing, che dovrà cooperare con l'IFJO in tutte le questioni relative a queste **regole di classe**.

A.3.2 Né World Sailing, né una MNA, l'IFJO, una NFJO, un'autorità di certificazione, o uno stazzatore ufficiale ha alcuna responsabilità legale relativamente al rispetto di queste regole di classe e l'accuratezza della misurazione, né i reclami che ne derivano possono essere ammessi. Nessun reclamo derivante da queste regole di classe può essere ammesso.

A.3.3 Nonostante tutto quanto qui contenuto, l'autorità di certificazione ha il potere di ritirare un certificato e lo farà su richiesta di World Sailing.

A.4 AMMINISTRAZIONE DELLA CLASSE

A.4.1 World Sailing ha delegato le sue funzioni amministrative della classe alle MNA. L'MNA può delegare parte o tutte le sue funzioni, come indicato in queste **regole di classe** regole, a una NFJO.

.4.2 Nei paesi in cui non esiste l'MNA o l'MNA non desidera amministrare la classe, le sue funzioni amministrative come stabilito in queste **regole di classe** devono essere effettuate dall'IFJO che può delegare l'amministrazione a un NFJO.

A.5 VARIAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE

A.5.1 Nei campionati mondiali, continentali o regionali il Bando di Regata e Le Istruzioni di regata possono cambiare le **regole di classe** solo con l'accordo di l'IFJO e World Sailing.

A.6 CORREZIONE DELLE REGOLA DI CLASSE

A.6.1 Le correzioni di queste **regole di classe** devono essere proposte dall'IFJO e devono essere approvate da World Sailing in conformità con la normativa World Sailing.

A.7 INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE

A.7.1 REGOLE GENERALI

L'interpretazione delle regole di classe, ad eccezione di quanto previsto da A.7.2, deve essere fatta in conformità con il Regolamento World Sailing.

A.7.2 IN UN EVENTO

Qualsiasi interpretazione delle regole di classe richieste in un evento può essere fatta da una Giuria Internazionale costituita in conformità con la RRS. Tale interpretazione sarà valida solo durante l'evento e l'autorità organizzatrice dovrà, al più presto dopo l'evento, informare World Sailing, l'MNA e l'IFJO.

A.8 QUOTA DELLA CLASSE INTERNAZIONALE E PLACCA DI COSTRUZIONE WORLD SAILING

A.8.1 Il costruttore dello scafo dovrà pagare la Quota di classe internazionale alla World Sailing.

A.8.2 World Sailing dovrà, dopo aver ricevuto la Quota di Classe Internazionale per lo scafo, inviare la placca World Sailing Building al costruttore dello scafo. La targa World Sailing deve essere fissata dal costruttore allo scafo e il costruttore dovrà consegnare al proprietario la ricevuta della quota di classe internazionale.

A.8.3 L'importo della Quota di Classe Internazionale sarà rivisto da World Sailing in consultazione con l'IFJO.

A.8.4 Gli scafi costruiti, misurati e registrati prima del 1 luglio 1972 non hanno bisogno della Quota di classe internazionale pagata a World Sailing.

A.9 NUMERI VELICI

A.9.1 I numeri velici devono essere emessi dall'MNA del paese in cui la barca è registrata, che può delegare questa funzione all'NFJO.

A.10 CERTIFICAZIONE DELLO SCAFO

A.10.1 Per uno scafo non precedentemente certificato, tutte le unità richiesti nel modulo di misurazione devono essere misurate da uno stazzatore ufficiale riconosciuto dall'IFJO e il dettaglio deve essere inserito nel modulo di misurazione.

A.10.2 dopo la misurazione complessiva dello scafo, tre copie complete del modulo di misurazione devono essere fornite al proprietario dello scafo. Lo stazzatore deve conservare una copia del modulo di misurazione.

A.10.3 Il proprietario deve inviare tre copie del modulo di misurazione completato unitamente alla tassa di certificazione richiesta all'autorità di certificazione del paese in cui lo scafo deve essere registrato.

A.10.4 Al ricevimento delle copie del modulo di misurazione completo e della quota richiesta, l'autorità di certificazione rilascia un certificato. Il certificato deve contenere le informazioni come indicato sul modulo di misurazione, il numero velico e il nome completo del proprietario.

A.10.5 L'autorità di certificazione conserva i moduli di misurazione, che devono essere trasferiti alla nuova autorità di certificazione quando lo scafo viene esportato.

A.10.6 L'IFJO riceverà a intervalli regolari dell'MNA il dettaglio dei numeri velici rilasciati insieme con i nomi e gli indirizzi dei proprietari e una copia dei moduli di misurazione o certificati di misurazione.

A.11 VALIDITA' DEL CERTIFICATO

A.11.1 Il certificato dello scafo perde validità per:

- (a) Il cambiamento di qualsiasi unità registrata sul certificato oltre i limiti di queste regole di classe;
- (b) cambio di proprietà;
- (c) Ritiro da parte dell'autorità di certificazione;
- (d) rilascio di un nuovo certificato.

A.12 CONFORMITA' ALLE REGOLE DI CLASSE

Una barca cessa di rispettare le regole di classe per:

- (a) Alterazioni, sostituzioni o riparazioni oltre i limiti delle regole di classe.
- (b) Un cambiamento delle regole di classe che fa cessare la permesso di attrezzature utilizzate
Escluso lo scafo e l'attrezzatura, che possono essere conformi alle regole di classe in vigore al momento della misurazione fondamentale iniziale.

A.13 RICERTIFICAZIONE DELLO SCAFO

A.13.1 L'autorità di certificazione può emettere un nuovo certificato in sostituzione di un certificato precedente che mostra compatibilità tra la data di certificazione iniziale e quella nuova:

(a) Quando un certificato è diventato non valido per A.11.1 (b) dopo aver ricevuto il vecchio certificato e la tassa di certificazione se richiesta. Se l'Autorità di certificazione è diversa dalla precedente autorità di certificazione, la nuova autorità di certificazione dovrebbe ricevere i moduli di misurazione dello scafo dalla vecchia autorità di certificazione prima della ricertificazione. La nuova l'autorità di certificazione può rilasciare allo scafo un nuovo numero di identificazione.

(b) Quando il certificato è diventato non valido per A.11.1 (c), a sua discrezione.

(c) In altri casi, mediante l'applicazione della procedura richiesta per la certificazione iniziale dello scafo.

A13.2 Lo scafo deve essere misurato secondo le regole di classe in vigore quando ha subito il primo controllo di certificazione.

SEZIONE B - IDONEITA' DELLA BARCA

Affinché una barca possa essere ammessa alle gare, deve rispettare le regole in questa sezione.

B.1 REGOLE DI CLASSE E CERTIFICAZIONE

(a) La barca deve essere conforme alle regole della classe.

(b) La barca deve avere un certificato dello scafo e segni di identificazione validi in conformità alla regola D.2.2.

(c) Le vele devono avere marchi di certificazione validi.

PARTE II – REQUISITI E LIMITAZIONI

Durante la regata l'**equipaggio** e la **barca** devono rispettare le regole della Parte II. Le regole della La parte II sono **regole di classe chiuse**. Qualsiasi dimensione non determinata in queste regole non è limitata

Il **controllo della certificazione** e l'**ispezione delle attrezzature** devono essere eseguiti in conformità con ERS tranne dove è diversamente indicato in questa parte.

È responsabilità del proprietario assicurarsi che la sua **barca** rispetti queste **regole di classe** e che alterazioni, sostituzioni o riparazioni della **barca** non invalidino il **certificato**.

SEZIONE C – CONDIZIONI PER REGATARE

C.1 REGOLE GENERALI

C.1.1 REGOLE

(a) Si applica la parte I ERS - Uso delle attrezzature.

(b) La RRS 49.1 è modificata in "Un membro dell'equipaggio non deve usare alcun dispositivo progettato per posizionare il suo corpo fuoribordo diverso da un trapezio, cinghie e rinforzi indossati sotto la muta".

C.2 EQUIPAGGIO

C.2.1 LIMITAZIONI

L'**equipaggio** deve essere composto da due persone

C.3 ATTREZZATURE PERSONALI

C.3.1 OBBLIGATORIO

(a) La barca deve essere dotata di un giubbotto disalvataggio personale per ciascun membro dell'equipaggio secondo lo standard minimo ISO 12402-5 (CE 50 Newton), EN 393: 1995 (CE 50 Newton) o USCG Tipo III, o AUS PFD 1. Questi devono essere pronti per l'uso.

C.3.2 FACOLTATIVO

(a) Un'imbracatura a trapezio che deve rispettare il peso previsto dalla RRS 43.1 (b). l'imbracatura può essere attaccata direttamente o indirettamente a un trapezio ma solo per mezzo di un unico sistema a sgancio rapido.

C.4 PUBBLICITÀ

C.4.1 LIMITAZIONI

La pubblicità è consentita solo in conformità con il codice per la pubblicità adottato da World Sailing . (World Sailing Regulation 20).

C.5 ATTREZZATURA PORTATILE

C.5.1 OBBLIGATORIO

(a) PER L'USO

(1) Tranne che nelle barche autosvuotanti, almeno una sassola o un secchio di capacità di un minimo di 0,8 litri.

(b) NON PER USO

(2) Una cima di traino di almeno 20 m di lunghezza non inferiore a 6 mm di diametro. La cima non deve essere riposta in un serbatoio di galleggiamento e deve essere pronta all'uso.

(3) Almeno una pagaia di almeno 900 mm di lunghezza e peso minimo 0,30 kg. La pagaia deve essere pronta per l'uso.

(4) un'ancora se è prescritta nelle Istruzioni di Regata; l'ancora, la catena e un minimo di 20 m di cima sintetica di almeno 6 mm di diametro devono pesare almeno 2,3 kg. La cima deve essere fissata direttamente o indirettamente all'ancora e alla barca. L'ancora deve essere pronta per l'uso.

C.5.2 FACOLTATIVO

(a) PER L'USO

(1) Tutti i dispositivi di temporizzazione elettronici o meccanici.

(2) Qualsiasi bussola magnetica o elettronica, a condizione che non abbiano capacità di correlazione dei dati.

(3) Bevande, cibo e imballaggi.

(4) Eventuali indicatori meccanici di direzione del vento.

(5) Qualsiasi indumento extra.

(b) NON PER USO

(1) Qualsiasi altra apparecchiatura portatile.

C.6 BARCA

C.6.1 LIMITAZIONI

(a) Salvo quanto specificato nel bando di regata e/o nelle istruzioni di regata non ci sono limiti riguardo la quantità di attrezzatura, scafo appendici, sartame e vele per l'uso in occasione di un evento. Possono però essere a bordo durante la regata solo un **albero**, un **boma**, un **fiocco**, una **randa**, uno **spinnaker**, un **timone** e una **deriva**.

C.7 SCAFO

C.7.1 LIMITAZIONI

(a) Qualsiasi installazione può essere utilizzata fino a quando lo **scafo** è conforme a queste regole di classe

(b) I coperchi di ispezione e i tappi di scarico devono essere tenuti in posizione chiusa durante la regata.

- c) Gli **scafi** costruiti dal 1 ° gennaio 1995 in poi devono avere almeno due comparti di galleggiamento stagni separati.
- (d) Gli **scafi** certificati dopo il 30 giugno 1972 devono avere la placca della Classe Internazionale fissata in una posizione ben visibile.

C.7.2 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONI

Quanto segue è permesso senza l'approvazione del Comitato Tecnico IFJO. Se non diversamente specificato, gli oggetti menzionati in questa sezione possono essere forniti da qualsiasi produttore o fornitore.

- (a) Il guscio dello **scafo** non può essere modificato in alcun modo se non nei modi consentiti da queste regole di classe.
- (b) sono ammessi fori di ispezione e ombrinali .
- (c) La manutenzione ordinaria del guscio dello **scafo** è consentita senza necessità di rimisurazione e ricertificazione.
- (d) Altre parti dello scafo possono essere modificate entro i limiti di queste regole senza rimisurazione e ricertificazione.

C.8 APPENDICI DELLO SCAFO

Quanto segue è permesso senza l'approvazione del Comitato Tecnico IFJO. Se non diversamente specificato, gli oggetti menzionati in questa sezione possono essere forniti da qualsiasi produttore o fornitore.

C.8.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONI

- (a) Le **appendici dello scafo** non devono essere alterate in alcun modo se non nei modi consentiti da queste **regole di classe**.
- (b) Qualsiasi manutenzione, riparazione o modifica entro i limiti di queste regole di classe è consentita senza rimisurazione.

C8.2 DERIVA

C.8.2.1 OBBLIGATORIO

- (a) Qualsiasi dispositivo può essere montato sulla **deriva** per evitare che il suo margine inferiore possa superare i limiti della regola E 3.1 (e).
- (b) Nessun trimtabs o hydrofoil deve essere applicato alla **deriva**

C.8.2.2 FACOLTATIVO

- a) qualsiasi accessorio può essere utilizzato sulla **deriva** al di sopra della linea della chiglia.

C.8.3 TIMONE

C.8.3.1 OBBLIGATORIO

- (a) Qualsiasi dispositivo per mantenere il **timone** attaccato allo **scafo** anche quando la **barca** è rovesciata
- (b) Nessun trimtabs o hydrofoil deve essere applicato al **timone**.

C.8.3.2 FACOLTATIVO

(a) Qualsiasi attrezzatura sopra la linea di galleggiamento è facoltativa purché il timone resti conforme a queste regole di classe

C.9 ATTREZZATURA

C.9.1 PARTI

(a) OBBLIGATORIO

- (1) **Albero**
- (2) **boma**
- 3) **strallo**
- (4) Drizza di **randa**
- (5) drizza del fiocco

(b) OPZIONALE

- (1) Qualsiasi altra **manovre fissa**
- (2) Qualsiasi altra **manovra corrente**
- (3) **Trapezio**
- (4) tangone dello spinnaker
- (5) **crocette**
- (6) mastra dell'albero (sistema di controllo dell'**albero** che lavora in pressione)
- (7) vang in pressione (**vang del boma** che lavora in pressione)

c) LIMITAZIONI

È consentita qualsiasi altra attrezzatura eccetto: paterazzo, rolla fiocco e tubi lancia spinnaker.

C.9.2 DEFINIZIONI

(a) Il **punto di riferimento dell'albero** è l'intersezione della linea di coperta con la parte poppiera dell'**albero** esteso come necessario. Se l'**albero** è sulla coperta, il **punto di riferimento dell'albero** è l'intersezione della superficie del ponte e del punto lato poppiere dell'**albero**, ciascuno esteso come necessario.

C.9.3 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONI

- (a) le **antenne** non devono essere alterate in alcun modo tranne se consentito da queste **regole di classe**. Qualsiasi altra parte dell'attrezzatura può essere modificata.
- (b) Manutenzione, riparazione e modifica di routine entro i limiti di queste regole di classe sono consentite senza rimisurazione.

C.9.4 CERTIFICAZIONE

(a) Non è richiesta certificazione di alcuna parte dell'**attrezzatura**.

C.9.5 ALBERO

C.9.5.1 LIMITAZIONI

- (a) Può essere usato qualunque profilato finché è conforme a queste regole di classe.
- (b) La drizza del fiocco deve essere posizionata sotto il punto di fissaggio dello strallo.
- (c) l'**albero** deve essere posizionato all'interno del guscio dello scafo o sulla coperta e non deve ruotare attorno al suo asse longitudinale.
- (d) Tutti gli accessori o le attrezzature sono opzionali.

C.9.6 BOMA

C.9.6.1 LIMITAZIONI

- (a) Può essere utilizzato qualsiasi profilato finché è conforme a queste **regole di classe**.
- (b) Tutti gli accessori sono opzionali.

C.9.7 TANGONE

C.9.7.1 LIMITAZIONI

- (a) Può essere usato qualsiasi profilato finché è conforme a queste regole di classe.
- (b) Tutte le attrezzature sono opzionali
- (c) Il tangone dello spinnaker può essere utilizzato per qualsiasi scopo purché sia conforme con la RRS.

C.9.8 MANOVRE FISSE

C.9.8.2 LIMITAZIONI

- (a) può essere usata qualsiasi **manovra fissa** purché soddisfi i requisiti delle regole della classe.
- (b) Tutte le attrezzature sono opzionali.

C.9.9 MANOVRE CORRENTI

C.9.9.1 LIMITAZIONI

Può essere utilizzata qualsiasi **manovra corrente** purché rispetti queste regole di classe.

C.10 VELE

C.10.1 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONI

E' permessa qualsiasi manutenzione, riparazione o modifica di routine entro i limiti di queste **regole di classe**.

C.10.2 RANDA

a) IDENTIFICAZIONE

(1) L'identificazione della **vela** deve essere conforme all'appendice G RRS con eccezione che l'emblema della classe non deve essere posizionato in altezze diverse sui due lati della **vela**.

(2) L'emblema della classe deve avere le lettere "FJ" non inferiore a 300 mm di altezza.

(b) USO

(1) La **vela** deve essere issata su una **drizza**. L'attrezzatura deve consentire sollevamento e abbassamento della **vela** in navigazione.

(2) Le **ralinghe** di inferitura e di base devono essere nelle canalette delle antenne quando si è in regata.

(3) Le stecche possono essere collocate nelle **tasche delle stecche**.

C.10.3 FIOCCO

a) IDENTIFICAZIONE

non è necessaria alcuna identificazione della **vela**.

(b) LIMITAZIONI

(1) il punto di mure del fiocco deve essere fissato a poppavia dell'attacco strallo.

(2) La **vela** deve essere issata da una **drizza**. L'attrezzatura deve consentire sollevamento e abbassamento della **vela** in navigazione.

C.10.4 SPINNAKER

a) IDENTIFICAZIONE

L'identificazione della **vela** deve essere conforme all'appendice G.

SEZIONE D – SCAFO

D.1 PARTI

(a) OBBLIGATORIO

(1) guscio dello scafo

(2) specchio di poppa

(3) bottazzi, che corrono in modo continuo su ciascuna falchetta.

(4) raccordo dello strallo.

(b) FACOLTATIVO

(1) Qualsiasi altra parte o costruzione è facoltativa, purché lo scafo sia conforme alle regole della classe.

D.2 REGOLE GENERALI

D.2.1 REGOLE

Lo scafo deve rispettare le regole di classe in vigore al momento della certificazione iniziale

D.2.2 IDENTIFICAZIONE

(a) Il Numero di identificazione e le lettere nazionali, in cifre e lettere di altezza non inferiore a 25 mm, devono essere incise o contrassegnata in modo indelebile nella parte superiore della cassa della deriva o vicino all'attacco delle sartie. Se la proprietà dello scafo passa in un altro paese, il nuovo numero velico e le lettere nazionali devono essere aggiunti.

D.2.3 DEFINIZIONI

(a) Deve essere utilizzato il sistema di coordinate dello "**scafo**". Maggiori informazioni riguardo il sistema di coordinate dello **scafo** si trovano nel documento manuale internazionale di misurazione World Sailing Int.

(b) Il **punto di riferimento dello scafo** è l'intersezione tra il piano centrale dello **scafo**, la parte esterna del guscio dello **scafo** e dello specchio di poppa, ciascuno esteso come necessario.

(c) I punti di riferimento delle fiancate (Sheerline data point) sono le intersezioni di sinistra e di dritta delle fiancate con lo specchio di poppa, ciascuno esteso come necessario.

(d) La linea della chiglia è l'intersezione tra il piano centrale dello scafo e l'esterno del guscio dello scafo.

(e) La linea di coperta è la linea immaginaria sul piano centrale dello scafo tra l'intersezione del bordo superiore dello specchio di poppa con il piano centrale dello scafo e il punto più alto della linea della chiglia.

(f) Il punto di riferimento del dritto di prua è l'intersezione della linea della chiglia e della linea di coperta. Le stazioni da 1 a 9 sono definite come piani attraverso 3 punti; due su le linee delle fiancate e una sulla linea della chiglia.

(g) La linea di base è la linea retta sul piano centrale dello scafo attraverso i punti alle seguenti distanze verticali dal guscio dello scafo:

al punto di riferimento dello scafo -175 mm
all'intersezione della linea della chiglia e della stazione 9 (3340 mm dall'HDP, misurata lungo la linea della chiglia).....100 mm

D.2.4 COSTRUTTORI

Lo scafo può essere costruito da qualsiasi costruttore.

D.2.5 MATERIALI E COSTRUZIONE

(a) Lo **scafo** può essere costruito con qualsiasi materiale.

(b) Lo specchio di poppa deve essere fissato all'estremità posteriore dello **scafo**.

(c) Ad eccezione delle bande della chiglia, delle guarnizioni della **deriva** e degli svuotatori, le giunzioni non devono estendersi all'esterno della superficie del guscio dello scafo.

(d) Gli sportelli di drenaggio o altri accessori non devono estendere il guscio dello **scafo** oltre lo specchio di poppa.

(e) È consentita qualsiasi altra costruzione, ma la forma progettata del guscio dello scafo non deve essere modificata oltre i limiti di queste **regole di classe** come indicato nella tabella delle compensazioni nell'appendice H3.

(f) Le bande di chiglia di qualsiasi materiale possono essere montate ma non devono essere lasciate entrare o essere carenate nel guscio dello **scafo**.

D.3 RISERVE DI GALLEGGIAMENTO

D.3.1 COSTRUZIONE

a) Lo scafo deve disporre a prua di una sacca di galleggiamento o di una lastra di galleggiamento rigida non inferiore a 70 litri fissata o messa in un serbatoio.

b) I fori di ispezione del serbatoio di galleggiamento devono avere dimensioni sufficienti per consentire l'ispezione della galleggiabilità. I tappi devono essere a tenuta stagna, staccabili e capaci di resistere alla pressione accidentale.

D.4 SCAFO ASSEMBLATO

D.4.2 MISURAZIONE

Lo **scafo** deve essere conforme ai disegni e alle misure presentati in appendice H1 e H2. In caso di dubbio sulla forma dello scafo, possono essere effettuate misurazioni su stazioni tra 0 (specchio di poppa), 3, 6 e 9.

Solo le dime fornite da World Sailing o IFJO devono essere utilizzati per la misurazione dello scafo.

Per la misurazione con le dime alle stazioni 0, 3, 6 e 9, devono essere presenti tre punti

segnati sul guscio dello scafo per stazione, uno su ogni linea di fiancata e uno sulla linea di chiglia. I punti sono definiti da una distanza dall'**HDP** e dalla sheerline datum point, misurati lungo la linea di chiglia o la linea di fiancata

	Distanza dal hull datum point misurata lungo la linea di carena (un punto per stazione).	Distanza da ciascuno sheerline datum point , misurato lungo le linee di fiancata su entrambi i lati dello scafo (due punti per stazione).
Stazione 3	1115 mm	1124 mm
Stazione 6	2227 mm	2337 mm
Stazione 9	3340 mm	3402 mm

D.4.3 CONDIZIONI PER LA MISURAZIONE DELLE STAZIONI E DEL DRITTO DI PRUA.

Le dime di stazione devono essere posizionate in modo tale che:

- (a) le dime di stazione siano situate interamente sul piano immaginario attraverso i punti indicati su entrambe le **linee di fiancata** e sulla **linea della chiglia**.
- (b) Almeno una sporgenza (estensione) delle dime di stazione tocchi il guscio dello scafo.
- (c) Il centro delle dime di stazione sia situato sul piano centrale dello scafo.

La dima del dritto di prua deve essere posizionata come segue:

- (c) Deve essere collocata sulla **linea della chiglia** con l'estremità di poppa entro 6 mm dalla stazione 9.
- (e) Entrambe le linguette della dima del dritti di prua devono toccare il guscio dello **scafo**.

D.4.4 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza della linea di coperta	4020 mm	4040 mm
Bagli misurati sulle linee di fiancata (escludendo bottazzi e accessori):		
Stazione 0	1144 mm	1160 mm
Stazione 3	1465 mm	1485 mm
Stazione 6	1386 mm	1406 mm
Stazione 9	724 mm	744 mm
Differenza tra lo scostamento massimo e il minimo presa su entrambi i lati di qualsiasi stazione trasversale dello scafo controllata con le dime (= scostamento massimo-minimo)		10 mm
Distanza verticale dal segno orizzontale sulla dima al lato superiore della coperta alla linea di fiancata	-12mm	12mm
Spazio tra l'estremità di poppa della dima del dritto di prua e quella della stazione 9		6 mm
Distanza verticale dal lato superiore della dima alla linea di fiancata , verso il lato superiore della coperta <u>allo stem datum point</u> con l'estremità poppiera del modello del dritto di prua entro 6 mm dalla stazione 9	-12 mm	12 mm
Distanza verticale dalla <u>linea di base</u> all'esterno del guscio dello scafo :		

Alla stazion 3 (= A)	64 mm	84 mm
Alla stazione 6 (=B)	18 mm	38 mm
Bilanciamento della chiglia		
Somma della distanza verticale dalla linea di base al al di fuori del guscio dello scafo alle stazioni 3 e 6 (= A + B)	92 mm	112 mm
bottazzi		
spessore	5mm	35 mm
larghezza	5mm	90 mm
Estensione in avanti dallo <u>stem datum point</u>		50 mm
Estensione a poppa dallo specchio di poppa		50 mm
Distanza della fessura della deriva dall' hull datum point misurata lungo la linea della chiglia		
Se adatto a deriva basculante	1288 mm	2262 mm
Se adatto a deriva a baionetta	1588 mm	2262 mm
Larghezza della fessura della deriva		40 mm
Spessore della striscia di chiglia se presente		5 mm
Larghezza dalla striscia di chiglia se presente		8,5 mm
Altezza dello specchio di poppa al centro dello scafo	394 mm	406 mm
Raggio tra il guscio dello scafo e lo specchio di poppa		10 mm
Angolo tra lo specchio di poppa e l'estensione della linea della <u>chiglia</u>	78°	90°
Altezza della coperta sopra la <u>linea di coperta</u> . Il paraspruzzi non è parte della coperta		30 mm
Distanza orizzontale dal centro dell'attacco dello strallo allo stem datum point escludendo il bottazzo		100 mm
Peso dello scafo asciutto incluse le attrezzature fisse, le scotte fisse le riserve di galleggiamento le finiture protettive ed i pesi correttori, ma con l'esclusione di vele, antenne, attrezzature, appendici dello scafo, paioli non incollati allo scafo ed altro equipaggiamento		75 kg

D.4.5 PESI CORRETTORI DELLO SCAFO

Eventuali **pesi di correzione** possono essere utilizzati e devono essere permanentemente fissati allo scafo con bulloni, dadi, viti o colla.

	minimo	massimo
Peso totale dei pesi correttori		5.0 kg

SEZIONE E – APPENDICI DELLO SCAFO

E.1 PARTI

E.1.1 OBBLIGATORIO

- (a) **Deriva** basculante o **deriva a baionetta**
- (b) **Timone**

E.2 GENERALI

E2.1 REGOLE

Le **appendici dello scafo** devono essere conformi alle **regole di classe** in vigore al tempo della **certificazione**

E2.2 MODIFICHE, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

Le **appendici dello scafo** non possono essere alterate in alcun modo salvo quanto permesso in queste **regole di classe**.

E.2.3 COSTRUTTORI E MATERIALI DI COSTRUZIONE

- (a) Le appendici dello scafo possono essere costruite con qualsiasi materiale
- (b) non ci sono limitazioni per la scelta del costruttore .

E.3 DERIVA BASCULANTE E DERIVA A BAIONETTA

E3.1 DIMENSIONI E COSTRUZIONE

- (a) La forma nel piano longitudinale della parte della **deriva** sotto la **linea della chiglia** quando è completamente abbassata deve essere conforme alla tabella degli scostamenti contenuta nella tabella 1, con le tolleranze massime conformi alla figura 1. Entrambe le tabelle e le figure sono presentate in Appendice H1.3
- (b) La forma nelle sezioni trasversali orizzontali è libera.
- (c) La forma della **deriva** al di sopra della linea della chiglia dello scafo è libera
- (d) La **deriva** può essere ruotata, la deriva a baionetta può essere retratta.
- (e) La profondità e angolazione massime tra il bordo posteriore della **deriva** e il guscio dello scafo, esclusa la banda di ciniglia, devono essere conformi alla figura 2 mostrata nell'appendice H1.3.
- (f) La rotazione massima attorno agli assi verticali e longitudinali deve essere 90 gradi.

E.4 PALA DEL TIMONE, TESTA DEL TIMONE, BARBA E PROLUNGA DELLA BARRA

E4.1 DIMENSIONI E COSTRUZIONE

- (a) La forma nel piano longitudinale della parte del timone sotto la linea di galleggiamento deve essere conforme alla tabella degli scostamenti contenuta nella tabella 2. La tolleranza di tale forma deve essere conforme alla figura 3. Sia la tabella che le figure sono rappresentate nell'appendice H1.4.
- (b) La forma nelle sezioni trasversali orizzontali è libera.
- (c) La forma e la costruzione delle parti sopra la linea di galleggiamento sono libere.
- (d) La profondità massima deve essere conforme alla figura 4 contenuta nell'appendice

H1.4.

(e) La pala del timone può essere essere ruotata e, o parzialmente, retratta.

SEZIONE F – ATTREZZATURA

F.1 GENERALE

F.1.1 REGOLE

(a) le **antenne** e i loro accessori devono essere conformi alle **regole di classe**.

(b) Le **manovre fisse** e le **manovre correnti** devono essere conformi a queste regole della classe.

F.1.2 PRODUTTORE

Le antenne possono essere costruite da chiunque.

F.2 ALBERO

F.2.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

(a) L'albero deve essere fatto di legno o lega di alluminio, può essere anodizzato o dipinto.

(b) La costruzione dell'albero è libera, l'albero deve però includere una canaletta fissa per la vela, che può essere integrata nel profilo o meno e può essere di qualsiasi materiale.

(c) Il marchio del limite inferiore e il marchio del limite superiore devono essere contrassegnati in modo permanente in colori distinguibili.

F.2.2 DIMENSIONI

	Minimo	massimo
Punto più basso		650 mm
Spessore minimo dei marchi	10 mm	
Altezza del punto più alto, distanza dal punto più basso al punto più alto		4850 mm
Altezza del punto di drizza dello Spinnaker <u>misurata dal punto più basso</u>		3500 mm
Curvatura dell'albero		40 mm
Peso dell'albero se poggiato in coperta	7.0 Kg	
Peso dell'albero poggiato sullo scafo, incluse drizze, sartie e tutte le altre cime che scorrono dentro l'albero e le altre attrezzature fissate in modo permanente ma senza le parti mobili dei trapezzi.	7,5 Kg	

F.3 BOMA

F.3.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

(a) il **boma** può essere costruito in legno o in lega di alluminio. Può essere anodizzato o verniciato

(b) La costruzione del **boma** è libera, il boma deve però includere una canaletta fissa per la **vela**, che può essere integrata nel profilo o meno e può essere di qualsiasi materiale.

(c) il **marchio esterno** deve essere contrassegnato con colori distinguibili

F.3.2 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Curvatura del boma		20 mm
Sezione trasversale		100 mm
Spessore dei marchi	10 mm	
Distanza del punto esterno		2440 mm

F.4 TANGONE DELLO SPINNAKER

F.4.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

Il **tangone dello spinnaker** può essere costruito in qualsiasi materiale

F.4.2 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Distanza tra il punto più esterno del tangone dello spinnaker in posizione d'uso e l'intersezione tra l'asse del tangone e l'albero ciascuno esteso come necessario e misurata a 90°		1625 mm

F.5 MANOVRE FISSE

F.5.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

Il materiale di costruzione delle **manovre fisse** è libero eccetto lo strallo che deve essere in metallo

F.5.2 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Diametro dello strallo	2 mm	
Distanza dello <u>stem dtum point</u> con l'intersezione dello strallo con la coperta		100 mm

F.6 MANOVRE CORRENTI

F.6.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

Le **manovre correnti** possono essere fatte con qualsiasi materiale

SEZION G – VELE

G.1 PARTI

(a) OBBLIGATORIO

- (1) Randa
- (2) fiocco

(b) OPZIONALE

- (1) spinnaker

G.2 GENERALE

G.2.1 REGOLE

Le vele devono essere conformi con le regole di classe in vigore al momento della certificazione.

G.2.2 CERTIFICAZIONE

(a) il misuratore apporrà la il timbro di certificazione sulla randa e sul fiocco al loro punto di mure e sullo spinnaker al punto di penna.

(b) World Sailing o l'autorità nazionale (MNA) può nominare uno o più stazzatori che misurino e certifichino le vele prodotte da qualsiasi velaio.

G.2.4 COSTRUTTORE

Le vele possono essere prodotte da chiunque.

G.3 RANDA

G.3.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

(a) la costruzione deve essere in **materiale morbido**

(b) lo strato può essere di qualsiasi materiale e peso

(c) il corpo della vela dovrà essere di più strati

(d) la tavoletta può essere costruita con qualsiasi materiale.

(e) quanto segue è permesso: cuciture, colle, nastri, occhielli agli angoli, occhiello del Cunningham o carrucola con strozzatore, qualsiasi finestra, segnamento, strisce di forma, ed altri articoli.

(f) le stecche possono essere costruite in qualsiasi materiale.

(g) la vela non potrà avere più di tre tasche per le stecche.

(h) non sono permessi irrigidimenti di materiali diversi dal tessuto morbido

(i) quanto segue è permesso: ralinghe ed altri articoli o prodotti che siano conformi con le presenti regole di classe.

(j) la balumina non può essere estesa a poppa oltre linee rette tra:

(1) il punto di penna e l'intersezione della balumina e il lato superiore della prossima tasca per la stecca,

(2) l'intersezione della balumina ed il bordo inferiore della tasca della stecca con l'intersezione della balumina col bordo superiore della stecca di sotto.

(3) La bugna e l'intersezione della balumina ed il bordo inferiore della tasca della stecca più vicina.

G.3.2 DIMENSIONI

	minimo	massimo
Lunghezza della balumina		5260 mm
Larghezza della vela al punto della balumina che dista 2565 mm dal punto di penna		1600 mm
Larghezza della vela al punto della balumina che dista 1245 mm dal punto di penna		1015 mm
Larghezza del top		160 mm
Lunghezza della ralinga dell' inferitura	3880 mm	
Lunghezza dell' inferitura della base	1950 mm	
Rinforzi dal punto di misurazione all'angolo della vela		320 mm
Spessore del rinforzo		4 mm
Estensione della tavoletta a 90° dall' inferitura		160

Lunghezza interna della tasca per la stecca intermedia		775 mm
Lunghezza interna della tasca per la stecca bassa		525 mm
Larghezza interna delle tasche per le stecche		50 mm
Distanza tra l'intersezione della balumina e l'asse della tasca della stecca bassa e il punto di bugna	1245 mm	1365 mm
Distanza tra l'intersezione della balumina e l'asse della tasca della stecca intermedia con il punto di penna	2505 mm	2625 mm
Distanza tra l'intersezione della balumina con l'asse della tasca della stecca alta e il punto di penna	1185 mm	1305 mm
Distanza tra il punto di penna e l'intersezione dell' inferitura con l'asse della tasca della stecca alta		1290 mm

G.4 FIOCCO

G.4.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

- (a) la costruzione deve essere in **materiale morbido**
- (b) lo strato può essere di qualsiasi materiale e peso.
- (c) il **corpo della vela** può essere costituito da più **strati**.
- (d) la balumina non può essere estesa dietro una linea retta che congiunga il punto di penna con il punto di scotta.
- (e) quanto segue è permesso: cuciture, colle, nastri, occhielli (alle bugne), occhiello del Cunningham o puleggie con strozzascote, qualsiasi **finestra**, segnamento, strisce di forma, altri articoli che consentano alle **vele** di restare conformi a queste **regole di classe**

G.4.2 DIMENSIONI

	Minimo	Massimo
Lunghezza dell'inferitura		3800 mm
Lunghezza della balumina		3500 mm
Lunghezza della base		1950 mm
Mediana della base		3660 mm
Irregolarità della base		10 mm
Larghezza del top		55 mm
Rinforzi dal punto di misurazione agli angoli della vela		320 mm
Spessore del rinforzo		4 mm

G.5 SPINNAKER

G.5.1 MATERIALI E COSTRUZIONE

- (a) La costruzione deve essere in **materiale morbido**
- (b) lo strato può essere di qualsiasi materiale e peso.
- (c) il **corpo della vela** può essere costituito da più **strati**.
- (d) è permessa qualsiasi costruzione fin quando resti conforme con queste **regole di classe**

G.5.2 DIMENSIONI

	Minimo	Massimo
Lunghezza delle balumine		3600 mm
Lunghezza della base		2400 mm
Mediana della base		4200 mm
Larghezza alla metà		2600 mm
Rinforzi dal punto di misurazione degli angoli della vela		320 mm
Spessore dei rinforzi		4 mm

PARTE III – APPENDICI

Sezione H

H.1.1 PIANI DELLO SCAFO, BOMA E TANGONE

Tavola di compensazione

Scafo

X Lunghezza (direzione longitudinale)

Y Larghezza (direzione trasversale)

Z altezza (direzione normale)

(0.0.0) = Hul Datum Point

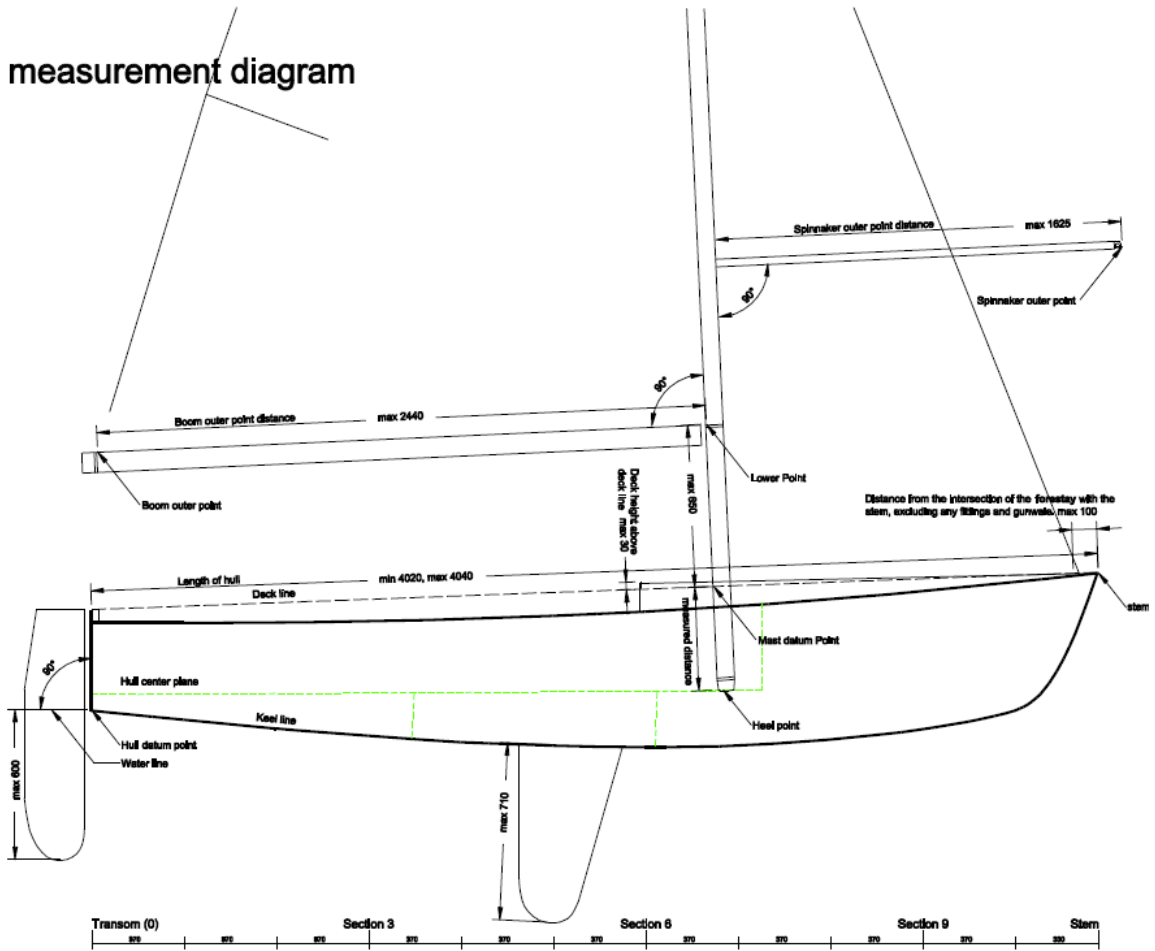
Tutte le figure sono in mm

stazione		Linea della chiglia					posteriore			
		4 Z = 400	3 Z = 300	2 Z = 200	1 Z = 100	c.w.l. z=0	Keel Y= 0	I Y= 150	II Y=300	III Y=450
0	X =0 (poppa)						400	396,5	386,5	369,5
0	X = 0 (poppa)		570	550	487,5	3,5	0	17	36	76
1	X=370		640,5	624	575	300	-37	-17	0	27
2	X=740		697	683	645	503	-72	-50	-33	-14
3	X=1110		734	722,5	689	597	-101	-76	-57,5	-42,5
4	X=1480		747	734	700,5	615	-126,5	-95,5	-75	-56
5	X=1850		727	702,5	665	581	-140	-104	-80	-53
6	X=2220		675	643	594	502	-147	-102	-68	-25,5
7	X=2590	618	590	553	496	388,5	-140,5	-84	-39	-46
8	X=2960	500	469	430,5	371	257	-117	-50	29,5	247
9	X=3330	346	316,5	281	225	124	-75	20	250	
10	X=3700	165,5	136	106	66	3,5	0	354		
prua	X=4030						550			

La tabella degli scostamenti deriva dal progetto del disegno dell'Inter Flying Junior, datato marzo 1973 da International Yacht Racing Union, 5 Buckingham Gate, London SW1E 6JT, mar-73.

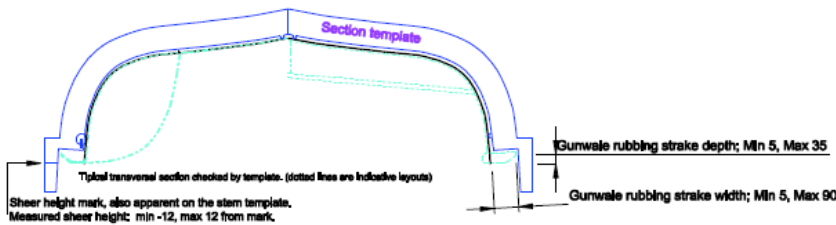
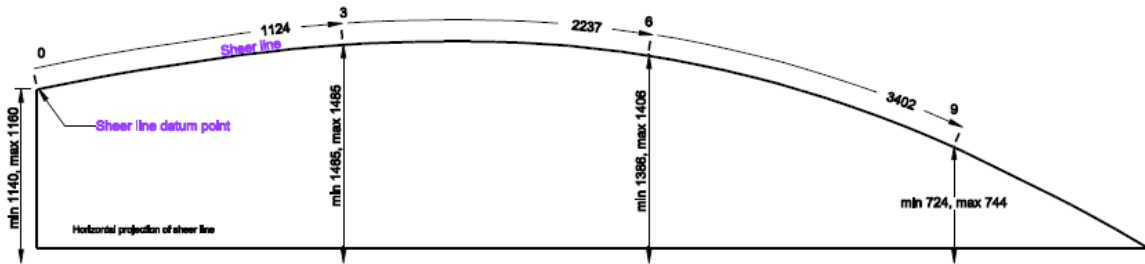
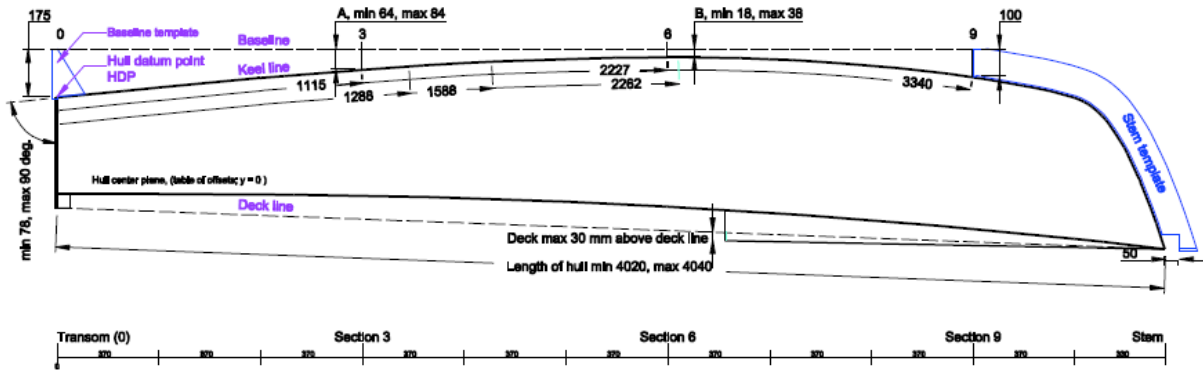
Tavola prodotta e controllata da Martijn Aarts (NL), 23-4-2013

Int. FJ measurement diagram



H.1.2 PIANO DELLO SCAFO ROVESCIATO

Int FJ Class hull measurement Plan



The drawings are NOT on scale, all values are in mm.
 The Int. FJ uses the Hull coordinate system.
 Drawn 24-7-2016, Martijn Aarts, The Netherlands.

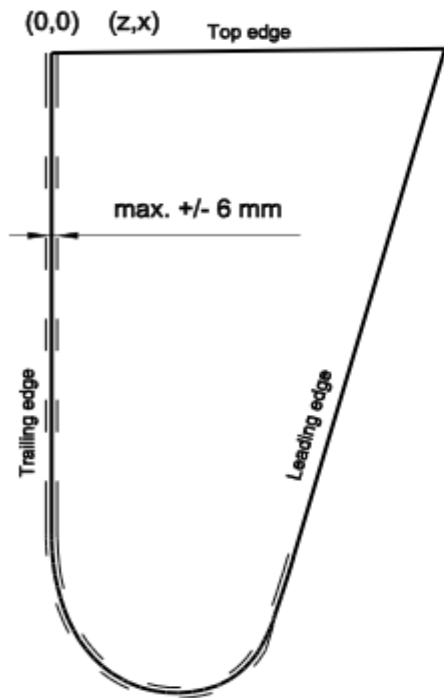
H.1.3 DERIVA BASCULANTE / A BAIONETTA

Tavola 1. Tavola di compensazione della deriva

Profondità sotto lo scafo bordo di uscita bordo di entrata
(vedi figura 1)

z	x₁	x₂
4.9		414.2
0	0.0	414.6
-100	0.0	386.2
-200	0.0	357.8
-300	0.0	329.4
-400	0.0	301.0
-500	0.0	272.7
-534.7	0.0	263.7
-550	0.5	258.5
-575	2.9	251.3
-598.7	6.9	254.5
-600	8.3	243.7
-625	16.5	235.8
-650	28.8	225.9
-660	35.4	221.1
-670	43.8	214.4
-680	53.6	206.3
-690	66.5	195.5
-700	84.9	178.5
-705	98.3	165.5
-707.5	108.0	154.0
-710	128.5	128.5

Figura 1. Tolleranza del disegno della forma della deriva



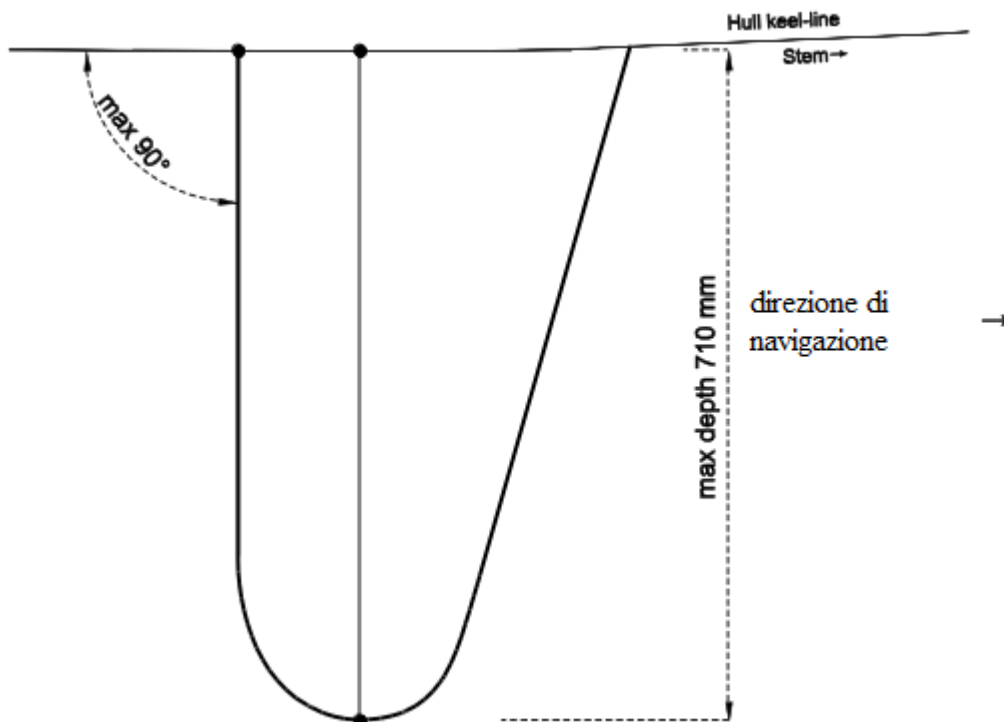
l'estremità superiore (lato della linea della chiglia) è il massimo spessore che la deriva può avere sotto la linea della chiglia.

le parti di deriva che si estendono oltre la linea della chiglia possono essere più strette e possono essere ruotate in conformità con la figura 2 e/o parzialmente retratte.

direzione di navigazione →

Tolleranza massima nella forma del disegno della deriva dal bordo di entrata e di uscita 6 mm

Figura 2. Massima profondità ed angolo della deriva con la linea della chiglia



H.1.4 TIMONE

Tavola 2. Disegno della forma, tavola di compensazione della pala del timone

Profondità al di sotto della
Linea di galleggiamento

z	x ₁	x ₂
0	-239.3	0.0
-100	-239.3	0.0
-200	-239.3	0.0
-300	-239.3	0.0
-306.7	-239.3	0.0
-325	-239.0	0.0
-350	-238.0	0.0
-375	-236.2	0.0
-400	-233.3	0.0
-425	-229.5	0.0
-450	-224.7	-0.3
-475	-218.6	-0.7
-500	-210.2	-2.0
-520	201.5	-4.6
-540	-190.3	-9.9
-560	-175.9	-20.0
-575	-161.7	-32.5
-585	-147.8	45.2
-590	-139.4	-54.0
-595	-127.4	-67.9
-597.5	-118.6	-77.3
-600	-98.9	-98.9

Figura 3. Deviazioni rispetto al disegno della pala del timone

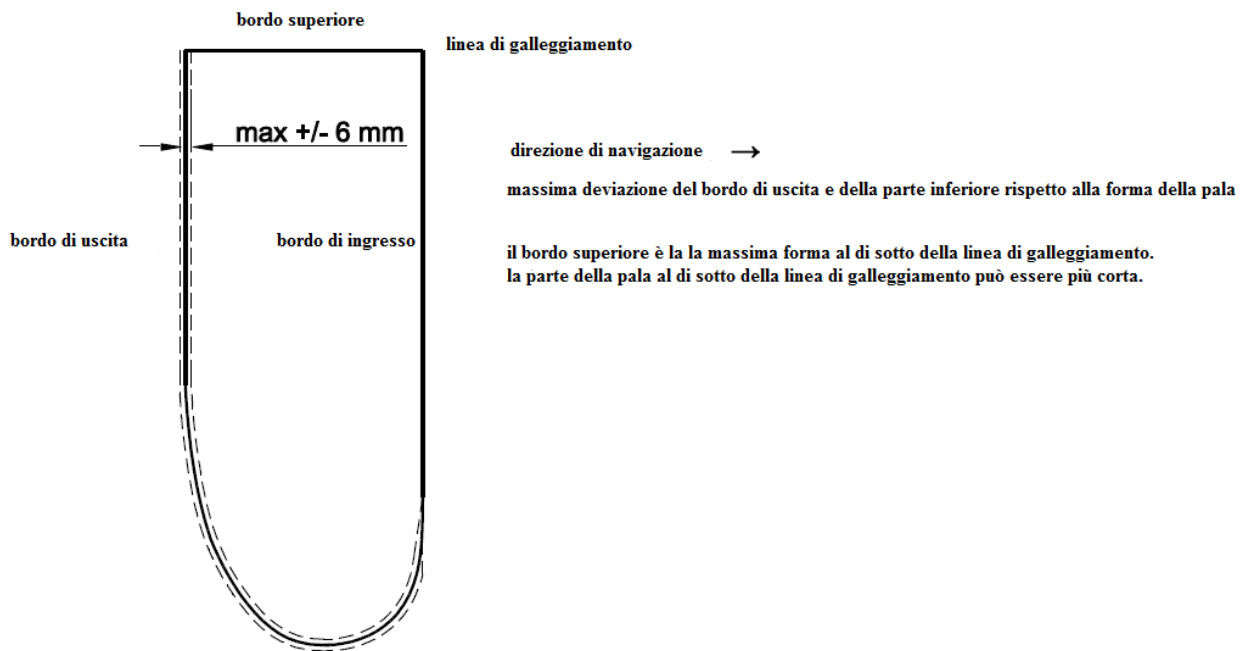
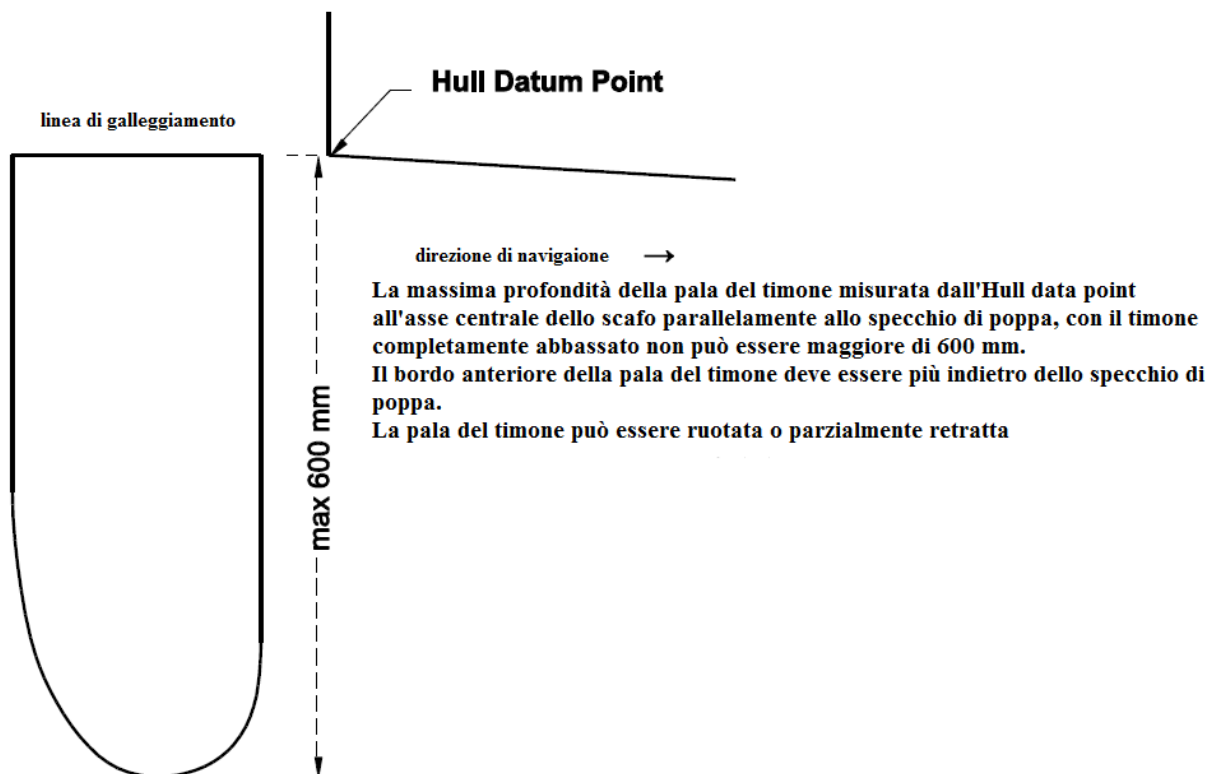


Figura 4. Massima profondità della pala del timone



H.2 ISTRUZIONI PER LA MISURAZIONE CON LO SCAFO ROVESCiato

1. Segnare i punti delle stazioni 3, 6 e 9 sulle linee delle fiancate e sulla linea di chiglia. In realtà, i punti sulle linee delle fiancate sono ricavati misurando lungo la parte inferiore del bottazzo . Segnare anche i punti minimo e massimo della deriva sulla linea della chiglia.
2. Misurare la fessura della deriva, minimo, massimo e larghezza.
3. Impostare la linea di base e misurare la curvatura della chiglia.
4. Misurare il dritto di prua con la dima, inclusa l'altezza assoluta e l'estensione del bottazzo davanti al dritto di prua.
5. misurare le sezioni, tra cui altezza assoluta, altezza e larghezza del bottazzo.

Punto di riferimento dello scafo (HDP); Il punto di riferimento dello scafo è l'intersezione del piano centrale dello scafo, l'esterno del guscio dello scafo e lo specchio di poppa, ciascuno esteso come necessario.

La linea di base è la linea tra la parte superiore della dima del dritto di prua alla stazione 9 e la parte superiore della dima di base, posizionata su HDP, in modo conforme al disegno.

La parte superiore della dima del dritto di prua nella stazione 9 è una compensazione verticale di 100 mm dalla linea della chiglia, la parte superiore della sagoma di base è una compensazione di 175 mm dalla linea della chiglia su HDP.

Fessura della deriva

Fessura della deriva misurata lungo la linea della chiglia
minimo 1588 mm dall'HDP per deriva a baionetta,
min 1288 mm dall'HDP per deriva basculante,
massimo 2262 mm dall'HDP.
Larghezza della fessura massimo 40 mm

Curvatura della chiglia

Misurare la distanza dalla linea di base alla linea di chiglia alla stazione 3 (misura A) e alla stazione 6 (misura B). La misurazione viene eseguita perpendicolarmente alla linea di base.
Somma della misura A e misura B = min 92, max 112.
 $92 < (A + B) < 112$

Misurazione della sezione del dritto di prua

Posizione della dima del dritto di prua a 6 mm dalla stazione 9, misurata tra 3334 e 3346 lungo la linea della chiglia.

Entrambe le alette devono toccare la linea della chiglia.

Spazio libero tra la dima e la linea della chiglia = Min 0, Max 6.

Misurazione delle sezioni

Le sezioni 0, 3, 6 e 9 sono misurate.

Ogni dima di sezione si trova interamente sul piano immaginario che attraversa i tre punti impostati fuori su entrambe le sheer lines e sulla linea della chiglia come mostrato sul diagramma.

- Il centro della dima si trova sulla linea della chiglia dello scafo.
- Il distanziatore (barra) sulla coperta deve essere posizionato e fissato.
- Almeno un'aletta (estensioni) della dima deve toccare il guscio dello Scafo.
- Il bottazzo non deve impedire alla dima di toccare lo scafo.
- Appena sotto le sheer lines la dima deve essere fissata su entrambi i lati da un cuneo, un cursore o con altri mezzi che impediscono il movimento durante la misurazione.

Misurazione reale:

Misurare perpendicolarmente al guscio dello scafo su SB e P la distanza massima e minima tra il modello e il guscio dello scafo. (vedi World Sailing- Manuale internazionale di Misurazione pag. H 17).

La differenza tra il valore massimo e minimo deve essere compresa tra 0 e 10 mm per tutte le dime di sezione.

Le regole di classe scritte prevalgono su queste istruzioni di misurazione.

I disegni NON sono in scala, tutti i valori sono espressi in mm.

L'int. FJ usa il sistema di coordinate dello Scafo.

Per istruzioni di misurazione approfondite, consultare il documento World Sailing; manuale internazionale di .

Data di pubblicazione: 4 maggio 2017

© World Sailing 2017

Traduzione in italiano: Sante Marino – febbraio 2019