

## LA STAZZA CIM NEL 2025

Come ogni anno, la Commissione di Stazza del CIM, composta da armatori, rappresentanti delle associazioni nazionali ed esperti, analizza i risultati della stagione precedente per definire l'evoluzione per la stagione successiva, tenendo conto che le modificazioni principali sono concentrate nelle edizioni quadriennali del Regolamento di Stazza, la cui prossima edizione sarà quella 2026-2029...

Per il 2025 sono state fatte alcune modificazioni per correggere inesattezze nel testo del Regolamento di Stazza o per tenere conto di deviazioni o situazioni ingiuste, mantenendo ovviamente la grande particolarità della stazza CIM, che è la promozione attiva dell'autenticità e della conformità degli yacht alle loro origini!

### Yachts di serie

Pur mantenendo una restrizione dell'ammissibilità degli yachts classici costruiti in serie abbiamo, anche per i Classic IOR, aperto la possibilità di ammissione per le serie che hanno segnato la storia dello yachting con deroga previa analisi della Commissione di Stazza. Per gli yachts classici si tratta di una regolarizzazione, ad esempio per i Concordia 40 (103 yachts costruiti tra il 1938 e il 1966), Concordia 41 (26 yachts costruiti tra il 1957 e il 1966), Rhodes 42 (8 costruiti tra il 1954 e il 1955), Loki 38 (12 costruiti tra il 1949 e il 1955) che meritano ampiamente la loro ammissione ...

### Superfici veliche

A parte una piccola precisazione sulla formulazione della Spv (superficie velica calcolata), ci sono due piccole novità riguardanti il calcolo delle superfici veliche:

- Area del triangolo prodiero: il calcolo tiene conto del 70% dell'area di bolina e al lasco (Spa), che da 2 anni deriva dalle misure della vela più grande (HLU e HLP) quando c'è sovrapposizione, e del 30% dell'area al lasco (Spo). Per il calcolo della Spo non si prende la misura degli spinnaker, bensì una superficie proporzionale al triangolo prodiero ( $0,8 \times I \times J$  o  $L_p$  del tangone), oppure quando non si usi lo spinnaker la superficie Spa. Durante il lavoro di analisi della Sf è stato rilevato che in alcuni casi la superficie al lasco Spo era inferiore alla Spa (il che si verifica molto raramente per le superfici veliche misurate). Si è quindi deciso di limitare questa sottostima della Spo, introducendo in calcolo un valore minimo pari a  $0,83 \times Spa$ ...
- P per vele auriche: l'attuale introduzione in calcolo delle misure delle lunghezze utili sull'alberatura comporta un valore maggiore rispetto alle misure sulle vele, anche se in genere molto vicino, salva eccezione... Per le vele auriche, il valore di P, cioè il massimo utile sull'albero per il gratile della randa, può in certi casi essere molto sovradimensionato rispetto alla posizione effettiva della trozza del picco, che non ha un limite fisico della posizione superiore... e abbiamo misurato differenze di oltre 50 cm tra l'altezza utile massima e la misura del gratile sulla vela. Abbiamo quindi deciso di tenere conto della misurazione effettiva del gratile sulla vela e abbiamo chiesto di porre un segno sull'albero per identificare la posizione del punto più alto del gratile.

### Strallo, rotafiocco e materiali compositi

Per il Pv, che tiene conto delle caratteristiche dell'equipaggiamento e dell'attrezzatura, c'è una piccola precisazione riguardante le penalità associate agli stralli cavi con gola singola o doppia e ai rotafiocchi, per chiarire che queste caratteristiche sono cumulative e che i valori sono adeguati di conseguenza.

## **Co e tecniche di restauro**

Sono invece stati avviati importanti lavori riguardanti le caratteristiche degli scafi e delle sovrastrutture, e in particolare **l'impiego e la caratterizzazione dei materiali compositi...**

In linea di principio, tramite il **Co promuoviamo attivamente i restauri con tecniche tradizionali:** fasciame in legno con calafataggio con filotto - senza resina sintetica e per gli scafi in acciaio con conservazione della rivettatura. È non di meno ammissibile l'uso di tecniche che prevedono l'impiego di resine sintetiche, ma con una penalizzazione progressiva a seconda delle tecnologie e dei materiali impiegati (fino alla fibra di vetro con resina epossidica) e a seconda del luogo di applicazione (scafo o sovrastruttura). Da notare che le costruzioni in lamelle di legno incollate con resina sintetica sono ora considerate composite, ad eccezione del compensato. Con la richiesta di di stazza del 2025 verrà effettuato un inventario della flotta, per avere riferimenti precisi per il triennio 2026-2029.

Per quanto riguarda i **Classic IOR**, tra i quali le tecnologie composite sono state gradualmente generalizzate e sofisticate tra il 1970 e il 1984 (data limite per la nostra categoria), è stata introdotta una specifica scala di penalità per tenere conto degli sviluppi tecnologici dell'epoca...

## **Autenticità e conformità**

Questo punto fondamentale per l'indicatore CIM ha dato luogo a due aggiustamenti per il 2025.

Innanzitutto una precisazione in merito al trattamento dei monotipi, i quali sono identificati da uno specifico regolamento di classe che impone il rispetto di specifiche e criteri progettuali. Per questo motivo abbiamo scelto di collegare la gamma di variazioni del Co alla loro categoria di riferimento (epoca, classici prima e dopo il 1960) piuttosto che alle repliche...

## **Allunamenti e stecche**

Negli ultimi anni abbiamo assistito a notevoli deviazioni per quanto riguarda le stecche e la comparsa di configurazioni che si discostano notevolmente dai piani velici originali e a seguito delle constatazioni fatte nel 2024 abbiamo adottato le seguenti misure:

- **Vele Auriche:** abbiamo lavorato sui criteri di caratterizzazione dell'allunamento e in particolare sull'h/D (massima freccia dell'alunamento rispetto alla diagonale tra picco e boma) per il quale abbiamo definito un valore limite del rapporto h/D pari al 2%, oltre il quale verrà applicata una forte penalizzazione nel Co.
- **Vele bermudiane:** fin dall'inizio del Regolamento CIM nel 1999 abbiamo ammesso la presenza di una sola stecca forzata, che ha potuto, seppur raramente, essere presente nella posizione più alta. Negli ultimi anni, però, si è notata una tendenza a porre la stecca forzata in seconda posizione (dall'alto) per aumentare la dimensione dell'allunamento e della superficie della vela. Si è quindi deciso di applicare una piccola penalità per questo tipo di configurazione non conforme, nonché per le "false stecche forzate" (stecche di lunghezza superiore al 75% della distanza balumina-gratile alla posizione della stecca). Sebbene avessimo annunciato la possibilità di questa disposizione nel 2024 e previsto la pubblicazione di questa disposizione nel febbraio 2025, abbiamo deciso di poter esentare dalla sanzione coloro che sceglieranno di eliminare questa deviazione nel 2025, a condizione che i lavori vengano eseguiti il prima possibile...

Si prevede di proseguire con questa disposizione nel 2026, inasprendo le sanzioni, ma anche effettuando misurazioni veliche per valutare meglio le superfici massime effettive.

Continueremo lo stesso approccio nel 2026 per valutare meglio le superfici degli Spinnaker...

## **Configurazione delle vele da lasco:**

Per il 2025 abbiamo semplicemente apportato alcune precisazioni per l'applicazione del Regolamento e in particolare per l'uso senza penalità di uno **spinnaker asimmetrico in varea del tangone** e, per i Classic IOR, l'uso di vele tipo **Big boy e Blooper...**

**E per il periodo 2026-2029?**

Come previsto, il progetto più importante sarà una migliore valutazione delle superfici veliche, attraverso misurazioni aggiuntive, in particolare per rande e spinnaker...

A tal fine si richiede un contributo significativo da parte degli armatori per quanto riguarda le misure delle vele più grandi: vi preghiamo di compilare i moduli di richiesta misure nel modo più accurato possibile!

E naturalmente continuiamo a migliorare il nostro sistema di valutazione dell'autenticità e della conformità degli yachts, che è la nostra specialità principale...