

Cari Ragazzi,

Cari Allenatori,

Ormai siamo vicini alla prima selezione e come al solito vi scrivo, in accordo con la Classe, per cercare di aiutarvi nella preparazione ai controlli preventivi.

Vi ricordo che una buona preparazione dell'attrezzatura porta a superare le stazze in modo rapido e senza grosse perdite di tempo.

Come sempre peseremo le barche, controlleremo rotondità dello scafo, cime di traino, timoni, derive, alberature e vele. La novità di quest'anno è che verranno controllati tutti i 140 iscritti.

Vista tale novità avremo a disposizione la giornata del 27 e quella del 28 alle quali è obbligatorio prenotarsi (come da bando di regata) attraverso il link di doodle:

<https://doodle.com/poll/bd9nmec2zpgzsrhn>

Il calendario delle prenotazioni è stato strutturato con blocchi di dieci minuti l'uno, ogni blocco corrisponde a una barca, quindi dovete prenotare tanti blocchi quante sono le barche che fanno il controllo di stazza.

Prenotando i controlli preventivi avremo la possibilità di fare una breve chiacchierata per ricordarvi tutto quello che è necessario tenere a mente superare le stazze e per prepararvi alla logistica delle stazioni di stazza. Ricordo che la prenotazione riguarda tutto il materiale e non solo lo scafo, quindi se prenotate alle 10, alle 10 farete la pesa delle barche, il controllo dei timoni, delle derive, degli alberi e delle vele.

Cose importanti da ricordare:

1) SCAFO:

- a) Presentarsi con il certificato di stazza della barca in ordine: quindi con la prova di galleggiabilità in corso di validità e con il passaggio di proprietà regolarizzato
- b) Placca ISAF o World Sailing leggibile
- c) Barca asciutta
- d) Salsicciotti sgonfi e integri
- e) Elastici, cime e bozzelli smontati (dove possibile)
- f) Cima di traino galleggiante senza nodi e lunga almeno 8 metri
- g) Salvagente in regola

Ricordo che i pesi correttori **NON POSSONO ESSERE TOLTI** durante i controlli preventivi, ma solo aggiunti.

Durante i controlli succede spesso di vedere barche con adesivi di vecchie regate. Ricordatevi che non sono permessi e quindi vanno tolti.

Attenzione che avere la barca nuova non implica avere la prova di galleggiabilità in corso di validità in quanto non è detto che lo stazzatore abbia avuto la possibilità di fare il test durante la stazza in cantiere. Per essere più chiari, in caso di barca con meno di un anno, dovete guardare l'ultima pagina blu del certificato di stazza:

I have checked and measured the items on the table of this form printed in bold letters, and 'crossed out' all other items not measured by me.\*

\* Delete as applicable (see page 1 of this form).

Measurer's comments:.....

Measurer's Signature: ..... Date: .....

Measurer officially recognised by: .....

I certify that I have witnessed a satisfactory buoyancy test (see Rule 3.2.7.5.)

Signature: ..... Date: .....

Position: ..... Date: .....

©1994 IYRU Ltd Effective: 1st March 1995 Last issue February 2010 International Optimist Measurement Form TO BE READ WITH DRAWINGS MDGRP 1-4

Firma dello stazzatore che stazza la barca

Firma dello stazzatore che fa la prova di galleggiabilità in occasione della stazza

Se manca la "seconda" firma, allora dovete fare la prova di galleggiabilità classica.

## 2) VELA:

- a) Presentarsi con vela disarmata e asciutta
- b) I numeri devono coincidere con il certificato di stazza della barca, devono essere ben visibili e tutti dello stesso colore. In deroga a quanto previsto dalla IODA tutte le vele stazzate prima del 01/03/2019 possono ancora avere i numeri digitali. Ricordo che la A di ITA dev'essere:



E non:



### 3) APPENDICI:

- a) Presentarsi con deriva senza cime e elastici
- b) Timone con stick smontato
- c) Numero velico scritto su timone e deriva con pennarello indelebile

### 4) ALBERATURE:

- a) Numero velico scritto su albero, boma e picco
- b) Ricordo che i segni di stazza sull'albero devono essere ben visibili
- c) La cima della base non deve superare i 1200 mm
- d) L'anellino o gli anellini dell'archetto devono essere legati o cuciti in modo da non potersi muovere.

All'iscrizione vi verranno fornite tre schede che troverete già compilate. Ricordatevi di consegnare le schede agli stazzatori quando vi presenterete alle varie stazioni.

Per quanto riguarda i controlli in mare verranno controllati:

- Timbri e adesivi
- Segno di stazza della vela
- Cima di traino legata all'albero
- Sicura timone
- Sicura deriva
- Fischiello legato al salvagente
- Pagaia legata allo scafo
- Sassola legata allo scafo
- Sicura dell'albero
- Distanza della vela dal boma e dall'albero (massimo 10 mm)
- Distanza tra boma e archetto (massimo 100 mm)

Ci terrei a spendere anche quest'anno due parole sul salvagente: Ormai da diversi anni è entrata in vigore la regola del salvagente marchiato ISO 12402-5 o similari. Questo significa che sono accettati anche quelli costruiti con la norma precedente (EN393) o quelle extraeuropee. Per

essere conformi, oltre alla marchiatura, devono essere della taglia adeguata a chi lo indossa e deve essere leggibile la descrizione fatta dal costruttore. Ovviamente non sono ammessi salvagenti strappati.

Da quest'anno per tutte le infrazioni rilevate in acqua e ben codificate dalle penalità discrezionali non ci sarà più l'udienza in sala giuria con il comitato delle proteste ma ci sarà una penalizzazione diretta da parte del comitato tecnico. Tale penalizzazione verrà trasformata in una percentuale aggiunta al risultato della prova.

Per concludere: vorrei ricordarvi che la preparazione della barca nel rispetto delle regole di stazza risulta importantissima per regatare tutti ad armi pari. È quindi fondamentale allenarsi anche sull'aver la barca in stazza perché le disattenzioni, in questo senso, possono costare molto care.

Resto a diposizione per qualsiasi chiarimento

A presto

Alberto Pindozi