

LEGA CANOTTAGGIO UISP

REGOLAMENTO DI CLASSE
PER IMBARCAZIONE A REMI TIPO “ PALIO DEL GOLFO “
versione 2014/2015

Articolo 1 – Norma di riferimento

- a) Lo scopo del presente regolamento, redatto ed introdotto per conto delle Borgate Marinare dalla Lega Canottaggio a Sedile Fisso, è quello di definire le tipologie degli scafi da gara “tipo Palio del Golfo”, di stabilire le modalità con cui si esegue la stazzatura dell'imbarcazione a remi per regate “tipo Palio del Golfo”, la prassi per le valutazioni di stazza e definire le regole che governano i controlli prima, dopo e durante le gare.
- b) Con il termine generico di “stazzatura” si deve intendere: le attività e le operazioni di misura e/o verifica per valutare la regolarità tecnica dello scafo da gara secondo le norme del presente regolamento.
- c) Il presente regolamento intende definire solo alcune misure fondamentali della barca, lasciando le Società/Borgate libere di interpretare la forma dello scafo secondo la loro esperienza e secondo le loro necessità.
- d) La barca che si intende definire è una imbarcazione a remi, del tipo a banco fisso, per regate tipo “Palio del Golfo” in voga di punta, con quattro vogatori ed un timoniere sempre posizionato a poppa. Queste caratteristiche sono fondamentali e non possono essere variate in questo regolamento.
- e) Il Regolamento di Classe non può in alcun modo interpretare o modificare le indicazioni tecniche previste nelle Norme Fondamentali del presente Testo Unico.

Articolo 2 – Certificazione degli scafi

- a) Ogni imbarcazione, per gareggiare, deve possedere un Certificato di Stazza firmato da uno Stazzatore abilitato, convalidato dal Presidente della Lega Canottaggio e redatto secondo lo schema riportato in allegato al Testo Unico dei Regolamenti del Palio del Golfo (sezione allegati). Il Certificato di Stazza convalida la regolarità dello scafo da gara e ne garantisce la conformità ai fini regolamentari. Ad ogni imbarcazione deve essere dato un numero di matricola esclusivo. E' possibile che allegato al Certificato di Stazza vi siano una serie di immagini fotografiche o disegni tecnici dello stesso scafo.
- b) Il Certificato di Stazza potrà essere emesso solo dopo che uno scafo da gara sia stato valutato da un Organo di Verifica Tecnica composto da uno Stazzatore incaricato, da uno Stazzatore ausiliario e da un membro della Lega anche scelto tra gli appartenenti al Gruppo Ufficiali di Gara.
- c) Obbligatoriamente ogni scafo dovrà essere “targato”, a cura della Società/Borgata utilizzante, con una targhetta di riconoscimento realizzata in materiale metallico o plastico, di dimensioni non inferiori a 2 centimetri di altezza e 4 centimetri di larghezza, posizionata in modo inamovibile a prua o poppa, ove possa essere facilmente visibile dall'esterno della scafo. La targhetta dovrà riportare la matricola dell'imbarcazione, cioè la lettera alfabetica indicante la corrispondenza al numero della barca assegnato dalla Lega Canottaggio (A=1, B=2, etc), seguito dal numero tradizionale della Società/Borgata. La targhetta con il doppio numero non potrà essere rimossa sino a quando lo scafo sarà in uso alla stessa Società/Borgata.
- d) Il Certificato di Stazza decade di validità ogni qualvolta un'imbarcazione subisce modifiche che possono provocare variazioni alle misure riportate sullo stesso o che possono riguardare particolari tecnici regolamentati dal presente Regolamento, ogni qualvolta un'imbarcazione viene ceduta (a qualunque titolo) ad altra Società/Borgata ed ogni qualvolta un'imbarcazione subisce danneggiamenti o affondamenti durante le attività di regata.
- e) Il Certificato di Stazza ha comunque validità per non oltre tre anni dalla sua emissione.

Articolo 3 – Modifiche tecniche agli scafi

- a) Per modifiche allo scafo si deve intendere qualsiasi intervento sulla imbarcazione che possa provocare variazioni alle misure riportate sul Certificato di Stazza o che possano riguardare altri particolari definiti dal presente regolamento (nello specifico sono intese quali modifiche allo scafo anche le opere di ritocco o sistemazione dei bordi, dei dritti e della controchiglia [sottochiglia o chiglia esterna]; raschiatura e verniciatura dello scafo esterno; interventi di riparazione di parti non mobili dello scafo). Nel caso di lavori di scarsa entità, ad esclusiva valutazione della Lega, la verifica potrà essere eseguita solo parzialmente rispetto a tutti i criteri di stazzatura previsti dal presente Regolamento.
- b) Ogni imbarcazione a fine costruzione, se nuova, oppure tutte le volte che subisce modifiche allo scafo o ad altri particolari definiti dal presente regolamento, deve essere stazzata e ricevere un nuovo certificato.
- c) Prima di iniziare i lavori di costruzione o modifica di un'imbarcazione si dovrà comunicare alla Lega l'inizio degli stessi per permettere eventuali controlli. Le Società/Borgata dovranno comunicare anche: l'eventuale numero di matricola dello scafo, il luogo in cui sono eseguiti i lavori allo scafo ed il luogo in cui lo scafo sarà tenuto durante la stagione, le tipologie di opere eseguite ed un dirigente di riferimento per ogni necessità tecnica della Lega. È prerogativa della Lega effettuare controlli durante le fasi di lavorazione delle imbarcazioni comunicandolo alle Società/Borgata almeno 12 ore prima degli stessi. Analoga pratica di comunicazione alla Lega dovrà essere effettuata in caso di acquisizione di un'imbarcazione da terzi o da altra Società/Borgata. In caso di non ottemperanza alla presente norma la Società responsabile sarà sanzionata a norma del Regolamento Giustizia e Disciplina.
- d) Al termine dei lavori o in caso di acquisizione di un'imbarcazione, a qualunque titolo, ne dovrà essere data comunicazione alla Lega e dovrà essere richiesto una nuova stazzatura. In caso di non ottemperanza alla presente norma la Società/Borgata responsabile sarà sanzionata a norma del Regolamento Giustizia e Disciplina.
- e) La richiesta di una nuova stazzatura, sia per un'imbarcazione nuova che per un'imbarcazione modificata, deve giungere alla Lega almeno un giorno prima della regata alla quale l'imbarcazione verrà utilizzata.
- f) E' responsabilità congiunta del Presidente e del Capo Borgata verificare che l'imbarcazione, escluse le modifiche regolamentate e valutate durante un regolare controllo di stazza, non subisca variazioni e che tutte le misure restino quelle riportate sul certificato di stazza valido la stagione sportiva in corso. Nel caso ad un successivo controllo, nell'ambito della stagione sportiva in corso, in un'imbarcazione si siano evidenziate variazioni non imputabili alla normale usura o alla normale attività subita dallo scafo, la Società/Borgata potrà essere sanzionata a norma del Regolamento Giustizia e Disciplina ed il Certificato di Stazza relativo all'imbarcazione sospeso sino al ripristino delle condizioni tecniche regolamentari.
- g) I Certificati di Stazza sono pubblici, un originale sarà conservato nell'archivio della Lega e messo a disposizione a qualunque Società/Borgata ne faccia motivata, formale e giustificata richiesta scritta.

Articolo 4 – Membri tecnici

- a) La valutazione tecnica sugli scafi da gara è esclusiva competenza della Lega che esercita questo compito attraverso il proprio Comitato Tecnico.
- b) Il Comitato Tecnico, su delega diretta del Presidente di Lega, sovrintende le attività di verifica tecnica, valutazione delle imbarcazioni e delle attrezzature di regata.
- c) Le attività di verifica tecnica, valutazione delle imbarcazioni e delle attrezzature di regata sono eseguite da tecnici, consulenti e Stazzatori abilitati dalla Lega Canottaggio scelti tra figure professionali o sportive con sufficiente preparazione tecnica.
- d) Gli Stazzatori devono essere iscritti in un apposito albo.
- e) Lo Stazzatore ricevendo l'incarico s'impegna a non diffondere notizie o particolari di cui dovesse venire a conoscenza durante la sua attività.

- f) Lo Stazzatore presta la sua opera a titolo gratuito ed avrà diritto al solo rimborso delle spese vive e documentate se ne faccia richiesta.
- g) Lo Stazzatore non può ricoprire ruoli dirigenziali presso un Società/Borgata o essere in alcun modo tesserato per conto di una Società/Borgata.
- h) L'incarico di Stazzatore può essere revocato dalla Lega Canottaggio per motivate ragioni di incompatibilità o manifesta incapacità.

Articolo 5 – Standard e strumenti di misurazione

- a) Le dimensioni che sono controllate dal regolamento sono: la lunghezza e la larghezza, l'altezza di costruzione, la larghezza minima della sezione a metà scafo ad una altezza dalla linea di chiglia che corrisponde alla larghezza al galleggiamento, la forma e le dimensioni dei dritti di prora e poppa, della controchiglia (chiglia esterna) ed il peso.
- b) La misurazione delle imbarcazioni dovrà essere eseguita con i normali strumenti di misurazione (metri lineari, calibri, etc.), con dime, calibri specifici e bilance come:
- Dima per il controllo della larghezza al galleggiamento
 - Dima per il controllo della controchiglia (chiglia esterna)
 - Dima per il controllo della larghezza interna allo scafo
 - Dima per il controllo dell'angolo d'ingresso di prora
 - Dima per il controllo dell'angolo d'uscita di poppa
 - Squadra mobile per il controllo delle entrate di prora
 - Dima per la misura dello spessore del timone
 - Squadra mobile per il controllo delle entrate di poppa
 - Strumenti di calibro specifici realizzati per misure di precisione
 - Bilancia tipo "bilico" con tara certificata
 - Bilancia tipo "dinamometro" (con struttura portante)
 - Peso campione di Kg 1
 - Peso campione di Kg 5
 - Peso campione di Kg 10
- c) Tali strumenti saranno quelli ufficiali forniti agli Stazzatori dalla Lega canottaggio, costruiti secondo le indicazioni del Regolamento di Classe, certificati con marchio ufficiale della Lega Canottaggio.
- d) Ogni strumento di misurazione dovrà essere realizzato in duplice copia e conservato presso le strutture della Lega.

Articolo 6 – Forma dello scafo

- a) La forma dello scafo deve essere avviata, tipo "Gozzo Ligure", quindi senza specchio di poppa, le sezioni trasversali sotto il galleggiamento devono essere convesse o al massimo piate. Non sono ammesse concavità. La controchiglia (chiglia esterna) è obbligatoria.
- b) Per controchiglia o falsachiglia o chiglia esterna si intende un elemento strutturale longitudinale sovrapposto all'esterno della chiglia per aumentare la stabilità dello scafo.
- c) Eventuali concavità che si dovessero creare durante la costruzione o nell'attività devono essere corrette solo con legno di essenza simile a quello usato per la realizzazione del fasciame.
- d) Per galleggiamento si intende il piano orizzontale passante per i punti di misura della larghezza al galleggiamento, vale a dire 11,8 centimetri dal sottochiglia, esclusa quindi la controchiglia (chiglia esterna).
- e) Tutto il fasciame deve risultare di forme avviate. Non sono ammessi spigoli di nessun genere.
- f) All'esterno dello scafo, compresi i dritti di prora e di poppa, ed il timone, con l'esclusione della controchiglia obbligatoria, non può essere applicato nessun congegno, protuberanza, elemento sporgente o altro che in qualche maniera assomigli o esegua la funzione di "flaps", "alette antirollio", "bulbo" ecc.
- g) La superficie superiore del bordo della imbarcazione deve risultare continua, fatta eccezione per

la tradizionale “pernaccia“. Il bordo non deve quindi presentare: “piani ad ala di gabbiano”, “falchette“ o altri riporti, deve avere una linea uniforme, avviata, senza protuberanze o incavature.

h) Il bordo deve seguire la naturale forma dello scafo, dovrà avere andamento regolare e continuo lungo lo spigolo esterno. Il lato esterno del bordo dovrà avere inizio al dritto di prua ed, con andatura regolare ed uniforme, dovrà chiudere sul dritto di poppa, questo per ogni lato dell'imbarcazione. Il bordo non deve essere spesso (inteso come spesso delle struttura del solo bordo), nel suo punto di massimo spessore, oltre 5 centimetri ed in ogni caso non dovrà essere largo, nel punto di massima larghezza, oltre 12 centimetri.

Articolo 7 – Lunghezza

a) La lunghezza massima fuori tutto della imbarcazione, compresi i due dritti e l'eventuale difesa in ottone (o altro materiale metallico) del bordo di ingresso del dritto di prora, non può essere superiore a 540 centimetri (5,40 metri) ed inferiore a 535 centimetri (5,35 metri).

Articolo 8 – Larghezza

a) La larghezza massima della imbarcazione, tutto compreso, con la sola esclusione dei “bottazzi”, non deve essere inferiore a 160 centimetri (1,60 metri).

b) La dimensione massima dei “bottazzi”, sia in altezza che in larghezza, è fissata in 2 centimetri.

c) Per “bottazzo” si indica il rinforzo di legno che eventualmente riveste la murata di uno scafo.

ci)

Articolo 9 – Altezza di costruzione

a) L'altezza di costruzione dell'imbarcazione, vale a dire l'altezza della sezione a metà scafo misurata dal sotto chiglia, con la esclusione della controchiglia (chiglia esterna), sino alla faccia superiore del bordo, non deve essere inferiore a 40 centimetri.

Articolo 10 – Larghezza al galleggiamento

a) La larghezza fuori fasciame della sezione a metà scafo, vale a dire la sezione a metà della lunghezza fuori tutto, ad una altezza di 11,8 centimetri dal sottochiglia, esclusa la controchiglia (chiglia esterna), non deve essere inferiore a 1056 centimetri (1,056 metri).

b) La larghezza entro fasciame della sezione a metà scafo, vale a dire la sezione a metà della lunghezza fuori tutto, ad una altezza di centimetri 11 dal fasciame del fondo a fianco della chiglia, non dovrà essere inferiore a 1040 centimetri (1,040 metri).

Articolo 11 – Forma e dimensioni dei dritti di prora e poppa

a) I dritti di prora e di poppa devono essere verticali. E' ammesso uno scostamento totale dalla verticale di massimo 1,5 centimetri.

b) La verticale è riferita al piano di galleggiamento di pieno carico.

c) Il dritto di prora è di libera costruzione e deve essere avviato con la forma dello scafo.

d) La larghezza del bordo di ingresso del dritto di prora, partendo dal sottochiglia e per almeno una altezza di 16 centimetri non deve essere maggiore di 1,50 centimetri.

e) Il dritto di poppa può essere avviato con le forme dello scafo e la larghezza a poppa estrema, per una altezza dal sottochiglia di almeno 16 centimetri non può essere superiore a 5 centimetri.

f) Per “dritto di poppa” si deve intendere la struttura portante e massiccia che si congiunge alla chiglia, formando nel punto chiamato “vanticuore” (calcagnolo) una continuità, e si connette con il fasciame ed il bordo, ed anche per entrambi è struttura portante.

Per “specchio di poppa” si deve intendere la parte terminale ed estrema della poppa che termina con una o più tavole (o corpi in legno), più o meno piatte, trasversali rispetto all'asse longitudinale dello scafo, che collega le due fiancate di dritta e di sinistra, congiungendosi con il fasciame. Detta struttura non è portante per lo scafo.

Nelle barche tipo Palio del Golfo non può esistere uno “specchio di poppa”.

Tecnicamente per “dritto di poppa”, al fine di essere concepito quale tale, si deve intendere la struttura portante che nell'opera viva, sotto il galleggiamento, cioè a 16 centimetri sopra il sottochiglia, non abbia spessore, da dritta a sinistra, superiore a centimetri 5. Nell'opera morta è consentita la realizzazione di una struttura simile ad un “diritto di poppa” con forma allargata nella sola sua struttura superiore e nello specifico detta struttura deve essere avviata con le forme dello scafo, senza presentare spigoli squadrati o angoli vivi. Detta struttura deve, al disotto del limite di 6 centimetri dal piano superiore del bordo esterno (coronamento), misurato all'estrema poppa da dritta a sinistra, avere una larghezza massima compresa entro 14,5 centimetri; deve altresì, al disotto del limite di 12 centimetri dal piano superiore del bordo esterno (coronamento) misurato all'estrema poppa da dritta a sinistra, avere una larghezza massima compresa entro 9 centimetri. La forma di detta struttura deve scadere, per dimensioni, in modo costante verso la misura massima prevista al limite del galleggiamento (cm 5).

La misura del bordo superiore, al coronamento di poppa, misurato allo spigolo, in chiusura sul dritto di poppa, non può essere superiore a 26 centimetri.

Articolo 12 – Forme linee d'acqua a prora ed a poppa

a) Con l'intento di evitare forme particolari della prora e della poppa, atte a riprodurre una qualsiasi cosa che somigli o eserciti le funzione di bulbo a prora e di flaps a poppa, gli angoli delle linee d'acqua di prora e poppa (vale a dire le sezioni orizzontali), anche chiamati angolo d'ingresso e di uscita, saranno controllati e misurati con appositi calibri per una lunghezza di 30 centimetri a partire da ciascun dritto.

b) L'angolo di ingresso di prora non dovrà essere superiore a $44,50^\circ$ gradi e dovrà risultare che, partendo da una linea d'acqua posta a 16 centimetri sopra il sottochiglia e scendendo verso la chiglia, tale angolo dovrà costantemente diminuire come semplificato nelle figure 1,2,3 delle tavole tecniche allegate.

c) Qualora quanto sopra specificato non dovesse verificarsi, per poter stazzare la barca si dovrà procedere a correggere la forma della prora riportando quest'ultima nella condizione prevista.

d) L'angolo di uscita di poppa non potrà invece essere superiore a 45° .

L'esemplificazione degli angoli di ingresso e di uscita è riportato nelle figure delle tavole tecniche allegate.

Articolo 13 – Pesì dello scafo

a) Il peso minimo dello scafo, senza nessuna parte mobile, è fissato in Kg. 130. Se l'imbarcazione risultasse più leggera, è ammesso l'uso di pesi correttori (zavorre).

b) Il peso massimo dei pesi correttori è fissato in Kg. 35 e pertanto il peso minimo ammesso per l'imbarcazione senza i pesi correttori non potrà essere inferiore a Kg. 95.

c) La posizione dei pesi correttori a bordo è libera, ma il numero dei pesi ammessi è fissato ad un massimo di 2.

d) I pesi correttori dovranno essere in graniglia di piombo o in materiali compositi metallici valutati a discrezione della Lega ed essere contenuti in appositi sacchetti sigillati e certificati dalla Lega.

e) Le parti mobili dello scafo sono: remi, timone, spessori dei sedili, cinghie, legacci vari ed ogni parte che non sia da ritenersi coassiale con lo scafo.

Articolo 14 – Chiglia

a) L'imbarcazione dovrà essere sempre dotata di una controchiglia (chiglia esterna) che, in corrispondenza di almeno 3 delle ordinate centrali, oppure per un tratto di almeno 50 centimetri a proravia ed a poppavia del centro barca, dovrà essere alta non meno di 4 centimetri e, all'attacco a scafo (all'attacco sul fasciame) dovrà avere una larghezza minima di 5 centimetri sino ad un massimo consentito di 8 centimetri con la possibilità di essere rastremata verso il basso.

b) La controchiglia potrà essere rastremata, verso prora e verso poppa, sino a scomparire in corrispondenza dei dritti, purché la rastrematura sia costante ed il profilo esterno non presenti concavità, come semplificato nelle figure 6,7 delle tavole tecniche allegate.

c) Il fondo dello scafo, ovvero il fasciame esterno nell'opera viva, in particolar modo in corrispondenza delle 3 ordinate centrali, oppure per un tratto di 50 centimetri a proravia e poppavia del centro dell'imbarcazione, non dovrà presentare scanalature, avvallamenti o solchi.

Articolo 15 – Timone

- a) La forma del timone è libera, ma lo stesso non deve sporgere sotto la linea di chiglia.
- b) Lo spessore massimo della pala è fissato in 4,50 centimetri.
- c) La pala del timone, nella sua lunghezza, non può essere più di 40 centimetri dal punto di inserimento nella losca al punto più esterno, a poppavia, della pala.
- d) Il materiale per la costruzione del timone dovrà essere esclusivamente il legno, possibilmente di essenza simile a quella utilizzata per il fasciame dello scafo.
- e) La modalità di costruzione è libera e pertanto il timone potrà essere scatolato, cioè vuoto all'interno.
- f) In tale caso l'interno del timone non potrà per nessun motivo essere riempito con materiali espansi e comunque diversi dall'essenza di legno.
- g) Il timone deve essere del tipo a pala con il termine della "lama" tronco e perpendicolare all'asse di intersecazione nella losca, non sono ammessi timoni del tipo "compensato", "semicompensato" o "a vanga".

Articolo 16 – Scalmi

- a) Per scalmi si deve intendere esclusivamente la struttura metallica a cui viene fissato il remo durante l'azione di voga, per scalmiera si deve intendere tutta la struttura fissata al bordo che agevola e consente l'azione di voga.
- b) Gli scalmi devono essere posizionati sui bordi dell'imbarcazione e non sono ammesse attrezzature meccaniche mobili atte a spostare o movimentare gli scalmi stessi fuori dalla linea della coperta o a spostarne la radice (ovvero il centro di fulcro) oltre la linea del bordo (intesta come esterna o interna).
- c) Gli scalmi devono essere costruiti con tondino metallico del tipo "verticale" per l'incappellaggio dello stropio (stroppio o stropio). Gli scalmi, se pur regolabili sulla struttura della scalmiera, non devono essere composti da parti mobili e la loro struttura di radice non deve fuoriuscire dal bordo superiore. Gli scalmi possono essere fissati al bordo tramite piastre metalliche inamovibili, anche dotate di supporto in legno di simile forma e dimensione delle stesse piastre (ovvero che abbia il solo scopo di rafforzare il bordo nella parte coinvolta dalla scalmiera), che non abbiano larghezza superiore alla dimensione del bordo. Dette piastre potranno essere dotate di protezione in gomma o materiale sintetico che non superino le dimensioni del bordo. Dette piastre potranno essere dotate di sistemi di regolazione della posizione dello scalmi purché durante lo svolgimento della gara dette posizioni non siano modificabili, ovvero non vi possa essere la possibilità di regolazione della posizione dello scalmi durante l'utilizzo del remo.
- d) In ogni caso a supporto di dette strutture non possono essere presenti falchette o frisate ovvero strutture in legno o di altro materiale che non abbiano l'esclusivo scopo di rafforzare la porzione di bordo in cui è installata la scalmiera. Dette strutture di rinforzo devono essere realizzate in modo esclusivo per ogni scalmiera e non possono avere corpo unico valido e relativo a due scalmiere.

Articolo 17 – Puntapiedi

- a) La forma e la dimensione dei puntapiedi è libera.
- b) I puntapiedi potranno essere regolabili purché durante lo svolgimento della gara siano saldamente fissati e non modificabili. Non può essere prevista la possibilità di regolazione dei puntapiedi o delle strutture portanti degli stessi durante la gara.

Articolo 18 – Remi

- a) La lunghezza massima dei remi, tutto compreso, è fissata in 410 centimetri (4,10 metri) mentre la lunghezza minima è fissata in metri 360 centimetri (3,6 metri).

- b) La forma della pala deve essere simmetrica rispetto all'asse perpendicolare della stessa. Non sono quindi ammessi remi del tipo "a mannaia". La pala del remo non può essere concava e può essere lunga al massimo 120 centimetri (1,2 metri) e larga al massimo 17 centimetri.
- c) I remi devono essere collegati agli scalmi con stroppi di tipo tradizionale, cioè in sagolino di materiale non elastico.
- d) I remi (pale e/o fusti) dovranno riportare i colori sociali delle Società/Borgate.
- e) Il peso dei remi è libero.
- f) Sul fusto del remo non può comparire alcuna dicitura o logo pubblicitario. E' ammesso, quando presente di fabbrica, il logo del costruttore.

Articolo 19 – Banchi dei vogatori

- a) La forma ed il posizionamento dei banchi dei vogatori sono liberi, con le seguenti limitazioni:
 1. La larghezza deve andare da murata a murata e la lunghezza massima (prua/poppa) di ogni banco ammessa è di 20 centimetri e deve essere intesa esclusivamente per il punto di seduta del vogatore;
 2. Non sono ammesse forme o strutture del banco di voga che presentino, anche in modo non rettilineo, lunghezze (prua/poppa) superiori a 20 centimetri anche nelle porzioni escluse dal punto di seduta del vogatore;
 3. Il posizionamento deve essere parallelo al piano di galleggiamento;
 4. Eventuali sistemi di regolazione dei banchi non devono permetterne il movimento durante la gara.
- b) E' ammesso aumentare lo spessore della panca, che è libero, con legno fissato con perni passanti, purché lo spessore aggiuntivo abbia ambedue le facce parallele al piano della panca esistente, non ne alteri la forma e le misure. Lo spessore, trattandosi di una parte mobile, dovrà essere rimosso durante la pesatura della barca.
- c) Per punto di seduta del vogatore si deve intendere la porzione, parallela al piano di galleggiamento, di esclusiva forma rettangolare e di lunghezza (prua/poppa) non superiore a 20 centimetri, sulla quale siede l'atleta e sulla quale deve essere fissato in modo inamovibile il cuscino di seduta.

Articolo 20 – Materiali e costruzione

- a) Lo scafo dell'imbarcazione, il timone e le parti coassiali (esclusi i puntapiedi, le piastre, gli scalmi, le difese ed i fermi [femminelle/agugliotti] del timone, le viti o la chiodatura ed eventuali anelli per le cime) devono essere costruiti interamente in legno. Essenza e peso specifico del legname sono liberi.
- b) La tecnica di costruzione è libera. Sono pertanto ammesse sia la costruzione tradizionale a tavole su ossature (con chiodature o sistemi simili), che le imbarcazioni con scafo in lamellare incollato o a listelli. E' vietato qualsiasi tipo di costruzione a sandwich (intesa quali strati diversificati di materiali diversi che non siano essenze di legname) ed è vietata la costruzione del solo scafo con diverse essenze di legname, quindi pertanto il peso specifico del legno che compone lo scafo deve essere omogeneo.
- c) Colle, sistemi di incollaggio o fissaggio con viti o chiodi sono liberi.
- d) Per nessun motivo ed in nessuna parte dello scafo è ammesso l'inserimento di tessuti o fibre sintetiche di qualsiasi genere come: vetro, kevlar, carbonio o altri prodotti simili.
- e) L'uso di stucco deve essere limitato alla normale rifinitura dello scafo ed alla rasatura per la pitturazione.
- f) Non è ammesso l'uso di stucco per alterare la forma dello scafo o per modificarne i volumi.
- g) Il materiale di costruzione dei remi è libero. Sono ammessi remi in materiali compositi come kevlar e/o carbonio. Per i remi in materiale composito pale e fusti devono essere verniciati.
- h) Il tipo di metallo per la costruzione delle difese, dei fermi del timone, delle piastre e degli scalmi è libero.
- i) Il materiale di costruzione dei puntapiedi è libero.

l) All'interno della barca è ammessa una targhetta (o equivalente) con la superficie massima di 5 centimetri quadrati (5 cm²). Nella targhetta, oltre il nome, la marca ed il prodotto, potrà figurare l'indirizzo del fabbricante.

m) All'interno della barca sono ammesse targhette (o equivalenti) commemorative con la superficie massima di 10 centimetri quadrati (10 cm²). Dette targhette dovranno essere approvate al controllo di stazza dalla Lega.

Articolo 21 – Colori e tipologia delle imbarcazioni

a) Le imbarcazioni regolamentari riconosciute sono gli “Scafi speciali tipo Palio del Golfo” realizzati in conformità al presente Regolamento di Classe e riconoscibili con i colori sociali ufficiali delle Società/Borgata a cui le imbarcazioni fanno riferimento. Il colore delle imbarcazioni, per ciò che riguarda l'opera morta, deve essere riportato nel Certificato di Stazza. È obbligo per le società comunicare ogni variazione del colore dello scafo da gara.

In nessun caso è ammesso l'utilizzo di colori diversi dal colore sociale attribuito alla Società/Borgata, escluso il caso in cui l'imbarcazione non venga verniciata con tintura trasparente e non assuma il classico “color legno”. In ogni caso ogni variazione del colore dello scafo da gara deve essere comunicata preventivamente alla Lega che si riserva un'eventuale verifica e valutazione tecnica nel caso la nuova colorazione possa creare difficoltà nel riconoscimento dell'armo nella fasi di regata.

b) Le imbarcazioni partecipanti alle regate dovranno riportare sulle fiancate, in modo facilmente identificabile, il nome della Società/Borgata rappresentata e, sui due lati della prora, in forma e posizione facilmente identificabile, il numero identificativo della Società/Borgata stessa.

c) Solo in casi straordinari, motivati da gravi impedimenti tecnici o organizzativi, previa autorizzazione del Giudice Arbitro, sarà possibile che un equipaggio gareggi su di una imbarcazione di altra Società/Borgata o con parziali pitturazioni o nominativi sulle fiancate. Detta autorizzazione può essere concessa una sola volta per singolo scafo durante la stagione.

d) Sono vietate sponsorizzazioni, scritte diverse dal nome della Società/Borgata o altri simboli sulle imbarcazioni da gara. Sono consentiti, ad esclusiva discrezione della Lega, disegni ornamentali che comunque non alterino le caratteristiche di colore e tipologia previste dal presente Regolamento o che non siano lesivi del decoro.

Articolo 22 – Segnalazione formale di irregolarità

a) Ogni Società/Borgata ha diritto di segnalare formalmente alla Lega una qualunque presunta irregolarità tecnica che ritiene evidente su di uno scafo da gara.

b) Le segnalazioni ufficiali dovranno pervenire in forma scritta al Presidente della stessa Lega, firmate dal Presidente della Società/Borgata che le presenta o dal Capo Borgata, dovranno essere circostanziate con preciso riferimento all'articolo, o agli articoli, del Regolamento di Classe che si ritiene violato, oltre che i riferimenti precisi dell'imbarcazione che si ritenga irregolare.

c) A fronte di una segnalazione ufficiale la Lega dovrà obbligatoriamente nominare una idonea Commissione Tecnica Ordinaria attraverso il proprio Comitato Tecnico ed il Gruppo Ufficiali di Gara e valutare la presunta irregolarità. Detta Commissione Tecnica Ordinaria dovrà essere composta da un membro del Consiglio di Lega che ne avrà la presidenza, da due membri stazzatori e da un giudice di gara, sarà autonoma nella gestione del proprio incarico facendo riferimento solo al Presidente di Lega e dovrà redigere una relazione tecnica sul caso assegnato entro, e non oltre, 15 giorni dalla sua nomina.

d) La Lega Canottaggio non è tenuta a comunicare il nominativo della Società/Borgata che ha presentato la segnalazione.

e) Ogni pratica di segnalazione dovrà essere accompagnata da una cauzione di Euro 500,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) necessaria a coprire le eventuali spese di misurazione e dell'eventuale ripristino dell'imbarcazione qualora fosse necessario operare con metodi invasivi (foratura dello scafo, asportazione di zone di vernice per verificare gli spessori delle stucature, o altro).

- f) Nel caso l'imbarcazione controllata risultasse regolare la Società/Borgata proprietaria potrà chiedere un indennizzo di non oltre Euro 400,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) per eventuali danni allo scafo che saranno comunque valutati dalla Lega.
- g) Nel caso l'imbarcazione non risultasse regolare la Società/Borgata proprietaria non potrà chiedere alcun indennizzo e sarà sanzionata a norma del Regolamento di Giustizia e Disciplina.
- h) Nel caso l'imbarcazione segnalata non risultasse in regola alla Società/Borgata che ha presentato la pratica di segnalazione dell'irregolarità saranno restituiti Euro 500,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) della cauzione versata.
- i) Sul caso sarà sempre redatto un verbale, firmato dal Presidente della Lega e da un membro della Commissione Tecnica incaricata. Detto verbale dovrà essere ad esclusivo uso degli Organi di Lega e dovrà essere completato da una relazione sintetica, indicante i soli esiti della verifica, da inoltrare a tutte le Società/Borgata.

Articolo 23 – Segnalazione informale di irregolarità

- a) Ogni Società/Borgata ha diritto di segnalare informalmente alla Lega Canottaggio, solo nell'immediatezza di una gara o durante una stessa gara, una qualunque presunta irregolarità tecnica che ritiene evidente su di uno scafo da gara.
- b) Le segnalazioni dovranno pervenire, anche in forma orale, contemporaneamente al Presidente della stessa Lega (o ad un membro della Lega presente) ed al Giudice Arbitro (o ad un Giudice Presente), da parte di un Presidente di Società/Borgata o di un Capo Borgata. Le segnalazioni dovranno essere circostanziate con preciso riferimento all'irregolarità evidenziata, alla norma che si ritiene violata, oltre che i riferimenti precisi dell'imbarcazione che si ritenga irregolare. Detta segnalazione deve essere registrata nel verbale di regata.
- c) A fronte di una segnalazione informale la Lega valutata la possibilità di eseguire una verifica senza che questa danneggi l'organizzazione dell'evento, concordando la tempistica con il Giudice Arbitro, potrà nominare seduta stante una idonea Commissione Tecnica Straordinaria (di cui dovrà far parte almeno uno Stazzatore) e potrà decidere se valutare immediatamente la presunta irregolarità, comunicandone contestualmente l'esito a tutte le Società/Borgata, o rimandare il controllo ad una Commissione Tecnica Ordinaria. La Lega potrà nominare la Commissione Tecnica Ordinaria attraverso il proprio Comitato Tecnico ed il Gruppo Ufficiali di Gara e valutare la presunta irregolarità. Detta Commissione Tecnica Ordinaria dovrà essere composta da un membro del Consiglio di Lega che ne avrà la presidenza, da due membri stazzatori e da un giudice di gara, sarà autonoma nella gestione del proprio incarico facendo riferimento solo al Presidente di Lega e dovrà redigere una relazione tecnica sul caso assegnato entro, e non oltre, 7 giorni dalla sua nomina.
- d) La Lega Canottaggio e/o il Giudice Arbitro non sono tenuti a comunicare il nominativo della Società/Borgata che ha presentato la segnalazione.
- e) Nel caso non sia possibile giungere ad una valutazione certa entro un'ora dall'inizio dell'attività di gara la verifica di regolarità sarà sospesa e rinviata ad una Commissione Tecnica Ordinaria appositamente convocata dal Presidente della Lega nei modi e nei tempi previsti dal precedente punto, lo scafo potrà partecipare con riserva alla gara e, nel caso di irregolarità squalificato con effetto retroattivo.
- f) Se per valutazione lo scafo verrà ritenuto irregolare dovrà essere ripristinato a norma di regolamento prima di poter partecipare ad una qualunque competizione previa nuova definitiva valutazione e la Società/Borgata sarà sanzionata a norma del Regolamento di Giustizia e Disciplina.
- g) Nel caso l'imbarcazione controllata risultasse regolare la Società/Borgata proprietaria potrà chiedere un indennizzo di non oltre Euro 400,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) per eventuali danni allo scafo e coprire le eventuali spese di misurazione e dell'eventuale ripristino dell'imbarcazione qualora fosse necessario operare con metodi invasivi (foratura dello scafo, asportazione di zone di vernice per

verificare gli spessori delle stuccature, o altro), danni che saranno comunque valutati dalla Lega.

h) Nel caso l'imbarcazione risultasse regolare la Lega potrà chiedere un indennizzo alla Società/Borgata che ha presentato la segnalazione per una cifra variabile tra Euro 100 ed Euro 600 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) e la stessa Società/Borgata sarà sanzionata a norma del Regolamento di Giustizia e Disciplina.

i) Sul caso sarà sempre redatto un verbale, firmato dal Presidente della Lega e dal Giudice Arbitro e da un membro della Commissione Tecnica incaricata. Detto verbale dovrà essere ad esclusivo uso degli Organi di Lega e dovrà essere completato da una relazione sintetica, indicante i soli esiti della verifica, da inoltrare a tutte le Società/Borgata.

Articolo 24 – Valutazione d'ufficio di irregolarità

a) La Lega Canottaggio ha diritto di procedere d'ufficio, anche nell'immediatezza di una gara o durante una stessa gara, una qualunque presunta irregolarità tecnica che si ritenga evidente su di uno scafo da gara.

b) Le procedura dovrà essere autorizzata dal Presidente della stessa Lega Canottaggio (o da un membro della Lega presente) sentito il Giudice Arbitro.

c) La Lega, valutata la possibilità di eseguire una verifica senza che questa danneggi l'organizzazione dell'evento, concordando la tempistica con il Giudice Arbitro, potrà nominare seduta stante una idonea Commissione Tecnica Straordinaria (di cui dovrà far parte almeno uno Stazzatore) e potrà decidere se valutare immediatamente la presunta irregolarità, comunicandone contestualmente l'esito a tutte le Società/Borgata, o rimandare il controllo ad una Commissione Tecnica Ordinaria. La Lega potrà nominare la Commissione Tecnica Ordinaria attraverso il proprio Comitato Tecnico ed il Gruppo Ufficiali di Gara e valutare la presunta irregolarità. Detta Commissione Tecnica Ordinaria dovrà essere composta da un membro del Consiglio di Lega che ne avrà la presidenza, da due membri stazzatori e da un giudice di gara, sarà autonoma nella gestione del proprio incarico facendo riferimento solo al Presidente di Lega e dovrà redigere una relazione tecnica sul caso assegnato entro, e non oltre, 7 giorni dalla sua nomina.

d) Nel caso non sia possibile giungere ad una valutazione certa entro un'ora dall'inizio dell'attività di gara la verifica di regolarità sarà sospesa e rinviata ad una Commissione Tecnica Ordinaria appositamente convocata dal Presidente della Lega nei modi e nei tempi previsti dal precedente punto, lo scafo potrà partecipare con riserva alla gara e, nel caso di irregolarità squalificato con effetto retroattivo.

e) Se per valutazione lo scafo verrà ritenuto irregolare dovrà essere ripristinato a norma di regolamento prima di poter partecipare ad una qualunque competizione previa nuova definitiva valutazione e la Società/Borgata sarà sanzionata a norma del Regolamento di Giustizia e Disciplina.

f) Nel caso l'imbarcazione controllata risultasse regolare la Società/Borgata proprietaria potrà chiedere un indennizzo di non oltre Euro 400,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) per eventuali danni allo scafo e coprire le eventuali spese di misurazione e dell'eventuale ripristino dell'imbarcazione qualora, a seguito della protesta, fosse necessario operare con metodi invasivi (foratura dello scafo, asportazione di zone di vernice per verificare gli spessori delle stuccature, o altro), danni che saranno comunque valutati dalla Lega.

g) Sul caso sarà sempre redatto un verbale, firmato dal Presidente della Lega e dal Giudice Arbitro e da un membro della Commissione Tecnica incaricata. Detto verbale dovrà essere ad esclusivo uso degli Organi di Lega e dovrà essere completato da una relazione sintetica, indicante i soli esiti della verifica, da inoltrare a tutte le Società/Borgata.

Articolo 25 – Proteste su valutazioni

a) Ogni Società/Borgata, al seguito di una valutazione tecnica di un proprio scafo da parte di Organo di Verifica Tecnica o di una Commissione Tecnica, nel caso la valutazione evidenziasse irregolarità, ha diritto di presentare una "protesta" per ricorrere alla decisione tecnica entro e non

oltre 36 ore dalla comunicazione dell'esito della stessa valutazione.

b) Le "proteste" ufficiali dovranno pervenire in forma scritta al Presidente della stessa Lega. Canottaggio, firmate dal Presidente della Società/Borgata che le presenta o dal Capo Borgata, dovranno essere circostanziate con preciso riferimento all'articolo o agli articoli del Regolamento di Classe di riferimento, oltre che i riferimenti precisi dell'imbarcazione che si ritenga irregolarmente verificata e dovranno essere accompagnate da una cauzione di Euro 500,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate).

c) Il Presidente della Lega Canottaggio dovrà nominare una idonea Commissione Tecnica Speciale. Detta Commissione Tecnica Speciale sarà nominata dalla Lega attraverso il proprio Comitato Tecnico ed il Gruppo Ufficiali di Gara. La Commissione Tecnica Speciale dovrà essere composta da un membro del Consiglio di Lega che ne avrà la presidenza, da due membri stazzatori, da due giudici di gara ed eventualmente da un consulente esterno nominato dal Presidente di Lega tra persone esperte non tesserate presso la stessa Lega.

Nessuno dei membri della Commissione Tecnica Speciale dovrà aver fatto parte dell'Organo di Verifica Tecnica o della Commissione Tecnica che ha emesso la valutazione contestata. La Commissione sarà autonoma nella gestione del proprio incarico facendo riferimento solo al Presidente di Lega e dovrà redigere una relazione tecnica sul caso assegnato entro, e non oltre, 15 giorni dalla sua nomina.

d) La Commissione dovrà valutare la presunta irregolarità, comunicandone l'esito anche al Giudice Unico per una valutazione sulla regolarità del procedimento.

e) Le verifiche a seguito di proteste su controlli eseguiti la dall'Organo di Verifica Tecnica oppure da Commissioni Tecniche Straordinarie o Ordinarie dalla stessa Lega saranno eseguite da una Commissione Tecnica composta da membri che non hanno fatto parte dell'Organo di Verifica Tecnico o della Commissione Tecnica che ha emesso la valutazione contestata. Qualora lo chieda a questa Commissione Tecnica Speciale ha diritto di partecipare ogni membro dell'Organo di Verifica Tecnica o della Commissione Tecnica che ha rilasciato il certificato di stazza in vigore o ha redatto la valutazione tecnica contestata.

f) Nel caso l'imbarcazione controllata risultasse regolare la Società/Borgata proprietaria potrà chiedere un indennizzo di non oltre Euro 400,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) per eventuali danni allo scafo e coprire le eventuali l'eventuale ripristino dell'imbarcazione qualora fosse necessario operare con metodi invasivi (foratura dello scafo, asportazione di zone di vernice per verificare gli spessori delle stucature, o altro), danni che saranno comunque valutati dalla Lega.

g) Nel caso l'imbarcazione controllata risultasse irregolare alla Società/Borgata che ha presentato la pratica di "protesta" non saranno restituiti Euro 500,00 (anche versata virtualmente attraverso le pratiche di storno dal bilancio generale del Comitato delle Borgate) della cauzione versata.

h) La Lega si riserva il diritto insindacabile di respingere proteste mal formulate o fuori dei termini.

i) Sul caso sarà sempre redatto un verbale, firmato dal Presidente della Lega e da un membro della Commissione Tecnica incaricata. Detto verbale dovrà essere ad esclusivo uso degli Organi di Lega e dovrà essere completato da una relazione sintetica, indicante i soli esiti della verifica, da inoltrare a tutte le Società/Borgata. Copia del verbale sarà trasmessa anche al Giudice Unico per una valutazione sulla regolarità del procedimento.

GLOSSARIO

ALTEZZA DI COSTRUZIONE: E' una delle dimensioni principali dell'imbarcazione ed è la distanza fra la retta del baglio del ponte principale e la linea di costruzione, misurata al mezzo della lunghezza fra le perpendicolari.

BORDO: Struttura superiore del fianco di un'imbarcazione realizzata con un piano superiore in cui poter alloggiare una o più scalmiere.

BOTTAZZO: Rigonfiamento applicato ai fianchi dell'imbarcazione, nella zona del bagnasciuga, a sezione decrescente verso le estremità.

CHIGLIA: La vera spina dorsale dello scafo. E' nella parte più bassa della carena, con forma e superficie continua col resto della carena.

CONTROCHIGLIA (FALSACHIGLIA O CHIGLIA ESTERNA): Elemento strutturale longitudinale sovrapposto all'esterno della chiglia per aumentare la stabilità dello scafo.

DRITTO: Ciascuno degli elementi strutturali che, nelle costruzioni navali, chiudono lo scafo alle sue estremità, anteriore e posteriore, e pertanto il termine è sempre usato con una specificazione: di prua, di poppa.

LARGHEZZA FUORI TUTTO: E' la massima distanza fra due rami simmetrici dell'ordinata maestra.

LUNGHEZZA FUORI TUTTO: E' la distanza fra le perpendicolari condotte dai punti più sporgenti di prua e di poppa.

FALCHETTA: Bordo superiore delle piccole imbarcazioni a remi su cui sono collocate le strutture delle scalmiere. Ha forma di un piccolo rialzo posto alla faccia superiore del bordo ed ha come scopo quello di dare maggiore struttura all'intero bordo e impedire l'ingresso di acqua entro bordo.

FASCIAME: Il complesso di tavole che ricoprono le ordinate formando la superficie esterna ed interna dello scafo.

GALLEGGIAMENTO: Il piano di galleggiamento di un'imbarcazione immersa parzialmente in un liquido, coincide con il livello del liquido in quiete che reseca, nella nave, la carena. Nel caso delle navi si individuano il galleggiamento a nave scarica, scarica e armata, a pieno carico.

PERNACCIA: Il prolungamento del dritto di prua dei gozzi.

SCAFO: Tutto il corpo dell'imbarcazione, ossia l'ossatura ed il suo rivestimento, indipendentemente dalle sovrastrutture e dalle attrezzature.

SCALMIERA: Struttura metallica sporgente posta sopra il bordo dove il remo si appoggia senza legatura.

SCALMO: Ognuno dei cavicchi di legno o di metallo, infissi sulla scalmiera delle imbarcazioni a remi, sui quali si appoggiano i remi durante la voga. Vi sono tenuti legati, ma liberi di girare, i remi mediante un anello di cima, detto stroppo.

SEZIONE MAESTRA: La sezione trasversale di massima larghezza dell'imbarcazione. Generalmente prossima alla sua parte mezzana.

SPECCHIO DI POPPA: la superficie esterna centrale della poppa.

STROPPO O STROPPIO: Nome dell'anello di fune che avvolge la struttura del remo e che trattiene un remo al suo scalmio.

