



**REGOLAMENTO INTERNAZIONALE
CLASSE RS FEVA
2012**



Data di questa versione 12 marzo 2012
(traduzione italiana 2017)

L'RS Feva è stato disegnato nel 2002 da Paul Handley ed è stato adottato come Classe Internazionale ISAF nel 2006



INTERNATIONAL RS FEVA CLASS RULES

2012



Date of this version – 12 March 2012

The RS FEVA was designed in 2002 by Paul Handley and was adopted as an
ISAF International Class in 2006

INDICE

PARTE I – AMMINISTRAZIONE

Sezione A – Generale

- A.1 Lingua
- A.2 Abbreviazioni
- A.3 Autorità
- A.4 Amministrazione della Classe
- A.5 Regole ISAF
- A.6 Variazioni alle regole di Classe
- A.7 Emendamenti alle regole di Classe
- A.8 Interpretazione delle regole di Classe
- A.9 Quota di iscrizione alla Classe internazionale
E Placca ISAF di costruzione
- A.10 Numeri Velici

Sezione B- Eligibilità della barca

- B.1 Conformità alle regole di Classe
- B.2 Associazione alla classe

PARTE II – REQUISITI E LIMITAZIONI

Sezione C – Condizioni per la partecipazione alle regate

- C.1 Generale
- C.2 Eligibilità dell'equipaggio
- C.3 Equipaggiamento personale
- C.4 Pubblicità
- C.5 Equipaggiamento portatile
- C.6 Modifiche alla barca

- C.7 Scafo
- C.8 Deriva e timone
- C.9 Armo
- C.10 Vele

Sezione D- Scafo

- D.1 Specifiche dello scafo
- D.2 Costruttore dello scafo
- D.3 Identificazione dello scafo
- D.4 Modifiche allo scafo
- D.5 Attrezzature dello scafo

Sezione E- Deriva e timone

- E.1 Specifiche delle appendici
- E.2 Costruttore delle appendici
- E.3 Modifiche alle appendici

Sezione F- Armo

- F.1 Antenne
- F.2 Costruttore dell'armo
- F.3 Modifiche all'armo

Sezione G- Vele

- G.1 Specifiche delle vele
- G.2 Velaio
- G.3 Modifiche alle vele

Figura 1 – Numeri velici

INDEX

PART I – ADMINISTRATION

Section A – General

A.1	Language	4
A.2	Abbreviations	4
A.3	Authorities.....	4
A.4	Administration of the Class	4
A.5	ISAF Rules	4
A.6	Class Rules Variations	4
A.7	Class Rules Amendments	4
A.8	Class Rules Interpretation	5
A.9	International Class Fee and ISAF Building Plaque	5
A.10	Sail Numbers	5

Section B – Boat Eligibility

B.1	Class Rules Compliance	5
B.2	Class Association	5

PART II – REQUIREMENTS AND LIMITATIONS

Section C – Conditions for Racing

C.1	General	6
C.2	Crew Eligibility.....	6
C.3	Personal Equipment	6
C.4	Advertising	6
C.5	Portable Equipment	6
C.6	Boat Alterations	7

C.7	Hull	7
C.8	Daggerboard and Rudder	8
C.9	Rig	8
C.10	Sails	9

Section D– Hull

D.1	Hull Specifications	9
D.2	Hull Manufacturer.....	9
D.3	Hull Identification.....	9
D.4	Hull Alterations	9
D.5	Hull fittings	9

Section E – Daggerboard and rudder

E.1	Foils Specifications.....	10
E.2	Foils Manufacturer	10
E.3	Foils Alterations	10

Section F – Rig

F.1	Spars	10
F.2	Rig Manufacturer	10
F.3	Rig Alterations	10

Section G – Sails

G.1	Sail Specifications	10
G.2	Sail Manufacturer	10
G.3	Sail Alterations.....	10

Figure 1	Sail Numbers	11
-----------------	---------------------------	-----------

INTRODUZIONE

La Classe RS FEVA è stata disegnata come performante barca da regata monotipo. E' stata progettata sul principio fondamentale che il risultato in regata dovrebbe dipendere unicamente dalle caratteristiche e dalle capacità dell'equipaggio. L'obiettivo fondamentale di queste regole di Classe è far sì che questo concetto sia rispettato.

Lo scafo, le appendici, l'armo e le vele dell'RS FEVA devono essere prodotte solo da costruttori autorizzati. Tutto l'equipaggiamento deve soddisfare le specifiche di Costruzione Internazionali RS FEVA ed è soggetto al controllo di produzione approvato dall'ISAF.

Lo scafo, le appendici, l'armo e le vele dell'RS FEVA, una volta consegnate dal costruttore, possono essere modificati solo per quanto consentito dalla sezione C delle regole di classe.

Le regole che normano l'uso dell'equipaggiamento in regata sono contenute nella sezione C delle presenti regole di Classe, nelle ERS (Equipment Rules of Sailing) parte I e nelle RRS (Racing Rules of Sailing, Regole di Regata).

Questa introduzione fornisce solo una base informale e le regole della classe RS FEVA internazionale iniziano formalmente nella pagina seguente.

INTRODUCTION

The RS Feva Class has been created as one-design performance racing boat. It has been designed against the fundamental principle that the racing results should depend solely on the attributes and skills of the crew. The fundamental objective of these class rules is to ensure that this concept is maintained.

RS Feva hulls, hull appendages, rigs and sails shall only be manufactured by licensed manufacturers. Equipment is required to comply with the International RS Feva Building Specification and is subject to an ISAF approved manufacturing control system.

RS Feva hulls, hull appendages, rigs and sails may, after having left the manufacturer, only be altered to the extent permitted in Section C of the class rules.

Rules regulating the use of equipment during a race are contained in Section C of these class rules, in ERS Part I and in the Racing Rules of Sailing.

This introduction only provides an informal background and the International RS Feva Class Rules proper begin on the next page.

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 prevarrà il testo inglese.
- A.1.2 La parola « deve » indica elementi obbligatori mentre la parola « può » indica elementi facoltativi

A.2 ABBREVIAZIONI

- A.2.1. ISAF Federazione Internazionale Vela
MNA Autorità Nazionale Membro ISAF (in Italia la FIV)
ICA Classe Internazionale RS FEVA
NCA Classe Nazionale RS FEVA
ERS Regole dell' equipaggiamento in regata
RRS Regole di Regata
LIC Licenziatario Titolare di RS Racing e del brevetto

A.3 AUTORITA'

- A.3.1 L'autorità internazionale della Classe è l'ISAF che deve collaborare con ICA e LIC per tutto quanto concerne queste Regole di Classe
- A.3.2 ICA, una NCA, una MNA o il LIC non hanno alcuna responsabilità legale riguardo alle presenti **Regole di Classe**

A.4 AMMINISTRAZIONE DELLA CLASSE

- A.4.1 La classe è amministrata da ICA che dovrà collaborare con LIC. ICA può delegare parte delle proprie funzioni amministrative ad una NCA
- A.4.2 In paesi nei quali non vi sia NCA o l'esistente NCA non desideri amministrare la classe, le sue funzioni amministrative dovranno essere svolte da ICA, in collaborazione con MNA o da MNA in collaborazione con ICA

A.5 REGOLE ISAF

- A.5.1 Le presenti regole di Classe devono essere interpretate in congiunzione con le ERS
- A.5.2 Salvo quando questi sono impiegati nei titoli, quando un termine è scritto in «**grassetto**» si applica la definizione delle ERS, quando un termine è scritto in «*italico*», si applica la definizione delle RRS.

A.6 VARIAZIONI DELLE REGOLE DI CLASSE

- A.6.1 Agli eventi organizzati dalla classe – (vedi RRS 87.1.d) Si applica il punto 26.5 (f) delle regolamentazioni ISAF. A tutti gli altri eventi si applica la RRS 86.

A.7 EMENDAMENTI ALLE REGOLE DI CLASSE

- A.7.1 Emendamenti alle presenti **Regole di Classe** dovranno essere soggetti ad approvazione di ICA, LIC e ISAF in accordo alla regolamentazione ISAF. L'approvazione da parte di ICA

PART I – ADMINISTRATION

Section A – General

A.1 LANGUAGE

- A.1.1 The official language of the class is English and in case of dispute over translation the English text shall prevail.
- A.1.2 The word “shall” is mandatory and the word “may” is permissive.

A.2 ABBREVIATIONS

- A.2.1 ISAF International Sailing Federation
- MNA ISAF Member National Authority
- ICA International RS Feva Class Association
- NCA National RS Feva Class Association
- ERS Equipment Rules of Sailing
- RRS Racing Rules of Sailing
- LIC Licensors - RS Racing and Copyright Holder

A.3 AUTHORITIES

- A.3.1 The international authority of the class is the ISAF which shall co-operate with the ICA and LIC in all matters concerning these **class rules**.
- A.3.2 The ICA, an NCA, an MNA or LIC are under no legal responsibility in respect of these **class rules**.

A.4 ADMINISTRATION OF THE CLASS

- A.4.1 The class is administered by the ICA which shall co-operate with the LIC. The ICA may delegate part or all of its administrative functions to an NCA.
- A.4.2 In countries where there is no NCA, or the NCA does not wish to administrate the class, its administrative functions shall be carried out by the ICA in co-operation with the NMA, or by the NMA in co-operation with the ICA.

A.5 ISAF RULES

- A.5.1 These **class rules** shall be read in conjunction with the ERS.
- A.5.2 Except where used in headings, when a term is printed in “**bold**” the definition in the ERS applies and when a term is printed in “*italics*” the definition in the RRS applies.

A.6 CLASS RULES VARIATIONS

- A.6.1 At Class Events – see RRS 87.1.d) – ISAF Regulation 26.5(f) applies. At all other events RRS 86 applies.

A.7 CLASS RULES AMENDMENTS

- A.7.1 Amendments to these **class rules** shall only be made subject to approval of the ICA, LIC and ISAF in accordance with the ISAF Regulations. ICA approval

deve richiedere necessariamente il voto della maggioranza di quei membri interessati della Associazione di Classe che invieranno risposta scritta entro un mese dalla diffusione della variazione proposta.

A.8 INTERPRETAZIONE DELLE REGOLE DI CLASSE

- A.8.1 L'interpretazione delle **Regole di Classe** deve essere a carico di ICA e LIC e soggetta a ratifica da parte di ISAF in accordo con le regole ISAF
- A.8.2 L'interpretazione delle **Regole di Classe** che si renda necessaria durante un evento, dovrà essere in accordo con RRS e la autorità organizzatrice della regata dovrà, appena possibile dopo l'evento, informare ICA, LIC e ISAF della regolamentazione dell'evento stesso.

A.9 QUOTA DI ISCRIZIONE DELLA CLASSE E PLACCA DI COSTRUZIONE ISAF

- A.9.1 Il costruttore autorizzato dello scafo dovrà pagare la tassa di iscrizione della classe internazionale
- A.9.2 Alla ricezione della tassa di iscrizione della Classe internazionale per lo scafo, ISAF dovrà inviare la placca di costruzione al costruttore autorizzato dello scafo

A.10 NUMERI VELICI

- A.10.1 I numeri velici saranno emessi dal LIC
- A.10.2 I numeri velici saranno emessi in ordine consecutivo iniziando da « 1 »

Sezione B- Eligibilità della barca

Per essere eligibile a *partecipare a regate*, una **barca** deve soddisfare le regole della presente sezione.

B.1 SODDISFACIMENTO DELLE REGOLE DI CLASSE

- B.1.1 La barca dovrà soddisfare le **Regole di Classe**.
- B.1.2 In caso di disputa sul soddisfacimento delle **Regole di Classe** dovrà essere adottata la seguente procedura :

- a) Un campione delle misure della parte oggetto della disputa dovrà essere ottenuto prendendo la stessa misura da 5 barche o elementi dell'equipaggiamento che non siano oggetto della disputa.
- b) La dimensione della barca o dell'elemento dell'equipaggiamento oggetto della disputa, ottenuta utilizzando la stessa tecnica di cui sopra, dovrà essere confrontata con il campione.
- c) Se una qualunque delle dimensioni ottenute dalla barca o dall'elemento dell'equipaggiamento oggetto della disputa cade al di fuori dei limiti della variabilità riscontrata nelle corrispondenti misure del campione di più del 10% della variabilità stessa, la questione dovrà essere riportata ad ICA assieme a tutti i dettagli riguardanti i metodi di misura ed a qualunque altra informazione rilevante

B.2 ASSOCIAZIONE ALLA CLASSE

- B.2.1 Qualora sia richiesto dalla NCA, un adesivo valido comprovante l'associazione alla Classe dovrà essere apposto allo scafo in posizione visibile

shall require a majority vote of the relevant members of the Class Association who return written replies within one month of the circulation of the proposed rule change.

A.8 CLASS RULES INTERPRETATION

- A.8.1 Interpretations of **class rules** shall be made by the ICA and LIC subject to ratification by ISAF in accordance with the ISAF Regulations.
- A.8.2 Interpretations of **class rules** that are required during an event shall be made in accordance with the RRS and the race organising authority shall, as soon as practical after the event, inform the ICA, LIC and ISAF of the event ruling.

A.9 INTERNATIONAL CLASS FEE AND ISAF BUILDING PLAQUE

- A.9.1 The licensed hull builder shall pay the International Class Fee.
- A.9.2 ISAF shall, after having received the International Class Fee for the hull, send the ISAF Building Plaque to the licensed hull builder.

A.10 SAIL NUMBERS

- A.10.1 Sail numbers shall be issued by the LIC.
- A.10.2 Sail numbers shall be issued in consecutive order starting at “1”.

Section B – Boat Eligibility

For a **boat** to be eligible for *racing*, it shall comply with the rules in this section.

B.1 CLASS RULES COMPLIANCE

- B.1.1 The boat shall be in compliance with the **class rules**.
- B.1.2 In the event of a dispute alleging non-compliance with the **class rules**, the following procedure shall be adopted:
 - a) A sample of the dimensions for the disputed item shall be obtained by taking the identical measurement from five boats or items of equipment, which are not the subject of the dispute.
 - b) The dimension of the disputed boat or items of its equipment taken using the same technique as above shall be compared to the sample.
 - c) If any of the dimensions obtained from the disputed boat or item of equipment lie outside the corresponding range of dimensions found in the sample by more than 10% of that range the matter together with the details of the measurement methods and any other relevant information shall be referred to ICA

B.2 CLASS ASSOCIATION

- B.2.1 A valid Class Association Sticker, when required by the NCA, shall be affixed to the hull in a conspicuous position.

PARTE II - REQUISITI E LIMITAZIONI

In *regata*, l'**equipaggio** e la **barca** devono soddisfare le regole della Parte II. In caso di conflitto deve prevalere la sezione C.

Le regole della parte II sono **regole di Classe « chiuse »**. Qualunque **ispezione all'equipaggiamento** dovrà essere condotta in accordo con ERS salvo quanto diversamente previsto in questa parte.

Sezione C – Condizioni per la partecipazione a regate

C.1 GENERALE

C.1.1 L'RS Feva Regata nel formato XL con randa steccata, fiocco e spinnaker asimmetrico, con 2 persone a bordo.

C.2 ELIGIBILITA' DELL'EQUIPAGGIO

C.2.1 Per essere eligibile a competere in eventi disputati sotto gli auspici di una NCA, il proprietario della barca, comproprietario o il rappresentante delegato di una organizzazione proprietaria della barca, deve essere socio a pieno titolo della NCA

C.3 EQUIPAGGIAMENTO INDIVIDUALE

C.3.1 La barca deve essere equipaggiata con dispositivi di aiuto al galleggiamento che soddisfino lo standard minimo EN393 : 1995 (CE 50 Newtons), o USCG Tipo III, o AUS PFD 1 per ciascun componente dell'equipaggio

C.3.2 Nessun indumento e parte di equipaggiamento individuale dell'equipaggio deve essere indossato con la specifica funzione di aggiungere peso tramite assorbimento dell'acqua o per acqua contenuta in sacche tasche o altri contenitori o in alcun altro modo.

C.4 PUBBLICITA'

C.4.1 Per gli eventi ICA la pubblicità può essere esposta in accordo con il Codice di Pubblicità ISAF. Non dovranno esserci restrizioni sul numero o sulla superficie occupata dai logo o dagli slogan pubblicitari salvo per il 25 % anteriore dello scafo ed il 10% inferiore della randa che sono riservati per gli sponsor dell'evento o del circuito.

C.5 EQUIPAGGIAMENTO PORTATILE

C.5.1 Il seguente equipaggiamento portatile opzionale può essere usato a bordo :

- a) Qualunque bussola, strumento di misurazione del tempo o combinazione dei due può essere installato purchè questo/questi possano unicamente fornire informazioni relative a) alla rotta della barca e b) all'ora attuale o al tempo trascorso.
- b) Mappe e mezzi per annotare i rilevamenti bussola possono essere trasportati o fissati allo scafo.
- c) Fermagli, stroppi o borse per fissare equipaggiamento di sicurezza o di altro genere sono consentiti
- d) Qualunque numero di oggetti può essere installato sullo scafo o sulle antenne purchè con il solo scopo di contenere cibo e/o bevande

PART II – REQUIREMENTS AND LIMITATIONS

The **crew** and the **boat** shall comply with the rules in Part II when *racing*. In case of conflict Section C shall prevail.

The rules in Part II are **closed class rules**. Any **equipment inspection** shall be carried out in accordance with the ERS except where varied in this Part.

Section C – Conditions for Racing

C.1 GENERAL

C.1.1 The RS Feva will be raced in XL mode with battened mainsail, jib and asymmetric spinnaker and 2 persons on board.

C.2 CREW ELIGIBILITY

C.2.1 To be eligible to compete in events run under the auspices of an NCA the boat owner, joint owner or a nominated representative of an organisation owning the boat must be a full member of the NCA.

C.3 PERSONAL EQUIPMENT

C.3.1 The boat shall be equipped with **personal buoyancy** for each crew member to the minimum standard EN 393: 1995 (CE 50 Newtons), or USCG Type III, or AUS PFD 1.

C.3.2 No clothing or equipment of the **crew** shall be worn with the specific feature of adding weight by water absorption or holding water in pockets, compartments, containers or any other method.

C.4 ADVERTISING

C.4.1 Advertising for ICA events shall be displayed in accordance with the ISAF Advertising Code. There shall be no restriction on the number or coverage of advertiser's logos or slogans except for the front 25% of the hull and bottom 10% of the mainsail are reserved for event and circuit sponsors.

C.5 PORTABLE EQUIPMENT

C.5.1 The following optional equipment may be used onboard:

- (a) Any compass, timing device or a combination of both may be fitted provided that it/they can only provide information relating to a) the boat's heading and b) current or elapsed time.
- (b) Charts and means for recording compass headings may be carried or fixed to the hull.
- (c) Clips, ties or bags to secure safety or other equipment are permitted.
- (d) Any number of items may be fitted to the hull or spars provided their sole function is to stow food and/or drinks.

- e) una cima di ormeggio/traino
- f) Qualunque altro equipaggiamento richiesto per ragioni di sicurezza può essere installato

C.6 MODIFICHE ALLA BARCA

- C.6.1 Nessuna sostituzione, aggiunta o riparazione autorizzata dalle presenti **regole di classe** dovrà conferire un vantaggio di prestazioni anche minimo.
- C.6.2 I ricambi per qualunque parte dell'equipaggiamento della barca, inclusi le antenne, le velele appendici, la testa del timone, la barra, l'alloggiamento lanciaspinnaker o gli accessori, siano essi stessi originali o di ricambio, dovranno essere solo quelli prodotti da un fabbricante autorizzato da LIC salvo per quanto specificamente autorizzato nella presente sezione.
- C.6.3 Possono essere effettuate operazioni di riparazione o manutenzione a condizione che le riparazioni siano eseguite in modo tale da modificare la forma, le caratteristiche e le funzioni essenziali rispetto alle parti originali. Il termine manutenzione comprende la sostituzione dei mezzi di fissaggio con mezzi alternativi, a condizione che l'equipaggiamento sia installato nella posizione originale

C.7 SCAFO

C.7.1 MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLO SCAFO

La lucidatura e la levigatura dello scafo sono consentite

C.7.2 SOSTITUZIONE DI ACCESSORI DELLO SCAFO

Le seguenti parti o attrezzature possono essere sostituite a condizione che la sostituzione sia di tipo simile, assolva le stesse funzioni e non modifichi il punto di scotta di alcuna vela. Le parti o attrezzature in questione possono essere ottenute da qualunque fornitore :

- Bozzelli
- Strozzatori
- Tappino di poppa
- Lande delle sartie
- Cime di raddrizzamento
- Cinghie, stroppi di fissaggio ed elastici
- Grilli, girelle e perni
- Tappi di ispezione

C.7.3 AGGIUNTE E MODIFICHE ALLO SCAFO

Le seguenti aggiunte e modifiche sono consentite. I componenti possono essere ottenuti da qualunque fornitore :

Materiale antisdrucchiolo di qualunque genere (spessore massimo 2.5 mm) può essere aggiunto alla coperta e al pozzetto.

L'uso di nastro adesivo flessibile, anelli di plastica o acciaio inox, cime sottili ed elastici, tubi di plastica o gomma, purchè questo non modifichi l'angolo di scotta di alcuna vela nè lo scopo e/o la funzionalità di alcun equipaggiamento

Possono essere installati spessori sotto agli strozzascotte.

Sono consentiti segni e marcature di regolazione di qualunque tipo.

La drizza del gennaker può essere fatta scorrere attraverso un anello o bozzello fissato a uno stroppo o ad un elastico, a sua volta fissato ad un accessorio esistente dello scafo.

- (e) A mooring/towing line.
- (f) Any additional equipment required for safety purposes may be fitted.

C.6 BOAT ALTERATIONS

- C.6.1 No significant performance advantage shall be obtained from any replacement, addition or repair permitted by these **class rules**.
- C.6.2 Replacements for any boat equipment, including spars, sails, foils, rudder stock, tiller, spinnaker chute moulding or fittings, whether original or replacements, shall be only those produced by a manufacturer licensed by LIC except where otherwise authorised by this section.
- C.6.3 Repairs and maintenance may be carried out provided repairs are made in such a way that the essential shape, characteristics or function of the original are not affected. Maintenance shall include the replacement of fastenings with alternatives provided that the equipment is replaced in the original position.

C.7 HULL

C.7.1 HULL MAINTENANCE AND REPAIR

Polishing or burnishing of the hull is permitted.

C.7.2 REPLACEMENT OF HULL FITTINGS

The following parts or equipment may be replaced providing that the replacement is of a similar type, performs the same function and does not modify the effective sheeting position of any sail. The replacement parts or equipment may be obtained from any supplier:

- Blocks
- Cam cleats
- Bung
- Shroud adjusters
- Capsize righting lines
- Toe straps, lashings and tensioning elastics
- Shackles, swivels, pins
- Inspection hatches

C.7.3 ADDITIONS AND ALTERATIONS TO HULL

The following additions and alterations are permitted. Parts may be obtained from any supplier:

Non slip material of any kind (maximum thickness 2.5mm) may be added to the deck and cockpit.

The use of flexible adhesive tape, plastic or stainless rings, thin line or shock cord, plastic or rubber tubes/hoses, as long as this does not modify the effective sheeting of any sail nor the intended purpose or action of any equipment

Packers may be fitted under cleats

Calibration marks of any kind are permitted

[The gennaker halyard may be led through a ring or block attached to a thin line or shockcord which is in turn attached to an existing hull fitting](#)

C.8 DERIVA E TIMONE

C.8.1 FISSAGGIO DELLA DERIVA

La deriva deve essere fissata con una cima o elastico di ritenzione di lunghezza sufficiente a permettere alla deriva di essere inserita e tolta dal suo alloggiamento a barca armata.

C.8.2 MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE APPENDICI

La lucidatura, levigatura e verniciatura della deriva e della pala del timone sono consentite. La parte superiore della deriva e della pala del timone possono essere spessorate o carteggiate per avere un buon fissaggio nella cassa di deriva.

C.8.3 STICK DEL TIMONE

Lo stick del timone può essere sostituito a condizione che quello nuovo funzioni allo stesso modo.

C.9 ARMO

C.9.1 MANUTENZIONE DELL'ARMO

I seguenti componenti dell'**armamento** possono essere sostituiti purchè la ricambio fornisca una simile funzione e non modifichi i punti di scotta effettivi di alcuna vela. Le parti di ricambio possono essere ottenute da qualunque fornitore :

- (a) **manovre correnti**, cime e stroppi
- (b) Sartie
- (c) **Drizze** della randa e del fiocco, che possono essere rastremate e dispositivo di fissaggio della drizza randa.
- (d) **Scotte**, che possono essere rastremate
- (e) **Cime di regolazione**, che possono essere rastremate
- (f) Vang

C.9.2 AGGIUNTE O MODIFICHE ALL'ARMAMENTO

Sono consentite le seguenti aggiunte o modifiche **all'armamento**. Le parti possono essere ottenute da qualunque fornitore :

- (a) Può essere installato qualunque numero e tipo di indicatori meccanici della direzione del vento.
- (b) Un sistema addizionale di demoltiplica può essere incorporato nel circuito di scotta della randa all'estremità poppiera del boma con rapporto massimo 2 :1 ed utilizzando i punti di attacco esistenti; per questo scopo può essere aggiunto un bozzello addizionale. Un bozzello libero o a cricca può essere utilizzato nel sistema, incluso al posto della torretta con strozzatore.
- (c) Uno stroppo può essere fissato al bozzello della scotta della randa situato più a prua sul boma o al suo golfare. Tale stroppo può essere al massimo un pezzo di cima, con o senza nodi, con un diametro massimo di 10 mm ed eventualmente con un anello fissato all'estremità inferiore. La lunghezza massima dello stroppo, misurata dal bordo inferiore del boma all'estremità di esso, incluso qualunque anello vi sia fissato, non deve essere superiore ad un metro.
- (d) Il vang deve avere un rapporto di demoltiplica non superiore a 6:1

C.8 DAGGERBOARD AND RUDDER

C.8.1 SECURING DAGGERBOARD

The daggerboard shall be secured with a restraining line of elastic or rope of sufficient length to permit the daggerboard to be inserted into and removed from the daggerboard trunk when rigged.

C.8.2 MAINTENANCE AND REPAIR OF FOILS

Polishing, burnishing or repainting of the daggerboard or rudder blade is permitted. The head of the daggerboard or rudder may be packed or sanded to maintain a good fit.

C.8.3 TILLER EXTENSION

Tiller extension may be replaced providing that the replacement performs the same function.

C.9 RIG

C.9.1 MAINTENANCE OF RIG

The following **rigging** may be replaced providing that the replacement performs a similar function and does not modify the effective sheeting position of any sail. The replacement parts or equipment may be obtained from any supplier:

- (a) **Running rigging**, ropes and lashings
- (b) **Shrouds**
- (c) Main and jib **halyards**, which may be tapered and main halyard securing device.
- (d) **Sheets**, which may be tapered
- (e) Control lines, which may be tapered
- (f) Kicking strap

C.9.2 ADDITIONS AND ALTERATIONS TO RIG

The following additions and alterations to the **rig** are permitted. Parts may be obtained from any supplier:

- a) Any number and design of mechanical wind indication devices may be fitted
- b) An additional purchase may be incorporated in the mainsheet system at the outboard end of the boom (maximum velocity ratio 2:1) using the existing attachment points; for this purpose an additional block may be introduced. A ratchet or free running block may be used in the system including in lieu of the mainsheet swivel jammer base.
- c) A rope strop may be attached to the forward mainsheet boom block or boom block eye. Such strop shall consist of no more than a length of rope (with or without knots in it) of maximum 10mm diameter with a ring attached to the lower end. The length of such a strop shall, measured from the underside of the boom to the end of the rope, including any ring if attached, be no more than 1 metre
- d) The kicking strap/vang shall have a velocity ratio not exceeding 6:1

- (e) Le seguenti manovre possono avere qualunque numero di bozzelli, redance o anelli nel sistema di demoltiplica, ma non devono superare i seguenti rapporti di demoltiplica
 - a. Tesabase randa 8:1
 - b. Caricabasso/Cunningham randa 4:1
- (f) La drizza del fiocco può essere armata in modo da permettere una demoltiplica 3 :1 e può avere anelli o redance nel sistema
- (g) I bozzelli della scotta del Gennaker possono essere di tipo libero o a cricca.

C.9.3 BOMPRESSO RETRAIBILE

Il bompresso deve rimanere sempre in posizione retratta, eccetto quando lo spinnaker è issato o in fase di issata o ammainata.

C.9.4 BUGNA DELLA RANDA

La bugna della randa deve essere fissata al boma con qualunque mezzo che può includere l'uso dell'anello con gancio fornito di serie dal produttore, cima, palline di fissaggio o il sistema a fettuccia con velcro.

C.10 VELE

C.10.1 MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE VELE

- (a) Sono consentiti interventi di manutenzione e riparazione ordinaria
- (b) Le stecche ed i sistemi di tensionamento delle stecche possono essere sostituiti con componenti ottenuti da qualunque fornitore

C.10.2 IDENTIFICAZIONE DELLA RANDA

- (a) Le lettere nazionali ed i numeri velici debbono essere conformi alle specifiche dettate dall'appendice G.1.2 del RRS per barche sotto i 3.5 metri
- (b) I numeri velici debbono essere applicati su ciascun lato della randa tra le **tasche delle due stecche** inferiori in conformità al RRS
- (c) Le lettere nazionali devono essere applicate su ciascun lato della randa al massimo 45 mm sopra o sotto la tasca della stecca inferiore, in conformità all'appendice G del RRS. Questo modifica l'appendice G.1.3(c) di RRS.
- (d) Lo stemma di classe deve essere il logo RS Feva come prescritto dal LIC, e deve essere applicato sulla metà superiore della randa, in conformità al RRS.

C.10.3 GENNAKER

- (a) Non è richiesto che le lettere nazionali ed i numeri velici siano esposti sul gennaker.
- (b) il gennaker deve essere portato dal lato di *sottovento*

Sezione D – Scafo

D.1 SPECIFICHE DELLO SCAFO

- D.1.1 Lo scafo deve essere conforme alle specifiche costruttive in vigore al momento della costruzione.

- e) The following control lines may have any number and type of block, thimble or ring in the purchase systems but shall not exceed the following velocity ratios:
 - a. The mainsail outhaul 8:1
 - b. The mainsail downhaul / Cunningham 4:1
- f) The jib halyard may be rigged to produce a 3:1 purchase and may have thimbles or rings introduced into the system
- g) The gennaker sheet blocks may be of free running or ratchet types

C.9.3 RETRACTING BOWSPRIT

The bowsprit shall be retracted at all times other than when the spinnaker is set or in the act of being set or recovered.

C.9.4 MAINSAIL CLEW

The mainsail clew shall be attached to the boom by any means which may include the use of the manufacturer supplied ring and metal hook, rope, bobbles and a Velcro type strap system

C.10 SAILS

C.10.1 SAIL MAINTENANCE AND REPAIR

- (a) Routine maintenance and repairs are permitted
- (b) Sail battens and batten tensioning devices may be replaced with parts obtained from any supplier.

C.10.2 MAINSAIL IDENTIFICATION

- (a) National letters and sail numbers shall comply with the specifications in RRS Appendix G1.2 for boats under 3.5 metres.
- (b) The sail number shall be displayed on each side of the mainsail between the two lower **batten pockets** in compliance with the RRS.
- (c) National letters shall be displayed on each side of the mainsail, a maximum of 45mm above and below the lower **batten pocket** in accordance with RRS Appendix G. This changes RRS Appendix G.1.3(c).
- (d) The Class Insignia shall be the RS Feva class logo as prescribed by the LIC, and shall be displayed on the top half of the mainsail, in compliance with the RRS.

C.10.3 GENNAKER

- (a) There is no requirement to carry sail numbers and national letters on the gennaker.
- (b) The gennaker shall be sheeted to *leeward*.

Section D – Hull

D.1 HULL SPECIFICATION

- D.1.1 The hull shall comply with the Building Specification in force at the time of manufacture.

D.2 COSTRUTTORE

- D.2.1 Lo scafo deve essere costruito da un cantiere autorizzato da LIC alla produzione degli scafi
- D.2.2 Tutti gli stampi utilizzati per produrre gli scafi devono essere approvati da LIC

D.3 IDENTIFICAZIONE DELLO SCAFO

- D.3.1 Ogni scafo deve incorporare nello stampo un numero di scafo
- D.3.2 Ogni scafo prodotto dopo il numero velico 1303 deve avere una etichetta numerata individuale ISAF applicata al rinforzo poppiero di supporto del timone

D.4 MODIFICHE ALLO SCAFO

- D.4.1 Lo scafo non dovrà essere modificato in alcun modo salvo quanto consentito dalla sezione C delle presenti **Regole di Classe**.

D.5 ACCESSORI DELLO SCAFO

- D.5.1 Gli accessori dello scafo dovranno essere conformi alle specifiche costruttive in vigore al momento della produzione salvo se modificati, aggiunti o sostituiti secondo quanto consentito dalla sezione C delle presenti **Regole di Classe**.

Sezione E – Deriva e Timone

E.1 SPECIFICHE DELLE APPENDICI

- E.1.1 La deriva la pala del timone ed il gruppo testa /barra dello stesso, dovranno essere conformi alle specifiche costruttive in vigore al momento della costruzione

E.2 COSTRUTTORE DELLE APPENDICI

- E.2.1 La deriva la pala del timone ed il gruppo testa/barra dello stesso dovranno essere prodotti esclusivamente da un costruttore autorizzato dal LIC

E.3 MODIFICHE ALLE APPENDICI

- E.3.1 La deriva, la pala del timone ed il gruppo testa/barra dello stesso, non dovranno essere modificati in alcun modo salvo quanto permesso dalla sezione C delle presenti **Regole di Classe**.

Sezione F – Armo

F.1 ANTENNE

- F.1.1 Le antenne ed i loro accessori dovranno essere conformi alle specifiche costruttive in vigore al momento della produzione delle antenne stesse

D.2 HULL MANUFACTURER

- D.2.1 The hull shall be built by a manufacturer licensed by the LIC to produce hulls.
- D.2.2 All production moulds used for hull manufacture shall be approved by the LIC.

D.3 HULL IDENTIFICATION

- D.3.1 Each hull shall carry a moulded-in hull number
- D.3.2 Each hull manufactured after sail number 1303 shall have an individually numbered ISAF Plaque fixed to the rudder post.

D.4 HULL ALTERATIONS

- D.4.1 The hull shall not be altered in any way except as permitted by Section C of these **class rules**.

D.5 HULL FITTINGS

- D.5.1 Hull fittings shall comply with the Building Specification in force at the time of manufacture except when altered, added or replaced as permitted by Section C of these **class rules**.

Section E – Daggerboard and rudder

E.1 FOILS SPECIFICATIONS

- E.1.1 The daggerboard, rudder blade and rudder stock/tiller assembly shall comply with the Building Specification in force at the time of manufacture.

E.2 FOILS MANUFACTURER

- E.2.1 The daggerboard, rudder blade and rudder stock/tiller shall be made only by a manufacturer licensed by the LIC to produce these.

E.3 FOILS ALTERATIONS

- E.3.1 The daggerboard, rudder blade and rudder stock/tiller shall not be altered in any way except as permitted by Section C of these **class rules**.

Section F – Rig

F.1 SPARS

- F.1.1 **Spars** and their fittings shall comply with the Building Specification in force at the time of manufacture of the **spar**.

F.2 COSTRUTTORE DELL'ARMO

F.2.1 Le **antenne** ed i loro accessori dovranno essere prodotte solo Da un costruttore autorizzato dal LIC alla produzione delle antenne stesse.

F.3 MODIFICHE ALL'ARMO

F.3.1 Le **antenne** ed i loro accessori non possono essere modificati salvo per quanto consentito dalla sezione C delle presenti **Regole di Classe**

Sezione G – Vele

G.1 SPECIFICHE DELLE VELE

G.1.1 Le **vele** dovranno essere conformi alle specifiche di produzione in vigore al momento della produzione delle vele stesse.

G.2 PRODUTTORE DELLE VELE

G.2.1 Le **vele** saranno prodotte solo da un produttore autorizzato da LIC alla produzione di vele

G.3 MODIFICHE ALLE VELE

G.3.1 Le **vele** non possono essere modificate in alcun modo salvo per quanto consentito dalla sezione C delle presenti **Regole di Classe**.

F.2 RIG MANUFACTURER

F.2.1 **SPARS AND THEIR FITTINGS SHALL BE MADE ONLY BY A MANUFACTURER LICENSED BY THE LIC TO PRODUCE SPARS.**

F.3 RIG ALTERATIONS

F.3.1 **Spars**, their fittings and rigging shall not be altered in any way except as permitted by Section C of these **class rules**.

Section G – Sails

G.1 SAIL SPECIFICATIONS

G.1.1 The **sails** shall comply with the Building Specification in force at the time of manufacture of the **sail**.

G.2 SAIL MANUFACTURER

G.2.1 The **sails** shall be made only by a manufacturer licensed by the LIC to produce sails.

G.3 SAIL ALTERATIONS

G.3.1 The **sails** shall not be altered in any way except as permitted by Section C of these **class rules**.

FIGURA 1

I numeri e le lettere delle vele devono essere applicati in conformità all RRS appendice G.1.2

(Schema dei numeri velici RS Feva)

RS FEVA SAIL NUMBER DIAGRAM

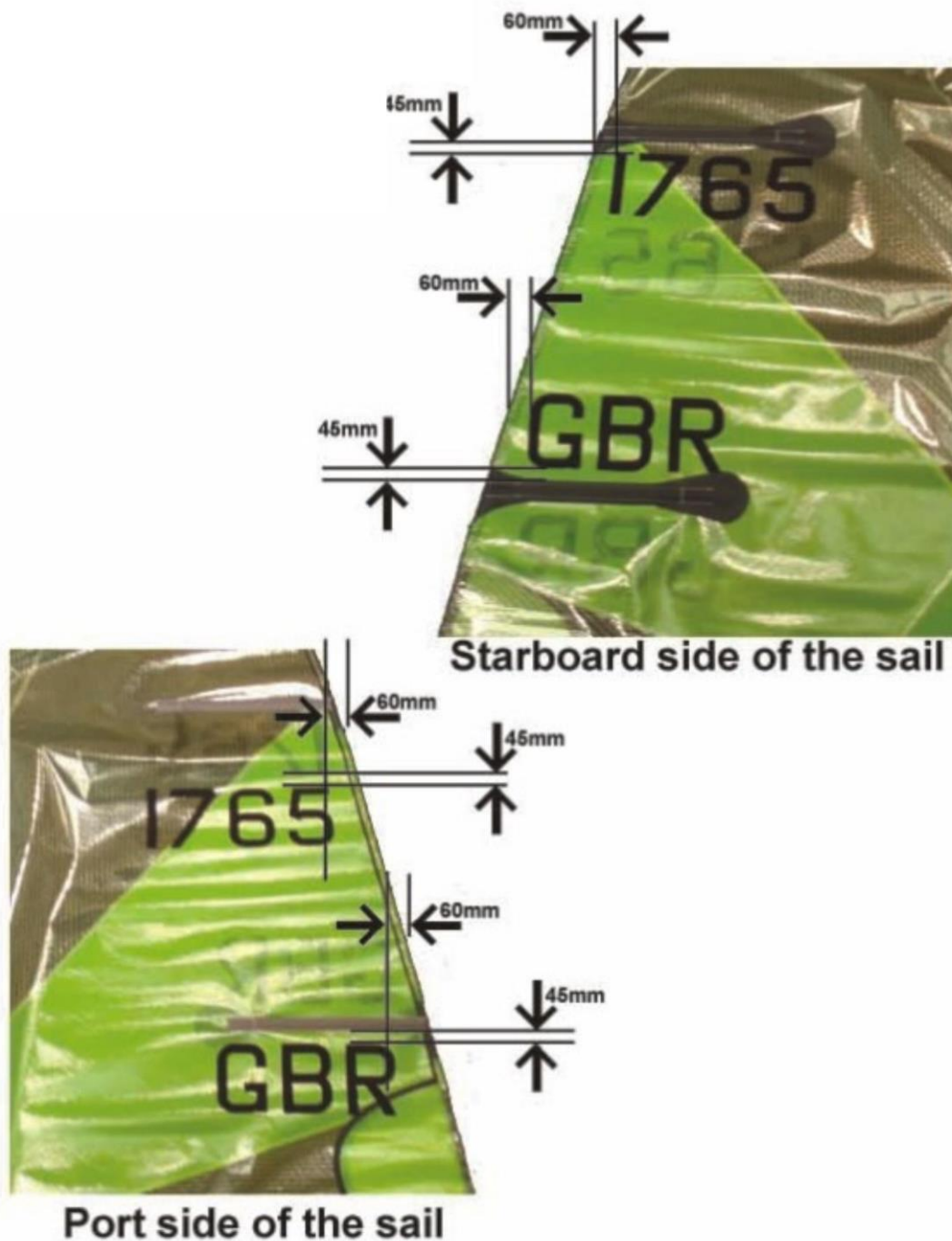


FIGURE 1

Sail numbers/letters shall be placed in accordance with RRS Appendix G.1.2.

RS FEVA SAIL NUMBER DIAGRAM

