



C30

CARABELLI C30

**REGULAMENTO DE REGATAS
DA CLASSE
CARABELLI 30 ou C30**

VERSÃO 1.0
2014

ÍNDICE

Secção		PÁGINA
1	OBJETIVOS	04
2	ADMINISTRAÇÃO	05
3	PROTEÇÃO DA CLASSE C30	06
4	MEDIÇÃO	07
5	CERTIFICADOS	08
6	CONSTRUÇÃO	09
7	MEDIÇÕES DA CLASSE	10
8	CASCO	10
9	CONVÉS	11
10	QUILHA	13
11	LEME	13
12	MOTOR, HÉLICE	14
13	INTERIOR	15
14	BARCO COMPLETO	15
15	MASTREAÇÃO	16
16	VELAS	22
16.12	MESTRA	23
16.13	GENOA	26
16.14	BUJA	27
16.15	BALÕES	27
17	TRIPULAÇÃO	28
18	EQUIPAMENTO OPCIONAL	28
19	PROIBIÇÕES	29
20	PUBLICIDADE	29
21	TROCAS NO EQUIPAMENTO	30
22	LIMITES PARA LARGAR UMA REGATA	30
23	CALENDÁRIO OFICIAL	30

ANEXOS:

ANEXO 01	EMBLEMA DA CLASSE	31
ANEXO 02	DECLARAÇÃO DE VELAS E TRIPULANTES	32
ANEXO 03	CÓDIGO DE CLASSIFICAÇÃO DE TRIPULANTES	33
ANEXO 04	EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA	34
ANEXO 05	PLANO VELICO	36
ANEXO 06	ESPECIFICAÇÕES DAS ESCOTAS E CABOS	37
ANEXO 07	ESPECIFICAÇÕES DE ESTAIAMENTOS	38
ANEXO 08	POSIÇÃO TAMPA DE INSPEÇÃO E MORDEDOR	39
ANEXO 09	PESO DE CONSTRUÇÃO	40
ANEXO 10	PREPARAÇÃO PARA MEDIÇÃO	41
ANEXO 11	FORMULÁRIO SOLICITAÇÃO DE SELO	42
ANEXO 12	SELO DE MEDIÇÃO	43
ANEXO 13	FERRAGENS DO CONVÉS	44
ANEXO 14	POSIÇÃO QUILHA E LEME	48
ANEXO 15	CERTIFICADO DE MEDIÇÃO DO BARCO (C.M.B.)	49
ANEXO 16	CERTIFICADO DE MEDIÇÃO DE MASTREAÇÃO (C.M.M.)	51
ANEXO 17	CHUMBO CORRETOR	52



1 OBJETIVOS

C30 é uma classe de barcos de regata de alto rendimento, de desenho único e exclusiva para os veleiros CARABELLI 30.

Esta regra de Classe é criada para:

- garantir e manter a igualdade dos barcos, controlar o profissionalismo e fazer com que a capacidade das tripulações seja o fator determinante no resultado das competições.

- garantir que os barcos CARABELLI C30, quando em disputa de competições sob as regras da Classe C30, sejam mais parecidos possíveis entre si em relação a rendimento e a aparência de interior, casco, quilha, leme, mastreação, timão, velas e ferragens no que diz respeito a materiais, formas, medidas, pesos, distribuição espacial e centros de gravidade.

Os equipamentos originais entregues com o barco deverão cumprir com as especificações de pesos, medidas, formas, localizações, reduções, etc., que estão detalhados nas especificações do barco e nesta regra e não estão sujeitos a escolha dos proprietários.

Somente o instrumental eletrônico são de livre escolha pelo proprietário do barco, desde que cumpram com este regulamento.

São proibidas quaisquer alterações ou interpretações que não estejam expressamente permitidas por estas regras. **Esta, é uma regra fechada. Tudo que não estiver escrito que é permitido fazer, deve-se então, entender que não é.**

1.1 CLASSIFICAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

As tripulações dos veleiros quando participam de competição sob as regras da Classe devem ser compostas por velejadores que, de acordo com o Código de Classificação da ISAF (ANEXO 03), estejam inseridos no Grupo 1.

São permitidos, no entanto, até 3 (três) tripulantes classificados no Grupo 3.

O proprietário deverá preencher e assinar a declaração de tripulação antes de cada Campeonato.

Não há restrição a função exercida por qualquer tripulante a bordo.

1.2 PROPRIETÁRIO TIMONEIRO

Para incentivar os proprietários timoneiros, é instituída a categoria "OWNER DRIVER".

O campeão Brasileiro da categoria receberá um troféu transitório "THE BEST OWNER DRIVER".

Estarão aptos a disputar tal premiação, proprietários que não são considerados profissionais de acordo com o Código de Classificação da ISAF (1.1).

Será considerado apto a disputar tal premiação os filhos legítimos dos proprietários que não são considerados profissionais de acordo com o Código de Classificação da ISAF (1.1)

O mesmo proprietário ou filho do proprietário deverá permanecer ao leme de sua embarcação durante todas as largadas, e pelo menos 80% do tempo navegado durante as regatas da serie. (reservando o direito de descanso em regatas de longa duração).

2 ADMINISTRAÇÃO

2.1 AUTORIDADES DA CLASSE

O Comitê Executivo é a autoridade máxima da Classe C30 e será formado por:

- Dois representantes dos donos de barcos
- Um representante do Projetista,
- Um representante do Construtor/Estaleiro,
- Dois assessores técnicos.
- Presidente da Classe

Os membros do Comitê Executivo serão apresentados, eleitos e confirmados na reunião anual da Classe.

A Classe se reunirá anualmente e sua data coincidirá com competição nacional da Classe ou em outra que reúna expressivo número de votantes.

O Comitê Executivo é o órgão que propõe mudanças no regulamento da Classe. Propostas de mudança das regras por parte de proprietários de embarcações devem ser encaminhadas ao Comitê Executivo que, se aprovada por maioria absoluta, será encaminhada à apreciação nas reuniões anuais.

O Comitê Executivo indicará o Medidor Chefe da Classe C30

2.2 IDIOMA

O idioma oficial da Classe C30 é o Português.
A palavra do verbo “*deve*” denota obrigação.
A palavra do verbo “*pode*” é permissiva.

2.3 ASSOCIAÇÃO DA CLASSE

Para competir em regatas da Classe, os proprietários devem ser membros da Classe C30 e devem possuir um certificado de medição válido, assinado pelo Medidor Chefe da Classe.

As taxas da Classe deverão ser pagas à Associação da Classe C30 por cada proprietário e por cada barco que possua.

Cada proprietário tem direito a um voto independente do número de embarcações que possua.

É lícito o proprietário indicar um representante para substituí-lo nas votações.

Barcos com mais de um proprietário têm direito a somente um voto.

A anuidade da classe será de R\$ 1.000,00, que poderá ser revista pelo Comitê Executivo.

2.4 LOCAÇÃO

Uma pessoa que não seja membro da Classe e que alugue um barco para participar em um campeonato da classe C30 deverá pagar a anuidade da classe, estabelecida no item 2.3 e demais taxas da Classe.



O locatário não tem direito a voto.

O locatário não é membro da Classe.

Uma pessoa que aluga um C30, e que não é proprietário poderá adquirir o inventário de velas descrito em 16.1 e as velas adicionais em 16.5, com prévia autorização expressa do Comitê Executivo.

Deve-se evitar a outorga de vantagem a locadores em relação aos proprietários.

2.5 OUTRAS FLOTILHAS

No caso de flotilhas regionais numerosas ou de regatas não oficiais, mas de interesse para a classe C30, serão permitidas alterações a estas Regras da Classe, desde que não modifiquem as Especificações Técnicas do Barco.

Os administradores de flotilhas regionais ou de eventos não oficiais poderão atuar por delegação do Comitê Executivo para a supervisão do cumprimento das Regras da Classe em seu âmbito de atuação.

3 PROTEÇÃO DA CLASSE C30

3.1 NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO

Cada barco terá um único número de identificação que corresponde ao número de série relativo à sua construção.

O número deve figurar nos selos de identificação do construtor que serão colocadas nas seguintes posições:

Casco: No interior do barco, ao lado direito do pé do Mastro.

Mastro: Na base do mastro, ao lado direito.

Retranca: Na parte mais a frente, cerca do mastro, ao lado direito.

Gurupés: Na ponta externa do gurupés.

O número de identificação terá o seguinte formato:

- C30-01XX, C30-02XX, C30-03XX, assim sucessivamente.

Em caso de troca de material (mastro, retranca ou gurupés) se acrescentará o sufixo "T" seguido pelo número de troca: C30-01TXX, - C30-02TXX, C30-03TXX, e assim sucessivamente.

Para poder identificar melhor os barcos, quando em regatas, é obrigatório o uso do número de série do barco, com dois dígitos (ex. 01), com 60cm de altura (*Fonte da letra: Calibri – Em Negrito*), nos dois costados, há não mais que 200 mm da proa do barco e em cor contrastante com o casco.

3.2 REGISTROS DO CONSTRUTOR

O Construtor deverá apresentar os registros que lhe são requisitados por estas Regras e deverá entregar uma copia destes registros ao Comitê Executivo.

3.3 MODIFICAÇÕES

É proibida qualquer modificação ou mudança do barco, em sua totalidade ou em partes, incluindo a adição ou subtração de qualquer parte e que pode alterar a natureza da Classe ou ser considerada como uma melhora no rendimento, a menos que esteja expressamente permitida nas Regras da Classe C30. Quando exista uma dúvida, o certificado deverá ser invalidado até que seja aprovado pelo Comitê Executivo em consulta com o Medidor Chefe.

3.4 EMBLEMA DA CLASSE

O emblema da classe deverá figurar, na vela mestra. De acordo com ANEXO 01.

4 MEDIÇÃO

4.1 MEDIDORES

Os barcos devem ser medidos por Medidores indicados pelo Medidor Chefe e aprovados pelo Comitê Executivo.

4.2 UNIDADES DE MEDIÇÃO

As distâncias devem ser medidas em milímetros.

Os pesos devem ser medidos em quilogramas, exceto os pesos da tripulação, que devem ser tomados em quilogramas com um decimal.

4.3 BALANÇAS

As balanças usadas para pesar devem ser calibradas e certificadas por autoridades reconhecidas. A tolerância máxima será de +/- 0.1%.

Balanças para pesar casco e quilha devem ter divisão máxima de 5 quilos.

Balanças para as demais partes do barco, incluindo mastro, devem ter divisão máxima de 1 quilo.

4.4 MEDIÇÕES DO CONSTRUTOR

O casco completo de cada barco deverá ser medido de acordo com esta regra, antes da entrega do mesmo. O construtor deverá apresentar as medidas completas de cada barco entregue.

4.5 HIERARQUIA DOS REGULAMENTOS

Quando houver conflito com as Regras da ISAF, prevalecem as Regras da Classe C30.

4.6 TOLERÂNCIAS

As tolerâncias permitidas neste Regulamento tem o único propósito de contemplar as diferenças na construção das partes do barco e não devem ser usadas para melhorar o rendimento dos barcos.

5 CERTIFICADOS

5.1 AUTORIDADES E ADMINISTRAÇÃO

Para participar em um campeonato da Classe C30, cada barco inscrito deverá manter a bordo um Certificado de Medição válido, emitido e assinado pelo medidor Chefe da Classe C30, de acordo com as especificações destas Regras.

O primeiro Certificado de Medição de cada barco será emitido com base nos Certificado de Conformidade de Construção e do Certificado de Conformidade do Mastro entregues pelos respectivos construtores.

O medidor fará a medição das velas apresentadas pelo proprietário e confrontará pesos, medidas e equipamentos apresentados nos certificados de conformidade com as medidas, pesos e equipamentos constantes do barco.

O custo do Certificado de Medição da classe C30 é de R\$ 800,00 e deverá ser pago a classe C30. Este custo poderá ser revisado pelo Comitê Executivo.

5.2 REVALIDAÇÃO ANUAL

Os Certificados de Medição devem ser revalidados anualmente.

Os certificados expiram em 31 de Dezembro de cada ano, com exceção daqueles que tenham sido emitidos de forma provisória e que terão a duração especificada nos mesmos.

O custo anual da revalidação do Certificado de Medição será de R\$ 250,00 e devem ser pagos a Classe C30. Este custo poderá ser revisado pelo Comitê Executivo.

5.3 REPAROS

Depois de qualquer reparo executado em qualquer de suas partes, o barco estará sujeito à remedição parcial ou total, a critério do Comitê Executivo.

Reparos que necessitem de laminação de qualquer parte ou de troca de peças da quilha, leme, mastreação ou gurupés invalidam o Certificado até que o barco seja remediado.

5.4 TROCA DE PROPRIETÁRIO

A troca de proprietário do barco invalida o Certificado.

A revalidação deverá ser solicitada pelo novo proprietário.

Antes da emissão do novo certificado, o barco poderá ser inspecionado pelo Medidor.

O custo da revalidação será de R\$ 250,00 e deverá ser pago a classe C30. Este custo poderá ser revisado pelo Comitê Executivo.

5.5 DIREITO DE INVALIDAR

O Comitê Executivo tem o direito de invalidar o Certificado de um barco, caso identifique intenção de um proprietário em ir contra o espírito desta Regra.

5.6 A DISCRIÇÃO DO MEDIDOR



O medidor tem o dever de informar ao Medidor Chefe sobre qualquer anomalia ou deficiência encontrada durante a medição ou a inspeção de um barco.

O Medidor Chefe tem o direito de invalidar o Certificado caso seja observada qualquer anomalia ou deficiência durante a medição ou a inspeção de um barco.

Durante a celebração de um evento sob as Regras da Classe C30, o Medidor do evento exercerá as funções de Medidor Chefe com a finalidade da aplicação das Regras da Classe.

5.7 OBRIGAÇÃO DOS PROPRIETÁRIOS

É responsabilidade dos Proprietários assegurar que o barco cumpra em todo momento com as Regras da Classe.

Uma copia do Certificado de Medição e uma copia deste Regulamento devem estar a bordo enquanto o barco corre uma regata da Classe C30.

Um barco pode ser desclassificado das regatas em questão, no caso de que esta Regra não se cumpra.

6 CONSTRUÇÃO

6.1 GERAL

Casco, convés, anteparas, estrutura interna, quilha, leme, mastro, plano velico, ferragens de convés, ferragens de interior, motor, arranjo interior e todos os demais detalhes construtivos deverão cumprir as Especificações de Construção, as Regras da Classe C30 e as Regras Especiais ISAF para Regata de Cruzeiro Categoria 4.

6.2 MOLDES

Deverão existir moldes para o casco, o convés, o bulbo, o leme, os interiores, a estrutura interna e outros detalhes construtivos. Os moldes deverão ser fabricados pelo Construtor e deverão ser aprovados pelo Medidor Chefe.

A lamina da quilha será gerada, a partir das plantas, entregues pelo Desenhista do barco.

6.2 ALTERAÇÕES

Nenhuma alteração será permitida a configuração do casco, convés, interior, quilha, leme, mastro, retranca, motor, sistema de propulsão, ferragens ou nas medições do Certificado de Medição (CM) do Barco.

6.3 VARIAÇÕES

Qualquer variação das Especificações de Construção do barco que não estão contempladas nas medições deverá ser comparada pelo Medidor com pelo menos outros três barcos. Se a variação estiver dentro da média destes três barcos, o Medidor poderá aceitá-la.

6.4 CONCERTOS

Qualquer conserto que não seja dano da superfície do casco deverá ter a aprovação escrita do Comitê Executivo e do Medidor Chefe antes que os trabalhos comecem. Todos os concertos

deverão ser desenhados e executados para recuperar a geometria, rigidez e dureza originais. O resultado dos trabalhos não deve gerar peso inferior ao original.

6.5 PROIBIÇÕES E EXECUÇÕES

6.6.1 Não é permitido:

- Modificar, furar, reconstruir, trocar materiais, lixar, amolar, recolocar ou realocar equipamento padrão ou partes com o objetivo de reduzir o peso, alterar o centro de gravidade, melhorar o momento de inércia para, direta ou indiretamente, melhorar o rendimento do barco.
- Mudar o perfil do casco, convés, interiores, motor, quilha e leme.
- Tirar qualquer superfície moldada ou pintada, exceto lixar suavemente para repintura.
- Abrir janelas para a visão da quilha ou do leme.
- Uso de endoscópio.

6.6.2 Exceção:

- É permitido furos para instalação de sensores de profundidade e de velocidade. Pintar todas as superfícies de acordo com as regra atual da RRS “Skin friction”.

6.6 MATERIAIS

Os materiais permitidos para reparos são os especificados nas plantas de Construção do Desenhista.

7 MEDIÇÕES DA CLASSE

7.1 MEDIÇÕES

A medição inicial de cada barco, exceto velas, será apresentada pelo Construtor que deverá apresentar o Certificado de Medição (CM), que será validado com a assinatura do Medidor Chefe e de membro do Comitê Executivo, antes da entrega do barco.

7.2 CHECAGEM DE MEDIÇÃO.

No momento da medição, o Medidor poderá revisar os registros de pesos do Construtor e checar as medidas e os pesos de qualquer parte em produção para a conformidade da Regra da Classe.

8 CASCO

8.1 GEOMETRIA

O casco deverá ser construído nos moldes aos quais se faz referencia nesta regra. Todos os componentes do barco, incluindo anteparas, estrutura interna, compartimento do motor, motor e hélice do motor devem ser instalados pelo Construtor e não deverão ser alterados.

8.2 PESOS

O construtor deverá pesar o casco quando saem dos moldes, com todas as anteparas laminadas, as camas estruturais, o chassi central, as colunas da quilha, a caixa do motor, a caixa da hélice, a escada, e seu peso deverá estar entre 640 kg e 660 kg. O peso deverá ser registrado no CM.

8.3 CONSTRUÇÃO

O casco deverá ser construído em Fibra de Vidro e Resina Vinil Ester e espuma de Divinycell de acordo as Especificações do Projetista.

8.4 BOCA

A boca total máxima, medida a 6760 mm da proa, deverá ser de 3200 mm +/- 5 mm.

9 CONVÉS

9.1 GEOMETRIA

O convés deverá cumprir com a Planta de Convés prevista pelo Desenhista e deverá ser construído nos moldes aos que se faz referencia na regra 6.2.

9.2 PESOS

O Construtor deverá pesar o convés quando sai do molde, com todas as longarinas, com reforços de gaiuta, com contra moldes, reforços do trilho de genoa todos colados e seu peso deverá estar entre 255 kg e 265 kg. O peso deverá estar registrado no CM.

9.3 DISTRIBUIÇÃO DO CONVÉS

Todas as ferragens do convés entregues pelo Construtor estarão especificadas (em termos de tamanho) na planta de Convés fornecida pelo Desenhista e o ANEXO 13 (em termos de localização). Serão obrigatórias e não poderão ser removidas ou modificadas a menos que seja permitido por estas Regras ou pelo Comitê Executivo.

Bolsas de cabos, porta manicaca ou Velcron que tenham finalidade de suporte de manicaca, até 04 mordedores pequenos e tampa de inspeção são os únicos equipamentos adicionais permitidos e devem respeitar o ANEXO 08.

Todos os equipamentos deverão cumprir com as Regras Especiais ISAF para Regatas de Cruzeiro Categoria 4 com as modificações especificadas no ANEXO 04 deste regulamento.

A TRILHO DE GENOA

O trilho de genoa deverá ser NAUTOS 22 mm e só poderá ser utilizado o carro específico para a Classe C30, fornecido pelo fabricante.

O comprimento útil medido entre topes ou o final da extrusão deverão ser de 495 mm +/- 10 mm. Localização longitudinal e transversal:

O extremo interno estará a uma distancia máxima de 885 mm, do prolongamento da lateral do casco até a parte interna do batente no extremo interno.

O extremo interno estará a uma distancia de 4335 mm +/- 10 mm, da parte posterior da ferragem de fixação do stay de proa até o centro do trilho.

O extremo externo estará a uma distancia de 4330 mm +/- 10 mm da parte posterior da ferragem de fixação do stay de proa até o centro do trilho.

B CARRO DE GENOA

O carro de genoa deverá ser NAUTOS 22 mm e só poderá ser utilizado o carro específico para a Classe C30, fornecido pelo fabricante.

Não é permitido nenhum sistema ou peça que altere a posição original do carro de genoa.

C CATRACAS

- As catracas de adriças de genoa e balão deverão ser do tamanho 30; 2 velocidades Lewmar ou tamanho 32; 2 velocidades Harken.
- As catracas de Genoa deverão ser do tamanho 40; 2 velocidades Lewmar ou Harken.
- As catracas de runner deverão ser do tamanho 30; 2 velocidades Lewmar ou tamanho 32; 2 velocidades Harken.

As catracas deverão ser colocadas na posição especificada no ANEXO 13.

É obrigatório o uso de "Self Tailing".

Não são permitidas manicacas de fibra de carbono

D TRAVELER DA MESTRA E CARRO

O trilho do traveler e o carro de mestra deverão ser NAUTOS 22 mm e só poderá ser utilizado o carro específico para a Classe C30, fornecido pelo fabricante.

A redução de controle no traveler será interna e de no máximo 6:1.

As roldanas devem respeitar um mínimo de 39 mm.

Localização longitudinal: O traveler da mestra será perpendicular à linha de centro, e sua distancia ao espelho será 590 mm +/- 15 mm. O comprimento total interno aos topes será de 2230 mm +/- 15 mm.

É permitido fixar 2 moitões pequenos 29 mm (um de cada lado) externos, a frente do mordedor de fixação para facilitar a troca do traveler de lado entre as cambadas.

É permitido fixar 2 moitões pequenos 29 mm (um de cada lado) interno, para passar um cabo elástico para facilitar a troca de lado do traveler entre as cambadas.

E ESTEIRA E CONTRA ESTEIRA DA MESTRA

Deverá ter uma redução em cascata de 4:1 interna na retranca e uma redução controle 4:1 de controle, também interno na retranca.

As roldanas internas das reduções em cascata não devem ser menor que 39 mm.

As roldanas internas das reduções controle não devem ser menor que 29 mm.

Deverá ter uma saída na parte da frente da retranca com um mordedor pequeno na parte de baixo.

É permitido o uso de donuts nas reduções 2:1, internas na retranca.



É permitido o uso de uma redução 3:1, com roldanas de 29 mm na contra esteira da mestra.

F ADRIÇA DO GRANDE

Deverá ter uma redução de 2:1 externa. A abaixo do convés, na lateral do mastro um Stopper para bloquea-la. Deverá ter um moitão de 57 mm no pé do mastro e poderá ser caçada por uma das catracas de genoa. É permitido o uso de um moitão de desvio com a única finalidade de evitar o contato da adriça com a entrada principal.

É permitido o uso de engate rápido (manilha).

G ADRIÇAS DE PROA

São permitidas 02 adriças de proa (01 genoa e a 01 balão ao tope) que utilizam duas roldanas de desvio no pé no mastro e se farão firmes nos 02 stoppers que estão no convés atrás do mastro.

Ambas as adriças devem estar em suas posições durante a regata.

É permitido o uso de engates rápidos (Gatos ou Manilhas).

H STAY DE POPA

Deverão ser 2 por barco e aprovados pelo Construtor. Estarão conectados a uma redução 2:1 no espelho de popa a 300 mm da linha de centro, serão de Kevlar com um diâmetro mínimo de 9 mm. É permitido o uso de cabos elásticos para manter o stay de popa de sotavento perto do mastro, sempre e quando ditos cabos elásticos não defletem o stay de popa de barlavento e que estejam montados no exterior do mastro, completamente acessíveis para sua inspeção pelo Medidor.

I SISTEMA DE REGULAGEM DO TRILHO DE GENOA

No (in/out) deverá ter uma redução interna de controle 5:1.

As roldanas devem respeitar um mínimo de 29 mm.

No (up/down) deverá ter uma redução interna em cascata de 4:1, e uma redução controle de 6:1.

As roldanas de controle devem respeitar um mínimo de 29 mm.

As roldanas da cascata 2:1 devem respeitar um mínimo de 57 mm e as roldanas da cascata 4:1 um mínimo de 39 mm.

A localização do sistema e mordedores estará especificada no ANEXO 13.

Não é permitido acrescentar moitões e cruzar a regulagem para barla vento.

É permitido o uso de cabos elásticos para esticar as reduções internas

É permitido fixar na antepara de proa um moitão pequeno para passar os cabos elásticos que terão única finalidade de esticar as reduções.

J CUNNINGHAM DA MESTRA

Deverá ter uma redução controle de 4:1 interna e 2:1 externa.

As roldanas devem respeitar um mínimos de 29 mm.

A localização do sistema e mordedores esta especificada no ANEXO 13.

K BURRO

Deverá ter uma redução cascata de 4:1 acima do convés.

Deverá ter uma redução de 2:1 dentro da cabine, em frente ao mastro.

Deverá ter uma redução de controle final 4:1 interno.

As roldanas devem respeitar um mínimos de 57 mm nas reduções externas e em frente ao mastro. As roldanas do controle devem respeitar um mínimo de 40 mm.

A localização do sistema e mordedores esta especificada no ANEXO 13.

É permitido o uso de passadores de cabos (sapatilhas, donuts) nas reduções externas do burro, para substituir as roldanas de 57 mm.

É permitido a retirada do tubo de alumínio “burro de molas”.

L GUARDA MANCEBOS, PÚLPITOS

Deverão estar de acordo as Regras Especiais ISAF para Regata de Cruzeiro. Os guarda mancebos deverão estar “tensionados”. Quando se aplique uma força defletora de 5 kg ao guarda mancebo na metade da distancia entre dois suportes (púlpitos) este não deverá defletir mais de 50 mm.

É permitido o uso de spectra, ou dyneema com espessura mínima de 5 mm como cabos de guarda mancebos.

M APOIADOR DE PÉ

O Construtor entregará o apoiador de pé ao timoneiro, e estes não poderão ser modificados ou trocado.

N ESCOTA

As escotas de genoa e balão estão descrita no ANEXO 06 e deverá cumprir com as especificações do ANEXO 06.

Não é permitido acrescentar moitões com a finalidade de cruzar as escotas de genoa.

A escota de balão deverá ter uma roldana de no mínimo 57 mm fixa no guarda mancebo de popa e outra roldana de 57 mm fixa no guarda mancebo em frente à catraca de genoa e balão.

É permitido substituir as roldanas de 57 mm por moitões catracas não menor que 57 mm.

É permitido o uso de automáticos nas ecostas de genoa e balão

O ESCOTA DA VELA GRANDE

A escota grossa do grande deverá ter uma redução de 6:1. Com roldanas não menores que 57 mm.

A escota fina do grande deverá ter uma redução de 4:1. Com roldanas não menores que 40 mm.

A localização do sistema e mordedores esta especificada no ANEXO 13.

As escotas devem cumprir com as especificações do ANEXO 06.

É permitido o uso de torre com mordedor duplo para controle da escota fina ou 02 moitões catracas 39 mm para controle da escota fina.

9.4 Escotas Móveis

As escotas móveis estarão descritas no ANEXO 06 e devem cumprir com as exigências do ANEXO 06.

10 QUILHA

10.1 GEOMETRIA

A quilha poderá estar pintada na sua superfície, utilizando os materiais originais. Os materiais usados na construção da quilha deverão ser os especificados pelo Desenhista. Se uma quilha tiver uma espessura inusual de pintura ou outro tipo de alteração da geometria especificada pelo Desenhista, esta será checada com planilhas construídas e fornecidas pelo Construtor. Quando houver a necessidade de reforma de uma quilha, deve-se solicitar a autorização ao Medidor Chefe e ao CE. A tolerância de espessura da secção e de perfil é +/- 1 mm.

10.2 PESOS

A quilha e o bulbo deverá ser pesada com os parafusos, arruelas e chapa de sustentação. A quilha não pesará menos de **788 kg** e não mais de **796 kg**. O Bulbo não pesará menos que 728 kg e não mais que 733 Kg. A asa da quilha não pesará menos que 60 Kg e não mais que 63 Kg. É proibido, perfilar, furar, tirar ou acrescentar peso do BULBO ou ao CARBONO da QUILHA, para cumprir com o peso da quilha.

10.3 LOCALIZAÇÃO

A quilha deverá ser checada pelo Medidor para sua localização no barco, e estará dentro dos seguintes limites medidos, desde a intersecção do espelho popa, com o casco (ver ANEXO 14).

Posição inferior do bordo de fuga até intersecção da popa 4963 mm +/- 10 mm

Posição do extremo de popa do bulbo até intersecção da popa 4255 mm +/- 10 mm

10.4 MEDIÇÕES

A profundidade da quilha medida desde o ponto mais baixo do bulbo até a parte plana do casco mais próxima não deveser maior de 1875 mm +/- 2 mm (ver ANEXO 14).

11 LEME

11.1 GEOMETRIA

O leme deverá ser construído nos moldes aos que se faz referencia na regra 6.2.

O leme poderá ser pintado na sua superfície, utilizando os materiais originais. Os materiais usados na construção do leme deverão ser os especificados pelo Desenhista. Se um leme tiver uma espessura considerável de pintura ou outro tipo de alteração geométrica que a especificada pelo desenhista, esta será checada com planilhas de projeto, fornecidas pelo construtor. A tolerância de espessura da secção e de perfil é +/- 1 mm.

11.2 PESOS

O leme deveser ser pesado uma vez pintado, com o eixo, sem cana de leme e sem extensão de leme. O leme não pesara menos de 10 Kg. Nem mais de 13 kg.

11.3 LOCALIZAÇÃO

A distância medida sobre a linha de centro, entre o ponto mais baixo do espelho e o ponto mais alto do bordo de fuga do leme não será maior de 697 mm +/- 5 mm. (ver ANEXO14).

11.4 MEDIÇÕES

As seguintes medidas do leme serão checadas:

O espaço entre o tope do leme e o casco não será maior de 3 mm +/- 2 mm..

A distancia mais curta entre o fundo do casco e a parte mais baixa do leme não será maior a 1603 mm +/- 5 mm. (ver ANEXO 14).

Espessura do Leme na parte superior do bordo de ataque será 40 mm +/- 2 mm.

O extremo inferior do bordo de fuga do leme até intersecção do espelho popa, com o casco deve ser de 1770 mm +/- 10 mm.

12 MOTOR E HÉLICE

12.1 ESPECIFICAÇÃO

O motor e seu hélice são obrigatórios e deverão ser o modelo padrão 2YM15G, Yamaha 2 cilindros motor diesel marítimo 15 HP ou similar, desde que fornecido pelo estaleiro/construtor.

12.2 LOCALIZAÇÃO

A distancia desde a ponta do eixo do hélice do motor até a intersecção do espelho popa, com o casco, deverá ser 2200 mm +/- 5 mm.

12.3 HÉLICE

O hélice será retrátil, com pás em plástico ejetado e com centro em bronze, com um diâmetro mínimo de 375 mm +/- 5 mm. Deverá possuir um sistema de trilhos NAUTOS, com roldanas de no mínimo 39 mm e 02 stoppers para movimentação de subida e decida do sistema. Quando em regata o sistema fica recolhido no interior da caixa da hélice.

12.4 ASA DA HÉLICE

A asa da hélice poderá ser pintada na sua superfície, utilizando os materiais originais.

Não é permitido lixar e alterar suas medidas e forma.

Não é permitido acrescentar qualquer tipo de materiais, a fim de diminuir os espaços entre a asa da hélice e o casco.

12.5 BATERIAS



O Construtor deverá registrar o peso das baterias no CM. Cada barco deverá ter 02 baterias de 60 AH. O peso mínimo de cada bateria será de 12 kg e o máximo de 14 Kg.

12.6 REGISTROS

Todos os registros a baixo da linha da água, devem ser operados em todo momento.

Os registros instalados pelo construtor não podem ser retirados.

Exceto os registros do WC e da pia que podem ser retirados e fechados.

13 INTERIOR

13.1 COMPONENTES

O chassi interno se fará de acordo com as plantas do Desenhista, e deverá ser pesado e registrado antes de colocá-la no seu lugar. Esta estrutura interna não será movida ou modificada.

O chassi deverá pesar como mínimo 90 kg e como máximo 100 kg.

14 BARCO COMPLETO

14.1 PESO

O casco completo, o convés, a estrutura interna, a quilha, o sistema de governo, mastro, e todo o equipamento padrão que figuram no ANEXO 09 (“Peso de Construção”) pesado nas condições descritas no ANEXO 10 (“Preparação para medição”) não deveser menor de **2200** kg, nem maior que **2300** kg. Se for necessário, se acrescentarão pesos corretores para chegar ao peso mínimo segundo o descrito em 14.2.

14.2 CHUMBOS CORRETORES

Em caso de que um barco não chegue ao peso mínimo de construção de 2200 kg, serão acrescentadas barras de chumbo que deverão se fixadas permanentemente ao barco. Estas deverão ser fixadas na caverna do motor a uma distancia de 579 mm do convés interno. O chumbo será dividido para ambos os lados (ver ANEXO 17).

Os chumbos corretores, em seu peso e local, deverão figurar no Certificado de Medição (CM) e não poderão ser alterados pelo Proprietário.

Os chumbos corretores só poderão ser alterados como consequência de uma renovação da pesagem oficial segundo o descrito em 14.3.

Os chumbos corretores deverão ser apenas os oficiais da classe, e deverá ser adquiridos junto à classe pelo valor de 15,00 reais o kg (ver ANEXO 17).

14.3 PESAGEM OFICIAL E RENOVAÇÃO DA PESAGEM OFICIAL

Um barco só poderá requerer uma nova pesagem nos seguintes casos:

- Se o barco teve um conserto de importância, com previa autorização do CE.
- Se o CE assim o requerer.
- Se o Anuncio de Regatas de um campeonato da Classe C30 assim o requerer.
- Se o proprietário assim o solicitar ao CE, com a limitação de uma renovação anual.

Esta pesagem oficial se fará pelo Medidor de acordo a regra 14.1 (de acordo ao especificado

nos ANEXOS 09 e 10) para verificar o cumprimento do “Peso de Construção” mínimo (2200 kg). O custo devera ser pago pelo proprietário e terá um valor de R\$ 500,00. Este custo poderá ser revisado pelo Comitê Executivo.

15 MASTREAÇÃO

15.1 CONSTRUTOR

A mastreação na sua totalidade e seus componentes incluindo peças de reposição deverão ser fornecidos pelo estaleiro/construtor e aprovado pela Classe C30, deverão cumprir com suas Regras, com as Plantas (ANEXO X) e do Gurupés (ANEXO X) fornecidas pelo desenhista e os detalhes construtivos do fabricante.

15.2 MODIFICAÇÕES

O mastro, a retranca e o gurupés não serão modificados em relação às Plantas do Mastro (ANEXO X) fornecidas pelo Desenhista sem previa autorização do CE.

Com autorização prévia do CE, se permitira lixar os mesmos para um novo envernizado ou pintura.

15.3 PESO DO MASTRO

15.3.1 PESO DO PERFIL DO MASTRO

Perfil do mastro completo com ferragens, incluindo as duas seções não pesará menos de 60 kg, nem mais de 64 kg.

15.3.2 PESO MASTRO COMPLETO

O Mastro completo não pesará menos de 80 kg nem mais de 86 kg.

O centro de gravidade não será menor a 4760 mm nem maior a 5160 mm medidos desde a borda superior da banda inferior de P (15.4.2).

Se for necessário serão colocado pesos corretores na parte interna das cruzetas apropriadas, até chegar ao peso mínimo necessário e alcançar o centro de gravidade estabelecido por estas Regras.

Entende-se como Mastro Completo em condições de medição:

- Tubo e a calha
- Cruzetas,
- Stay de proa sem Foil (Tuff Luff),
- Stay de popa,
- Todos os macacos com tensores, (laterais e de proa).
- Stay Laterais

15.4 MASTRO

15.4.1 SEÇÃO

O Mastro terá duas secções, que podem ser separadas para o transporte. Uma secção de 5800 mm e outra secção de 8800 mm +/- 5 mm. As características da secção do mastro serão:

MDL1: dimensão proa popa, mínimo 144 mm, máximo 146 mm.
MDT1: dimensão lateral, mínimo 86 mm, máximo 88 mm.

15.4.2 BANDAS

O mastro terá duas bandas brancas de 25 mm de largura. A distancia entre ambas será de 12340 mm +/- 5 mm. Esta distancia será conhecida como **P**. A banda inferior não estará a menos de 1135 mm, nem mais de 1145 mm do "Datum" do fabricante.

15.4.3 TOPE

De acordo com as plantas do mastro fornecidas pelo Desenhista. As dimensões do mastro na banda superior do P serão:
MDL2: dimensão proa popa, mínimo 104 mm, máximo 108 mm.
MDT2: dimensão lateral, mínimo 73 mm, máximo 77 mm.

15.4.4 CRUZETAS

O mastro terá dois pares de cruzetas de alumínio, removíveis para o transporte. A posição das mesmas não será alterada e será checada com o mastro horizontal sobre ao menos três cavaletes nas condições de medição.

ALTURA DE CRUZETAS: A posição do centro da secção das cruzetas altas e baixas será medida desde a borda superior da banda inferior de P (banda de BAS).

S1 mínimo 3433 mm, máximo 3443 mm ao centro da secção.
S2 mínimo 7130 mm, máximo 7140 mm ao centro da secção.

COMPRIMENTO DE CRUZETAS: Se medirá como a distância entre os Stays laterais superior, na sua intersecção com as cruzetas correspondentes:

S1 mínimo 2529 mm, máximo 2539 mm entre os centros dos Stays laterais.
S2 mínimo 1707 mm, máximo 1717 mm entre os centros dos Stays laterais.

ÂNGULO DE CRUZETAS: Os ângulos das cruzetas altas e baixas serão a medida mais curta desde a face de popa do mastro (sem contar a calha) e uma linha reta entre o centro dos stays laterais na cruzeta correspondente.

S1 mínimo 377 mm, máximo 397 mm.
S2 mínimo 229 mm, Máximo 249 mm.

15.4.5 POSIÇÃO

A) J - é a base do triangulo de proa. Esta será a distancia horizontal entre a intersecção da cara de proa do mastro com o deck e a intersecção da projecção do stay de proa com o deck.

Base do triangulo de proa (J): não será maior a 3970 mm +/- 5 mm.

B) SFJ será a distancia horizontal desde o extremo de proa do J, até extremo de proa do casco. Seu valor será de 70 mm +/- 5 mm.

C) BAS é a altura do mastro e não deverá ser maior que 1140 mm. Será medido a distancia entre a borda superior da banda inferior de P com a intersecção da face de proa do mastro e a altura até a tangente de 45 graus da lateral do costado.

BAS deverá ser medido com o mastro em sua posição mais vertical possível.

15.4.6 RESTRIÇÕES

MOVIMENTOS DO MASTRO NO CONVÉS E NA ENORA:

- Está proibido mover a posição longitudinal ou vertical do mastro na enora ou no pé no mastro depois de içada à bandeira de preparação de uma regata.

15.5 RETRANCA

15.5.1 SEÇÃO

A seção da retranca será fabricada em material alumínio de acordo com as Plantas da mastreação fornecidas pelo desenhista.

As dimensões máximas da secção da retranca excluindo as ferragens será 136 mm +/- 2 mm de altura e 79 mm +/- 2 mm de largura.

15.5.2 BANDAS

Uma banda branca de 25 mm de largura estará claramente marcada na retranca, medidas desde a face de popa do mastro, ate a face de proa da faixa. Essa distância não será maior de 4506 mm. Esta distancia será conhecida como E.

15.5.3 PESO

A retranca completa (incluindo todas as ferragens, exceto o burro e os cabos de rizados) não pesara menos de 15 kg, nem mais de 18 kg.

15.6 GURUPÉS

O gurupés é retrátil, é construído em carbono de acordo com as plantas de construção fornecidas pelo Desenhista.

15.6.1 COMPRIMENTO

O comprimento do Gurupés medido desde o ponto do casco onde entra e sai o gurupés até o ponto onde sai o moitão do cabo do balão, não será maior que 2000 mm.

Esta distancia será conhecida como **TPS**.

Não obstante ao anterior, o gurupés poderá dispor de um batente (talinha) ou similar, de não mais de 300 mm desde sua extremidade dianteira, com o único propósito de prevenir que as escotas do balão possam cair na água e passar por debaixo da proa do barco.

15.6.2 PESO

O peso do Gurupés, com suas fixações não será menor de 7 kg nem maior a 8 kg.

15.7 STAY

Estará de acordo ao especificado no ANEXO 07.

15.7.1 STAY DE PROA

A intersecção do centro do stay de proa com a face de proa do mastro não estará a menos de 10750 mm nem a mais de 10770 mm da borda superior da banda inferior do mastro (banda de BAS).

15.7.2 LOCALIZAÇÃO DO STAY LATERAL

O stay lateral alto do mastro, não estará a menos de 10670 mm e não mais 10690 mm da borda superior da banda inferior do mastro (banda BAS).

15.7.3 ADRIÇAS

O mastro de vera ter caixas para roldanas, roldanas e pinos para:

- 01 adriça da vela grande
- 01 adriça de balão ao tope
- 01 adriças de genoa (a baixo do terminal do stay de proa).

A espessura mínima das adriças deverá satisfazer as especificações do ANEXO 06.

A adriça da mestra e 02 adriças de proa deverão estar no seu lugar enquanto o barco esteja correndo regatas da Classe C30, com exceção ao permitido na regra 9.3.G.

A altura da adriça de balão ao top não deverá estar a 13480 mm + / - 5 mm. Esta medida será conhecida como ISP.

15.7.4 RESTRIÇÕES

AJUSTES DOS MACACOS E STAY DE PROA:

Não esta permitido o ajuste dos macacos ou do stay de proa depois do sinal de preparação de uma regata, exceto em casos que esteja em jogo à segurança do mastro. Todos os ajustes dos macacos deverão possuir um bloqueio que evite o ajuste ou desajuste acidental.

16 VELAS

É intenção da classe CARABELLI C30, limitar os custos de campanha de seus membros, e por isso se faz importante limitar o programa de velas de cada barco, estabelecendo alguns limites quanto ao tipo e número de velas que um proprietário pode declarar a cada ano, assim como ao número de velas que se podem utilizar durante um campeonato. Para alcançar tal objetivo estabeleceu que o fornecedor oficial de vela da classe C30 seja Olympic Sails, que fornece velas One Design, na tecnologia Space Carbon.

A partir de 1º de janeiro de 2014 será obrigatório o uso das velas oficiais da classe C30 (Olympic Sails – Space Carbon) em competições oficiais da classe C30, ou seja, apenas as velas que receberam o SELO 2013 estarão aptas a competir.

16.1 MÁXIMO ANUAL E TIPO DE VELA

- (a) O proprietário de um C30 tem direito a declarar um máximo de 06 velas novas por ano calendário (1º janeiro até 31 dezembro) e por barco.
- (b) As velas novas não poderão ser diferentes a:
 - 1 Grande
 - 1 Genoa
 - 1 Buja
 - 1 Balão assimétrico
 - 1 Balão assimétrico (selo adicional).
 - Uma de livre escolha do proprietário, desde que idêntica a qualquer uma das anteriores, exceto balão (selo adicional).

16.2 SELOS

O controle da declaração de velas se realizara por meio de um selo o qual o proprietário deverá adquirir junto à classe, com prévio pagamento da importância de R\$ 50,00 para cada selo adquirido. Um proprietário terá o direito de adquirir, até 6 selos por ano calendário e por barco. Os selos devem ser previamente solicitados ao Medidor Chefe através do (ANEXO 11).

16.2.1 Os SELOS que não sejam utilizados durante o ano calendário não poderão ser usados em anos sucessivos.

16.2.2 O SELO é único para cada vela e intransferíveis entre elas (inclusive em caso de rasgar velas ou danificá-las). Os selos deverão estar assinado e costurado na vela.

16.2.3 As velas (e seus SELOS) são destinadas a um barco e a menos que exista uma autorização escrita do Comitê Executivo, não poderão passar de um barco a outro (isto inclui entre barcos de um mesmo proprietário).

16.3 REQUISITOS DAS VELAS

Para que uma vela nova possa receber um SELO, deverá estar medida e assinada pelo medidor, dentro dos limites estabelecidos por estas regras da classe, e declaradas antes do fim do ano calendário, 16.1(a). O SELO deverá ser colado e costurado junto do punho de amura no lado de

boreste do costado.

16.4 DURANTE UM CAMPEONATO

16.4.1 O proprietário de um C30 poderá escolher entre todas as velas do seu inventário (quer dizer, novas e velhas) aquelas que considerem mais apropriadas para competir em um campeonato da classe, sempre e quando seu número e tipo não excedam das indicadas no ponto 16.4.2. Estas velas deverão estar de acordo com todas as exigências da classe.

16.4.2 O proprietário deverá preencher e assinar a declaração de velas e tripulação (ANEXO 02) antes de um campeonato da classe, onde irá relacionar as velas que utilizara (com seu SELO correspondente), as velas a bordo não podem superar as seguintes:

- 1 Mestra
- 1 Genoa # 1
- 1 Buja # 3
- 1 Balão
- 1 Balão – Reserva (Regra 16.4.6)

16.4.3 Todas as velas declaradas para um campeonato deverão estar a bordo desde a primeira até a última regata do mesmo. Nenhuma vela poderá ser retirada de um barco sem a pré autorização do medidor do evento ou do representante legal da classe.

16.4.4 As velas declaradas para um campeonato não poderão ser trocadas nem modificadas durante o mesmo evento.

16.4.5 As velas que se danifiquem poderão ser reparadas com pré autorização do Medidor da Classe no Campeonato. No caso de impossibilidade de reparo o medidor pode analisar e autorizar uma troca de vela, a nova vela de troca só poderá ser uma que tenha o SELO de medição da classe e SELO correspondente a seu ano de declaração. Não deverá estar em melhores condições do que a vela originalmente trocada. A verificação e aprovação ficam a cargo do Medidor.

16.4.6 É permitido que se leve a bordo uma vela balão **reserva**, que não deverá ser usado exceto, em caso **restrito** de um grave dano na vela balão original. Esta vela deve ser declarada como vela reserva, deve estar selada, independente do ano do selo e marca modelo da vela.

Ao usar uma vela balão reserva, o proprietário ou comandante do barco deve, na primeira oportunidade razoável, avisar o medidor da Classe no Campeonato, que irá comprovar o dano da vela balão original e aprovar a ocasião, na qual a vela balão reserva foi usada.

Havendo impossibilidade de reparo na vela balão original o medidor poderá analisar e autorizar a troca desta vela, o balão reserva não deverá estar em melhores condições do que a vela originalmente trocada. A verificação e aprovação ficam a cargo do Medidor.

Havendo comprovação que o um barco utilizou a vela balão reserva para sacar vantagem dos demais barcos, este será desclassificado do campeonato.

16.4.7 Quando um campeonato, é corrido em etapas durante o ano calendário, deverá ser considerado a declaração de velas para cada etapa.

Se uma etapa tiver um intervalo de dias considerável, porém ainda for considerado a mesma etapa, deverá ser considerado e mantido a declaração de velas do início da etapa.

16.5 SELOS ADICIONAIS.

Dentro dos limites da regra 16.1, cada proprietário tem direito a selar 02 velas que são consideradas, SELOS adicionais, por ano calendário.

Para poder fazer uso desses SELOS, o proprietário deverá completar e enviar o formulário de solicitação de velas (ANEXO 11) ao Medidor Chefe para sua aprovação.

Estabelecem restrições no tipo de velas para uso dos SELOS adicionais, e devem cumprir com a regra 16.1 e 16.3.

16.6 BARCO ALUGADO

16.6.1 Um proprietário de um C30 que aluga outro C30, para participar de um campeonato oficial, poderá utilizar as velas de seu próprio inventário sempre e quando receba previa autorização por escrito do Comitê Executivo (16.2.3).

16.6.2 Um barco alugado por um comandante, não proprietário de um C30, poderá optar em utilizar o inventário de velas atual do barco (dentro os limites da regra 16.1), ou declarar e selar um novo inventário novo de velas de acordo com a regra 16.1. Dito inventário não poderá ser usado pelo atual proprietário do C30 que alugou o barco a menos que este ainda não tenha declarado e selado suas velas do ano calendário

É intenção de a classe evitar qualquer especulação que outorgue aos locatários alguma vantagem competitiva em relação aos proprietários.

16.7 BARCO DE SEGUNDA MÃO

O comprador de um barco de segunda mão terá duas opções no que se refere a velas novas durante o ano em curso:

- (a) Utilizar o inventario atual do barco, nos limites que estabelece a regra 16.1.
- (b) Declarar e selar um inventário novo (nos limites da regra 16.1); para isto deverá apresentar uma declaração de renuncia ao inventário antigo, que deverá ser aprovada pelo Comitê Executivo antes da aquisição do novo inventario.

16.8 NUMERAIS DA VELA

As letras identificando a nacionalidade e os números deverão estar de acordo com o RRV, apêndice "Identification Sails". Os números da vela (02 dígitos) se corresponderão com o número do casco (ver 3.1), antepondo o código do país:

BRA 01 = Barracuda; Humberto Diniz	BRA 06 = Loyal; Marcelo Massa
BRA 02 = + Realizado; José Luiz Apud	BRA 07 = Katana; Fábio Filippon
BRA 03 = Kaikaias; Tarcísio Mattos	BRA 08 = Zeus; Inácio Vandrezen
BRA 04 = Corta Vento; Guto	BRA 09 = Caiçara; Marcos Cesar
BRA 05 =Caballo Loco; Mauro Dottori	BRA 10=

16.9 MEDIÇÃO

As velas deverão ser construídas e medidas de acordo as dimensões máximas que figuram no plano velico (ANEXO 05). Todas as velas deverão ter o SELO de medição e o SELO da Classe correspondente ao ano de sua medição no seu punho de amura da banda de boreste.

16.10 MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO DAS VELAS

As velas são fornecidas exclusivamente pela Olympic Sails, e controladas pelo Comitê Executivo. Genoa, Buja e Vela Mestra são construídas em fios contínuos de fibra de Carbono utilizando a tecnologia Space Carbon.

As velas são ÚNICO DESENHO. Não será permitido nenhuma alteração em relação às velas entregues pelo fornecedor.

O material permitido para a construção dos Balões Assimétricos utilizados em regatas oficiais da Classe C30 está restrito ao Super Kote 75. Exceto Balões Selados em 2013 nos quais foram construídos com tecido Nylite.

16.11 ITENS PERMITIDOS E NÃO OBRIGATÓRIO

- Olhais para Cunningham na vela mestra
- Cabos de ajuste de testa, valuma e esteira
- Linhas de curvatura
- Reforços para evitar danos por atrito
- Janelas em material transparentes não superiores a 75 cm²
- Sistema para baixar os assimétricos que pode ser composto por cabo, olhais, reforço, velcron e bolsa para o cabo.
- Birutas
- Anéis para os punhos de escota da genoa e da buja
- Suporte para a escota livre dos assimétricos

16.12 MESTRA

16.12.1 EMBLEMA.

A logo da classe deverá ser colocada em ambas os lados da vela, colocada entre o painel número 2 e o número 3. Deverá ser de cor BRANCA, contrastante e de acordo a especificação do apêndice 14.

16.12.2 ADRIÇADA

A vela mestra deverá ser içada entre as bandas limitadoras de cor branca especificadas pelas regras 15.4.2 e 15.5.2.

16.12.3 PESO

Peso mínimo da Vela Mestra será de 16 Kg.
As talas não fazem parte do peso da vela.

Caso a construção da vela não atinja o peso mínimo especificado, a correção para atingir o peso mínimo deverá ser colocada junto ao tope, em distância não superior a 20 cm do punho da adriça.

Não são permitidos reforços nos punhos, uso de cabos de ajustes de diâmetro excessivo, ou qualquer outro artifício que denote intenção de correção de peso.

16.12.4 TALAS

A vela mestra terá 05 talas. Somente as 03 talas superiores podem ser inteiriças “fullBatten”. Somente as duas talas superiores poderão ser de carbono. As demais talas serão de fibra de vidro. As talas não inteiriças “fullbatten” devem terminar a uma distância maior que 1500 mm da face de trás do mastro.

16.12.5 DIMENSÕES

A vela mestra deverá cumprir com as medidas máximas especificadas no ANEXO 05, e será medida de acordo ao Guia de Medição de Velas da ISAF. O ângulo do punho do tope, compreendido entre o tope da vela e a calha do mastro não poderá superar os 90º.

16.13 GENOA #1

16.13.1 DIMENSÕES

A Genoa deverá respeitar as medidas máximas especificadas no ANEXO 05 e serão medidas de acordo com o Guia de Medição de Velas da ISAF. Será considerada Genoa a vela de proa que cumpra com a definição de “Headsail” do Guia de Medição de Velas da ISAF e que não se enquadre nos requisitos para medir como buja nas regras da Classe C30.

16.13.2 SISTEMA PARA ADRIÇAR

O sistema para adriçar a Genoa será “Garruncho”. Modelo utilizado pela Olympic Sails. Não é permitido nenhum tipo de Foil

16.13.3 TALAS

A genoa terá três talas equidistantes entre si. Somente a tala superior pode ser inteiriça. Não é permitido o uso de talas de carbono

16.13.4 PESO

Peso mínimo para GENOA # 1 será de 11 Kg.

As talas não fazem parte do peso da vela

Caso a construção da vela não atinja o peso mínimo especificado, a correção para atingir o peso mínimo deverá ser colocada junto ao tope, em distância não superior a 20 cm do punho da adriça.

Não são permitidos reforços nos punhos, uso de cabos de ajustes de diâmetro excessivo, ou qualquer outro artifício que denote intenção de correção de peso.

16.14 GENOA #3 ou BUJA

16.14.1 DIMENSÕES

A Genoa #3 deve respeitar as medidas máximas especificadas no ANEXO 05 e será medida de acordo com o Guia de Medição de Velas da ISAF. Será considerada genoa #3 a vela de proa que cumpra com a definição de “Headsail” do Guia de Medição de Velas da ISAF.

16.14.2 SISTEMA PARA ADRIÇAR

O sistema para adriçar a Genoa será “Garruncho”.
Não é permitido nenhum tipo de Foil.

16.14.3 TALAS

A genoa terá três talas equidistantes entre si. Somente a tala superior pode ser inteiriça. Não é permitido o uso de talas de carbono.

16.14.4 PESO

Peso mínimo para será de 12 Kg.

As talas não fazem parte do peso da vela

Caso a construção da vela não atinja o peso mínimo especificado, a correção para atingir o peso mínimo deverá ser colocada junto ao tope, em distância não superior a 20 cm do punho da adriça.

Não são permitidos reforços nos punhos, uso de cabos de ajustes de diâmetro excessivo, ou qualquer outro artifício que denote intenção de correção de peso.

16.15 BALÃO ASSIMÉTRICO

Deverá cumprir com a definição de “Spinnaker” no guia de medição de velas da ISAF.

Deverá cumprir com a seguintes medidas (ANEXO 05).

16.15.1 Dimensões.

MEDIDAS MÁXIMAS DO BALÃO	2013
MAX. SLU:	15900
MAX. SLE:	14030
MAX. AMG:	8320
MAX. ASF:	9030
AREA	109.0 m ²

Área: $0.85 \times (0.6SLU + 0.4SLE) \times (0.2SF + 0.8SMG)$

16.15.2 Construção

Peso do tecido não inferior a 38 Gr/m² para todos os balões fabricados a partir de 1º janeiro de 2013.

O tecido do balão é restrito a Super Kote 75. Exceto balões 2013 que foram construídos em Nylite.

16.15.3 Identificação

O número do barco deverá estar em ambas às faces do balão, de acordo com as especificações nas Regras de Regata a Vela, da ISAF.

17 TRIPULAÇÃO

17.1 PESO

O número de tripulantes aceitos pela Classe C30, incluindo o Comandante e o Timoneiro, será de no mínimo cinco (5) e de no máximo sete (7) tripulantes, independente da idade do tripulante. A soma de seus pesos individuais não deverá exceder a 530 kg (quinhentos e trinta quilos). Cada tripulante deverá ser pesado vestido com pelo menos short, não é necessário uso de calçado.

Para a pesagem será usada balança calibrada fornecida pelo organizador do campeonato ou regata.

As tripulações serão pesadas antes da primeira regata de um campeonato, aquelas que não tenham cumprido com esta regra não estarão aptas a competir.

17.2 SUBSTITUIÇÃO DE TRIPULANTES

É permitida a substituição de tripulantes declarados para uma competição desde que respeitado o peso máximo da tripulação (17.1).

A substituição do tripulante só poderá ser realizada até uma hora antes do sinal de preparação para a primeira regata de um dia de regatas.

Como única exceção, admite-se a troca de tripulante durante o dia de regatas em caso de acidente que leve a retirada do tripulante acidentado e desde que se informe a Comissão de Regatas.

O novo tripulante será pesado na primeira oportunidade possível e o novo peso da tripulação não poderá ser maior que o peso máximo permitido por esta regra.

Não poderá ser alterado o número de tripulantes declarados no ANEXO 02, para um campeonato (17.1).

18 EQUIPAMENTO OPCIONAL

Quando em competição sob as regras da Classe C30 um barco pode optar ou não por instrumentos de navegação.

Os instrumentos de navegação de um barco devem constar no Certificado de Medição (CM).

18.1 EQUIPAMENTO ELETRÔNICO DE NAVEGAÇÃO PERMITIDO

São permitidos:

- Medidor de velocidade.
- Medidor de intensidade de vento.
- Indicador de direção de vento.
- Medidor de profundidade.
- Bússola.
- GPS.
- Rádio VHF.

Os equipamentos podem ser interligados

18.2 EQUIPAMENTO ELETRÔNICO DE NAVEGAÇÃO NÃO PERMITIDO

Não são permitidos:

- Equipamentos táticos e de aferição instantânea de desempenho tipo “tablets”, ou micro computadores interligados aos equipamentos permitidos, seja por ligação via cabo ou sem fio.
- Softwares táticos ou de aferição instantânea de desempenho além dos originais e residentes nos equipamentos permitidos.
- Pistola de raio laser, radar, ou qualquer outro dispositivo destinado a calcular distâncias entre um barco e outro ou outros barcos.
- Qualquer tipo de medidores de tensão de estaiamento “LoadCell”.
- Modems, telefones, telemetria ou qualquer outro dispositivo empregado com o objetivo conectar a internet para transmitir e receber dados desde o barco.
- Nenhum tipo de instrumento (ex. B&G Hercules ou similar) que utilize em seus cálculos funções baseadas na curva de performance, ou “curva polar”.

19 PROIBIÇÕES

19.1 NÃO PERMITIDOS

Qualquer sistema ou elemento que tenha por única função incrementar o peso. Remover, modificar ou recolocar qualquer um dos itens instalados pelo Construtor (exceto o reposicionamento de ferragens de convés expressamente permitidos em 9.3). Velas com partes que se tiram. Velas com superfícies múltiplas, ou que aumentam a espessura inflando-se ou pela ação do vento ou outra coisa.

20 PUBLICIDADE

Esta permitida de acordo as Regras da ISAF Advertising Code, Category C, restringida ao seguinte:

20.1 A Publicidade individual de cada barco será livre, exceto as seguintes áreas do barco que deverão ser reservado para um possível uso por parte da autoridade organizadora das regatas:

- * Os 25% dianteiro do casco em ambas as bandas
- * Um espaço de 10 x 25 cm no espelho de popa
- * Os 20% traseiros da retranca, em ambos os lados, dois espaços de 15 x 40 cm.

Não é obrigatório a emissão de certificados de patrocínio ou propaganda.

21 TROCAS DE EQUIPAMENTO

21.1 ASSISTÊNCIA EXTERNA

Um barco não poderá receber assistência externa uma vez que zarpe da marina e até que tenha terminado a última regata do dia, exceto em casos de emergência.

Está proibido o uso de embarcações de apoio aos barcos na área de regata durante um campeonato da Classe C30.

21.2 TROCAS DE MATÉRIAS

Não haverá trocas no inventário das velas, aparelhos ou equipamento uma vez que o barco zarpe da marina, exceto em caso de emergência.

21.3 QUEBRAS

Em caso de quebras, o barco poderá voltar à marina para efetuar reparos. O barco deverá receber uma permissão do árbitro geral ou do Medidor para programar a reparação na primeira oportunidade possível. Todos os trabalhos de reparação deverão estar de acordo com as Regras da Classe C30.

As reparações e trocas das partes danificadas durante um Campeonato deverão ser aprovadas pelo Medidor. As velas reparadas ou trocadas deverão cumprir com as regras da Classe e estarão sujeitas a medição.

22 LIMITES PARA LARGAR UMA REGATA DA CLASSE CARABELLI C30

22.1 LIMITE MÁXIMO

É recomendação da Classe C30 que não se largue uma regata oficial se a intensidade do vento medida pela Comissão de Regatas superar os 25 nós por 20 segundos, ou rajadas de 28 nós. Recomenda-se anular uma regata já em andamento quando a intensidade superar os 30 nós. Exceto em regatas de percurso. Este item não está sujeito a protesto.

22.2 LIMITE MÍNIMO

É recomendação da Classe C30 que não se largue uma regata oficial se a intensidade do vento medida pela Comissão de Regatas não superar os 5 nós.

Exceto em regatas de percurso. Este item não está sujeito a protesto.

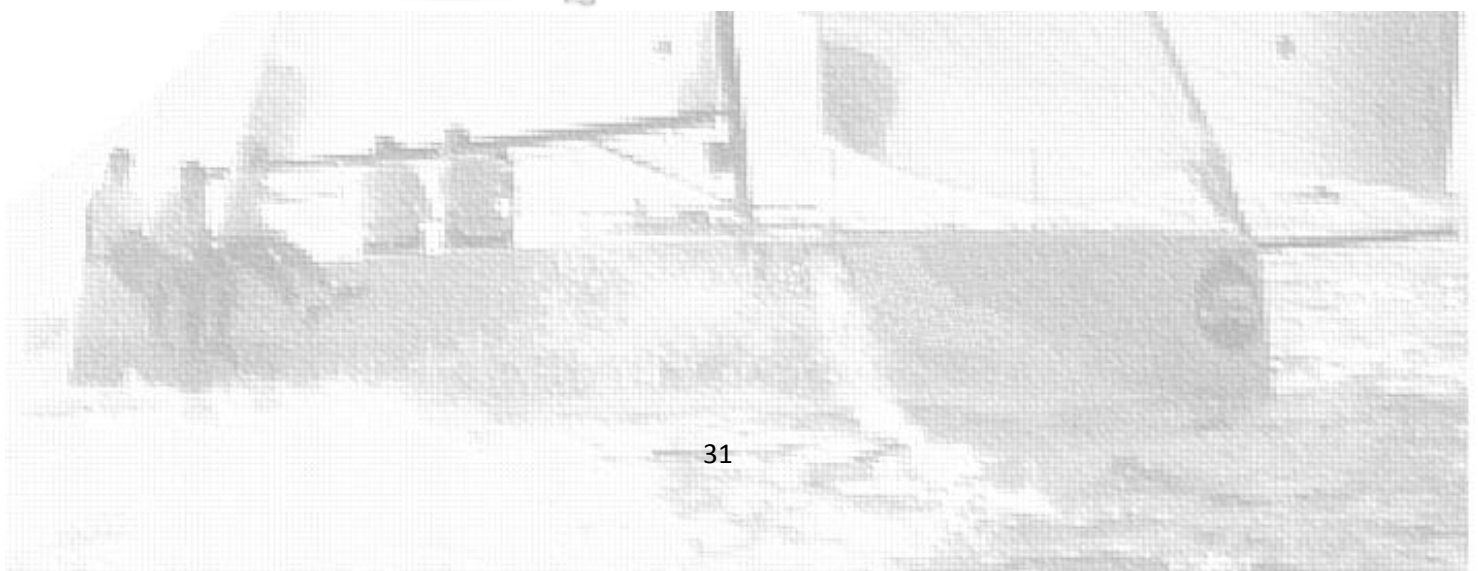
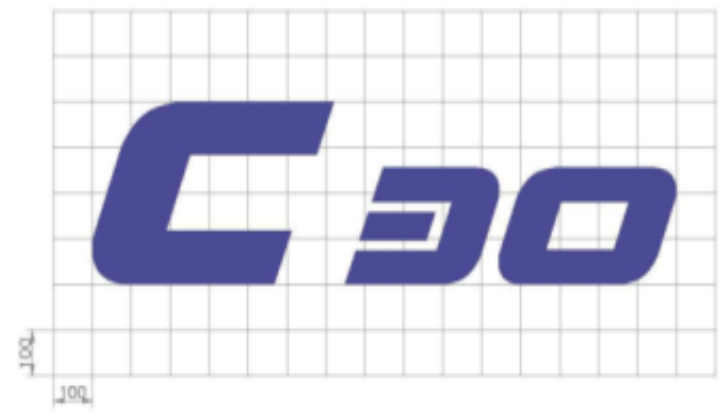
23 CALENDÁRIO OFICIAL

Serão consideradas regatas oficiais da Classe C30 e devem cumprir com o estabelecido no Regulamento de Regatas da Classe Carabelli 30, toda e qualquer regata que possuir 02 ou mais barcos C30 inscritos na mesma regata.

C30

ANEXO 01

EMBLEMA DA CLASSE



ANEXO 02

DECLARAÇÃO DE VELAS E TRIPULAÇÃO

VELA	Número Selo	ANO
Mestra	_____	_____
Genoa #1	_____	_____
Buja # 3	_____	_____
Balão	_____	_____
Balão Reserva	_____	_____

	NOME	ISAF ID	Categoria ISAF	PESO (KG)
1.	_____	_____	_____	_____
2.	_____	_____	_____	_____
3.	_____	_____	_____	_____
4.	_____	_____	_____	_____
5.	_____	_____	_____	_____
6.	_____	_____	_____	_____
7.	_____	_____	_____	_____

Eu declaro que as velas que figuram na lista anterior, que cumprem com as regras da Classe C30 e com seus respectivos SELOS, são as únicas que serão usadas neste Campeonato, e que a lista de tripulantes mencionada anteriormente cumpre com as Regras da Classe C30. (Incluir o Código de Identificação da ISAF para todos os competidores da Cat. 1 ou Cat. 3).

Nome do Evento: _____ CASCO # _____

Nome do Barco: _____ VELA# _____

Nome Comandante: _____

Nome Timoneiro: _____

ASS. Comandante

DATA: ___/___/___

ANEXO 03

CÓDIGO DE CLASSIFICAÇÃO DE TRIPULANTES

Todos os tripulantes devem, ser classificados de acordo com o código de Classificação da ISAF.
Para preencher seu código de classificação seguir o link a baixo:

<http://www.sailing.org/classification/index.php>

O certificado “ISAF Sailor Classification Certificate” deve ser assinado pelo tripulante e entrega junto à documentação do ANEXO 2.

ANEXO 04

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Os barcos da classe C30 devem cumprir com o que é especificado nas regras especiais da ISAF para regata de cruzeiro Categoria 4 e devem cumprir com as exigências desta regra, quando em conflito prevalecem as regras da classe C30.

Quando uma nova categoria (ex. Categoria 3) é especificada pela comissão organizadora do evento, prevalecerá à solicitação da nova Categoria.

Os equipamentos de segurança não formarão parte do equipamento mínimo para a pesagem do barco.

SPECIAL REGULATIONS “S.R.” – MODIFICADA (Itens de segurança).

1. EXCEÇÃO

Não serão obrigados os seguintes itens:

REGRA	ITEM
2.03.2b	Itens pesados. Tanque de água, fogão, bujão de gás.
3.18.2	Um inodoro de permanente instalação ou WC fixo
3.19.2	Bilixes permanentemente instalados e colchonetes
3.20.1	Cozinha e pia de instalação permanente o fixada para uso seguro navegando.
3.22	Mão Segura. Sistema para segurar-se intermanente, fixado a abaixo do convés para que os membros da tripulação possam se mover internamente sob segurança no mar.
3.29.1e	Um VHF marítimo portátil, à prova d'água ou com uma capa impermeável. Quando não em uso deve ser guardado em um saco ou recipiente de emergência (ver OSR 4,21) MoMu1, 2,3,4.
3.29.1f	Independente de um transceptor de rádio principal, um receptor de rádio capaz de receber boletins meteorológicos
4.17	Nome do barco em todos os equipamentos a bordo, salva vidas, boia circular, linhas de segurança, bolsas e etc.
4.26.4g	Uma vela de tempestade pode ser rizo de mestra que reduza uns 40%.
4.26.4f	Uma Buja de mal tempo com sistema alternativo de amarração ao stay

2. INSPEÇÃO

Um iate poderá ser inspecionado a qualquer momento. Se ele não cumprir com os itens a baixo da “S.R.” sua inscrição pode ser rejeitada, ou ele será passível de desclassificação ou outra penalidade, como podem ser prescritos pela autoridade nacional ou a comissão de protesto.

2.1 REQUERIMENTOS GERAIS

REGRA	ITEM
3.03.1	Todo equipamento a bordo deverá funcionar corretamente, estar com a sua manutenção em dia, ser de pronto e fácil acesso, ser do tipo, tamanho e capacidade apropriada ao tamanho do barco e à sua finalidade.
3.10	Válvulas. Todas as aberturas do casco abaixo da linha d’água (exceto os drenos do <i>cockpit</i> , orifícios do odômetro, do ecobatímetro e similares), devem ter métodos de fechamento; tampões de madeira macia afinada e de tamanho adequado devem estar disponíveis nas proximidades dessas aberturas.
3.14.2ª	Púlpitos e Linha de Vida. Linhas de vida requeridas no “S.R.” devem estar “esticada”. Quando uma força defletora 50 N (5,1 kgf, 11,2 lbf) é aplicada na metade do caminho entre os postes, a linha de vida não deve dedefletir mais de 50mm.
3.14.6	Linha de Vida (Tabela 8). Mínimo diâmetro requerido. - Cabos de aço 4 mm. - Cabo de Dyneema®, Spectra® ou equivalente 5 mm. Na popa do barco é requerido 03 linhas de vida. Diâmetro mínimo 4 mm.
3.14.6f	Um estropo de cabo sintético pode ser usado para preencher as linhas de vida no púlpito, esta distancia não deve ser maior que 200 mm.
3.23.5e	01 Bomba de Porão manual. Ver “S.R 3.23”. No caso de alavanca removível, deverá possuir um fiel (dispositivo capaz de impedir perda acidental).
3.23.5f	01 Balde rígido de 9 litros, com um cabo fiel de pelo menos de 1,5 m preso a sua alça.
3.24	01 Bússola. Agulha magnética adequadamente instalada ao barco, com funcionamento independente de qualquer suprimento de energia.
3.25	02 adriças com capacidade de levantar a mesma vela.
3.27	Luzes de navegação, conforme RIPEAM 72, com lâmpadas sobressalentes para cada uma delas, devendo ser sempre usadas à noite ou de dia quando em cerração, potência da lâmpada 10 W.
3.28	Motor. O barco deverá possuir o motor de propulsão eletromecânica, (Regra 12.1) em condições de uso.
4.03	Tampões de Madeira. Tampões de madeira macia afinada e de tamanho adequado devem estar disponíveis nas proximidades de cada abertura do casco.
4.05	02 Extintores de Incêndio de no mínimo 1 Kg por unidade. Facilmente acessíveis, em local seguro, dentro do prazo de validade.
4.06.1	01 Âncora (com ou sem corrente) cujo peso mínimo total (cabo, corrente, âncora) seja de 7 kg, o comprimento mínimo do cabo deverá ser 35 metros.
4.07	02 Lanternas Elétrica, resistentes à água, com baterias e lâmpadas sobressalentes, sendo pelo menos uma de alta potência.
4.08	01 Estojo de primeiros socorros compatível com o número total de tripulantes.
4.09	01 Buzina de cerração.
4.10	01 Defletor de Radar capaz de funcionar sem fonte de energia. Não precisa estar em seu local de uso.

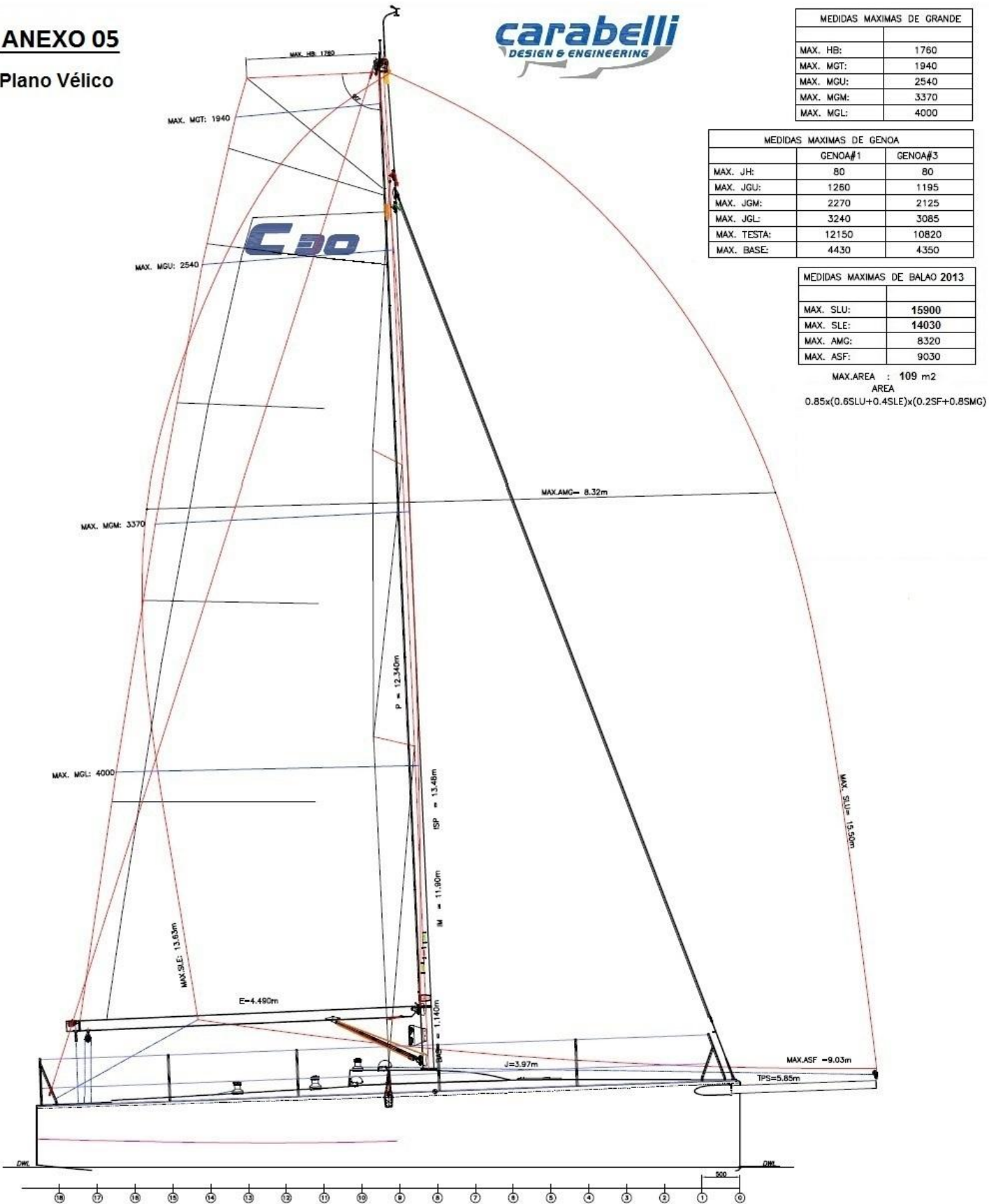
- 4.11 01 Receptor GPS, com pilhas/baterias de reserva.
- 4.12 01 Carta Náutica da região.
- 4.13 01 Echo Sonda ou Linha de profundidade com chumbo na ponta.
- 4.16 01 Caixa com ferramentas e peças sobressalentes. Com pelo menos: 03 Manilhas, 02 Chaves de fenda, 02 Chaves Philips, 01 Alicates, 03 chaves de boca. Um meio adequados para desconectar ou cortar o estaiamento do barco, caso necessário (serra ou alicate universal de corte).
- 4.18 Material retro-refletivo deve ser colocado na boia circular e nos salvavidas.
- 4.22 01 Boia Circular ou em ferradura, com lanterna a prova d'água, localizada externamente no *cockpit*, à popa, sempre ao alcance do timoneiro e sempre pronta para uso imediato.
- 4.23 01 Kit de Pirotécnicos da NORMAN 03.
 - 02 Foguetes manual estrela-vermelha com paraquedas.
 - 02 Fochos manual luz vermelha.
 - 02 Sinais fumígeno flutuante laranja.
- 4.24 01 Cabo de retinida 15 -25 metros pronto e facilmente acessível no *cockpit*.
- 4.25 01 Faca adequada de acesso fácil, sempre disponível no *cockpit*.
- 5.01 Um colete salva vida para cada tripulante. Com tamanho adequado e no prazo de validade.
- 6.04 A tripulação deve estar sempre ciente dos métodos alternativos de governar o barco, em qualquer condição de mar, inclusive no caso de avaria no leme; bem como dos procedimentos de segurança e salvação.

3. LISTA DE DOCUMENTOS OBRIGATÓRIO

- 3.1 Instruções de Regata
- 3.2 Certificado de Medição Válido
- 3.3 Regra da Classe

ANEXO 05

Plano Vélco



MEDIDAS MAXIMAS DE GRANDE	
MAX. HB:	1760
MAX. MGT:	1940
MAX. MGU:	2540
MAX. MGM:	3370
MAX. MGL:	4000

MEDIDAS MAXIMAS DE GENOA		
	GENOA#1	GENOA#3
MAX. JH:	80	80
MAX. JGU:	1260	1195
MAX. JGM:	2270	2125
MAX. JGL:	3240	3085
MAX. TESTA:	12150	10820
MAX. BASE:	4430	4350

MEDIDAS MAXIMAS DE BALAO 2013	
MAX. SLU:	15900
MAX. SLE:	14030
MAX. AMG:	8320
MAX. ASF:	9030

MAX.AREA : 109 m2
 AREA
 $0.85 \times (0.6SLU + 0.4SLE) \times (0.2SF + 0.8SMG)$

ANEXO 06

ESPECIFICAÇÕES DAS ESCOTAS E CABOS

NOTAS:

- Todos os cabos devem cumprir com diâmetro mínimo estabelecido na tabela a baixo.
- Poderão ser acrescentadas coberturas de proteção nos cabos nas regiões de atrito.
- É permitido fazer acabamentos nos extremos dos cabos para facilitar o uso e a colocação.
- Diâmetro mínimo dos cabos será aplicado ao diâmetro exterior do cabo junto com a capa.
- Esta permitido o uso de Sapatilhas, Donuts ou Argola de Inox no Up/down externo de Genoa, nas reduções interna da esteira, dentro da retranca e na amura de balão.
- Esta proibido o uso de cabos de Carbono e PBO.

ITEM	Qt	Diam Min. Mm	Tamanho M	Material	Observações
Adriça do Grande (2:1)	1	8	44.00	Vectran/Spectra	1 m s/capa
Adriça do Balão ao Tope	1	8	30.00	Vectran/Spectra	12m s/capa
Adriça de Genoa	1	8	28.0	Vectran/Spectra	10m s/capa
Rizo	1	8	15.0	Spectra/Pré Estirado	Não Obrigatório
Escota Grossa do Grande (4:1)	1	8	30.00	Spectra/Pré Estirado	
Escota Fina do Grande (4:1)	1	6	10.0	Spectra/Pré Estirado	
Escotas de Genoa	2	8	8.00	Vectran/Spectra	
Escotas de Balão	2	7	27.00	Vectran/Spectra	4m s/capa
Traveller (1:1)	2	4	2.5	Vectran/Spectra	sem/capa
Traveller (6:1)	1	6	24.0	Vectran/Spectra	com/capa
Entrador genoa (1:1)	2	4	0.9	Vectran/Spectra	sem/capa
Entrador genoa (4:1)	2	6	3.5	Spectra/Pré Estirado	com/capa
Genoa up and down (1:1)	2	5	2.5	Spectra	Sem/capa
Genoa up and down (2:1)	2	4	1.5	Spectra	sem/capa
Genoa up and down (4:1)	2	4	1.5	Spectra	sem/capa
Genoa up and down Controle (6:1)	2	6	9.0	Spectra/Pré Estirado	com/capa
Redução do Burro (1:1)	1	5	1.30	Spectra	sem/capa
Redução do Burro (2:1)	1	5	1.25	Spectra	sem/capa

Redução do Burro (4:1)	1	5	2.30	Spectra	sem/capa
Redução do Burro (6:1)	1	4	3.40	Spectra	sem/capa
Controle do Burro (4:1)	1	6	14.00	Spectra	com/capa
Testa do Grande (1:1)	1	4	6.0	Spectra	Sem/capa
Testa do Grande (4:1)	1	6	10.00	Spectra	com/capa
Esteira da Vela Grande (1:1)	1	5	0.8	Spectra	sem/capa
Esteira da Vela Grande (2:1)	1	4	2.00	Spectra	sem/capa
Esteira da Vela Grande (4:1)	1	4	2.50	Spectra	sem/capa
Esteira da VG Controle (3:1)	1	4	4.00	Spectra/Pré Estirado	com/capa
Contra Esteira (3:1)	1	6	3.00	Spectra	com capa
Passador da Amura de Balão	1	5	3.00	Spectra	sem/capa
Amura de balão	1	8	14.00	Spectra/Vectra	3.5m s/capa
Sistema do Pau OUT (1:1)	1	4	3.00	Spectra	sem/capa
Controle do Pau OUT(2:1)	1	6	6.0	Spectra/Pré Estirado	com/capa
Sistema do Pau IN (1:1)	1	6	3.0	Spectra/ Pré Estirado	com/capa
Runners (2:1)	2	7	11.0	Vectran/Spectra	4m sem/capa
Sistema do Motor	2	6	4.0	Pré Estirado	com/capa
Guardamancebos superiores	2	5/4	9.0	Spectra 5mm ou inox 4mm	sem/capa
Guardamancebos inferiores	2	5/4	8.80	Spectra 5mm ou inox 4mm	sem/capa
Guardamancebos de popa	3	4	3.0/2.80/2.60	Spectra/ inox 4mm	sem/capa

ANEXO 07

ESPECIFICAÇÕES DOS ESTAIAMENTOS

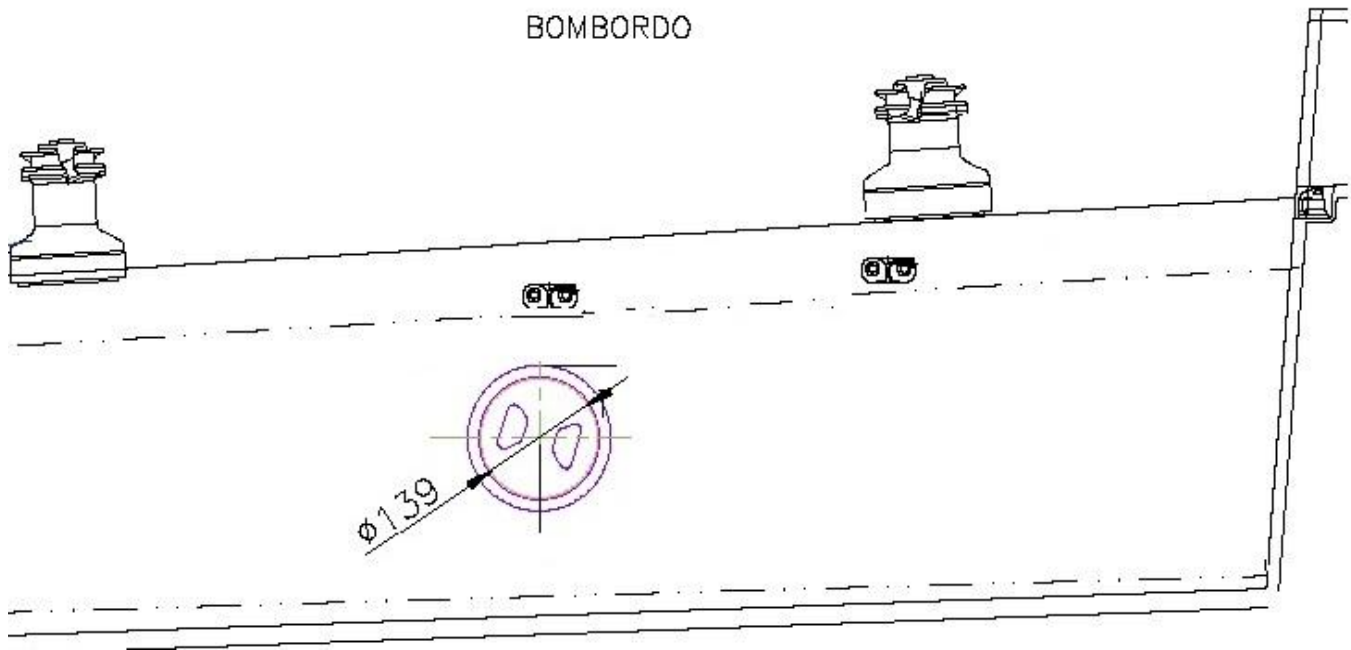
ITEM	Qta.	Diam Min. plg	Tamanho mm	Material	Observações
V1	2			NT50	
V2/D3	2			NT50	
D1	2			NT50	
D2	2			NT50	
STAY DE PROA	1			NT50	
STAY DE POPA	2			Kevlar	

Notas:

- Todas as medidas são tomadas desde a cara interna dos martelos ou o centro do pino dos terminais.
- Os cabos serão medidos em baixa tensão recomendado pelo fabricante.
- As tolerâncias nos tamanhos dos cabos serão de +/- 5 mm.

ANEXO 08

POSIÇÃO TAMPA INSPEÇÃO E MORDEDOR



ANEXO 09

PESO DE CONSTRUÇÃO

Defini-se como o “Peso de Construção” o barco completo, que deverá incluir:

- Casco,
- Convés,
- Quilha,
- Sistema de governo,
- Interior,
- Motor e seus componentes,
- Sistema elétrico, luzes, fiação,
- Mesa de Navegação
- Gaiuta e aberturas
- Bombas da água, 01 elétrica, 01 Manual.
- Ferragens Internas e Ferragens Externas.
 - Moitões, Polias
 - Carro de Genoa e Trilho de Genoa
 - Carro de Grande e trilho de Grande
 - Mordedores e Stoppers
 - Púlpitos, Guarda-mancebos, Linha de Vida,
 - Catracas,
 - Bússola Magnética fixa.
 - Pontos Fixos
 - Escotas da Vela Grande,
- Pau de Spinnaker completo com seus sistemas,
- Retranca completa com seus sistemas,
- Mastro completo com seus sistemas:
 - 01 adriça da vela Grande,
 - 02 adriças de proa,
 - Estaiamento completo, com esticadores,
 - 02 Runners e sistemas,

O “Peso de Construção” nestas condições e com chumbos corretores, se for necessário (regra 14.2), não será menor que **2200 Kg**.

ANEXO 10

PREPARAÇÃO PARA MEDIÇÃO

1 PROCEDIMENTO GERAL

Para assegurar-se de uma boa medição será necessário que haja cooperação entre o Medidor e o Proprietário. É importante e desejado que o proprietário esteja familiarizado com todas as partes do regulamento. Pelo menos dois (2) membros da tripulação devem estar à disposição do medidor durante todo o procedimento de medição.

As seguintes condições deverão cumprir-se:

- A. Não se realizará a medição em dias de chuva, ou em condições de vento que possam interferir no correto processo de medição.
- B. O barco deverá estar seco, tanto na coberta como no interior, limpo em sua totalidade (fundo, casco, coberta e interior).
- C. Os seguintes itens NÃO devem estar a bordo do barco:
 - Velas,
 - Escotas de genoa, Escotas de balão,
 - Manicacas,
 - Equipamentos de segurança listados no ANEXO 04.
 - Cabos de amarra e defensas.
 - Ferramentas e peças reservas.
 - Objetos pessoais, Roupas, panos, ou qualquer outro tecido.
 - Bujão de gás, comida, utensílios de comida.
- D. Se no momento da medição, o barco estiver equipado com alguns dos seguintes itens a baixo, **que não fazem parte do “peso de construção”**, se descontará da leitura final da balança os seguintes valores:

	ITENS	PESO A DESCONTAR EM KG
1.	Instrumental Eletrônico	15
2.	Bolsa para Cabos, porta Manicacas e trabalho de capotaria	3
3.	Gasolina (de acordo com a quantidade medida no tanque). Fica a critério do medidor	1L = 1kg
4.	WC Sanitário e tubulação	5
5.	Pia da Cozinha	5
6.	Tanque de água vazio e tubulação.	3
7.	Fogão e Suporte	3
8.	Burro de Molas	3
9.	Foil (Tuff Luff)	3
10.	Linha de vida de aço Inox (cabos de guardamancebos)	5

2 PROCEDIMENTO DE MEDIÇÃO DO CASCO

As medições do casco devem ser feitas antes que o barco saia do estaleiro, com mesmo nível a cima.

ANEXO 11

FORMULÁRIO SOLICITAÇÃO DE SELO

A solicitação deve respeitar a regra 16.1.
Marque com X a(s) vela(s) que pretende selar.

Solicito para o CE da Classe C30, o uso do Selo(s) para Vela (s):

- () Vela Grande
- () Vela Genoa #1
- () Vela Genoa #3
- () Vela Balão
- () Vela Balão (selo restrito a esta vela).
- () _____

Casco Número: _____ Proprietário: _____

Ano Calendário: _____ Data da Compra: _____

Mediante o presente formulário e com caráter de declaração jurada, declaro que o selo adicional será utilizado pela mesma embarcação de qual sou proprietário e solicito o Selo de Medição correspondente ao ano 20____.

Assinatura do Proprietário: _____

Aceite CE / MC: _____

Data: __/__/20__

A presente solicitação, é de caráter de declaração jurada, devendo ser cumprida. Qualquer falta da verdade deste formulário será penalizado pela regra 69 da IRRS da ISAF.

ANEXO 12

SELO DE MEDIÇÃO

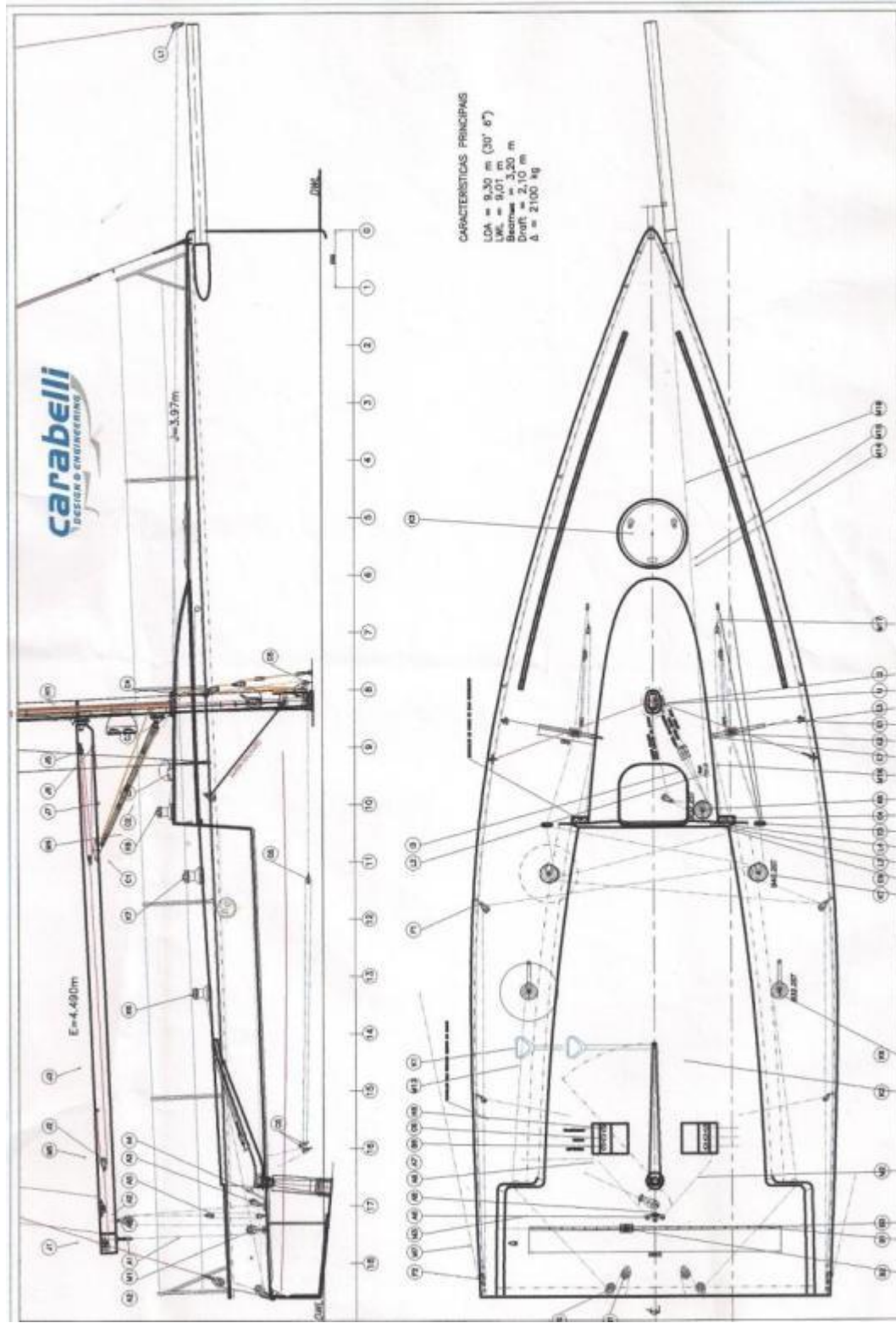
Exemplo:


Selo n° C30 - 0101
Casco: 01 Vela: BRA 01
Data: 01 / 05 / 2012
Assinatura:

2012

ANEXO 13

FERRAGENS DO BARCO



Regra 9.3ª



Regra 9.3d e 9.3 o

Sistemas da vela Grande



Regra 9.3i

Posição de fixação miltões de controle up/down e In/out
Reduções de controle e cascata Up/down





Controle testa e burro 4:1
Regra 9.3j e 9.3k



Regra 9.3j ; 9.3k ; 9.3f



In/out Gurupés



Regra 9.3d TRAVELER DA MESTRA E CARRO

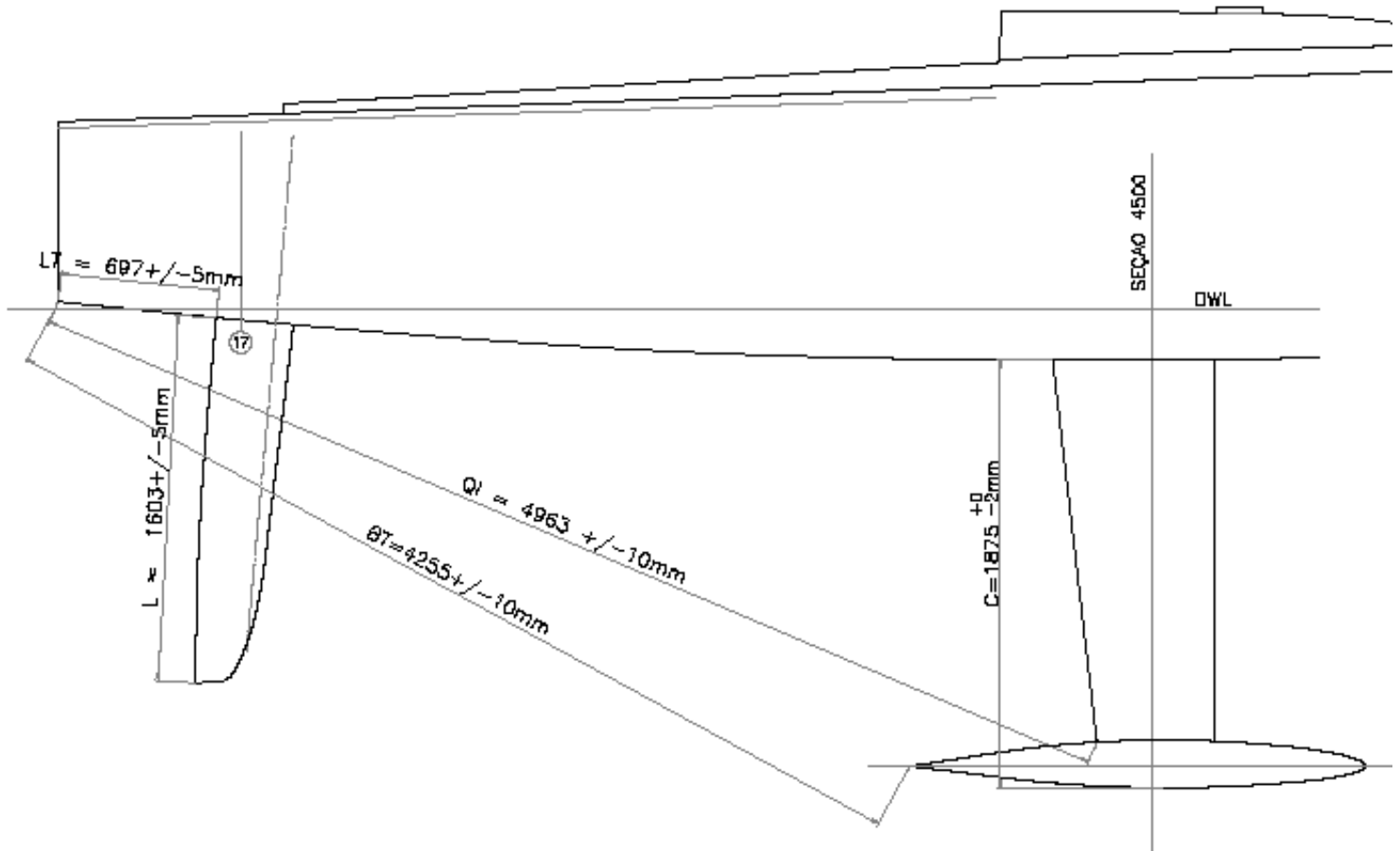


Regra 9.3g Adriças de Proa



ANEXO 14

POSIÇÃO QUILHA E LEME



ANEXO 15

CERTIFICADO DE MEDIÇÃO DO BARCO (C.M.B.)

ITEM	REGRA	DETALHES	MÍNIMO	MÁXIMO	ATUAL	VISTO
1	3.1	Número de identificação do Casco	xxx	xxx		
2	4.3	Balanças Calibradas e Certificadas	xxx	xxx	xxx	
3	8.4	Boca Máxima (medida a 6760 mm da proa)	3195	3205		
4	9.3	Distribuição de Ferragens, ANEXO 13.	xxx	xxx	xxx	
5	9.3.A	Trilho de Genoa, Largura útil	485	505		
6	9.3.A	Trilho de Genoa, extremo interno prolongamento da lateral do casco	xxx	885		
7	9.3.A	Trilho de Genoa, extremo externo (da proa)	4330	4350		
8	9.3.A	Trilho de Genoa, extremo interno (da proa)	4335	4355		
9	9.3.B	Carro de Genoa, NAUTOS 22 mm	xxx	xxx		
10	9.3.C	Catracas, Adriça de Genoa, rel. 30/32 2:1	xxx	2:1		
11	9.3.C	Catracas, Escota de Genoa, rel. 40 2:1	xxx	2:1		
12	9.3.C	Catracas, Runner Back Stay, rel. 30/32 2:1	xxx	2:1		
13	9.3.D	Trilho do Grande, NAUTOS 22 mm	xxx	xxx		
14	9.3.D	Trilho do Grande, Relação de Redução	xxx	6:1		
15	9.3.E	Esteira, Relação de Redução (4 X 4)	xxx	16:1		
16	9.3.F	Adriça de Grande, relação de Redução	2:1	2:1		
17	9.3.G	Adriças de Proa, 01 Genoa, 01 Balão	1:1	1:1		
18	9.3.H	Stay de Popa, Relação de Redução	2:1	2:1		
19	9.3.H	Stay de Popa, (desde a linha de centro)	300	300		
20	9.3.i	In/out Trilho de genoa	xxx	5:1		
21	9.3.i	Up/Down (4 X 6)	xxx	24:1		
22	9.3.J	Cunningham da Mestra (4 X 2)	xxx	8:1		

23	9.3.K	Burro (4 X 8)	xxx	32:1		
24	9.3.L	Guarda Mancebo, Pulpitos (Inox ou Dynema)	4 mm (I)	5 mm (D)		
25	9.3.M	Apoiador de Pé	xxx	xxx		
26	9.3.N	Escotas de balão e Genoa	1:1	1:1		
27	9.3.O	Escota Vela Grande (4 x 6)	24:1	24:1		
28	10.2	Quilha Peso(parafusos, arruelas e chapa)	788	796		
29	10.2	Asa da Quilha peso	60	63		
30	10.2	Bulbo da Quilha peso	728	733		
31	10.3	Quilha, posição inferior do bordo de fuga	4953	4973		
32	10.3	Quilha, posição extremo de popa Bulbo	4245	4265		
33	10.4	Quilha, profundidade	1873	1877		
34	10.4	Quilha, distancia entre bordos, posição alta	715	725		
35	10.4	Quilha, distancia entre bordos, posição baixa	515	525		
36	11.2	Leme, Peso (com eixo, sem cana)	10	13		
37	11.3	Leme, Localização bordo de fuga superior até popa	692	702		
38	11.4	Leme, Localização bordo de fuga inferior até popa	1760	1780		
39	11.4	Leme, espaço entre casco e leme	1	5		
40	11.4	Leme, profundidade total desde o casco	1598	1608		
41	11.4	Leme, espessura na secção de cima	38	42		
42	12.2	Motor e hélice, localização	2195	2205		
43	12.3	Hélice plástica diâmetro (375)	370	380		
44	12.4	Asa da Hélice	xxx	xxx		
45	12.5	Baterias (02 baterias 60 AH)	12	14		
46	13.1	Interior , Chassi	90	100		
46	14.1	Peso Total Barco	2200	2300		
47	14.2	Peso corretor		80		

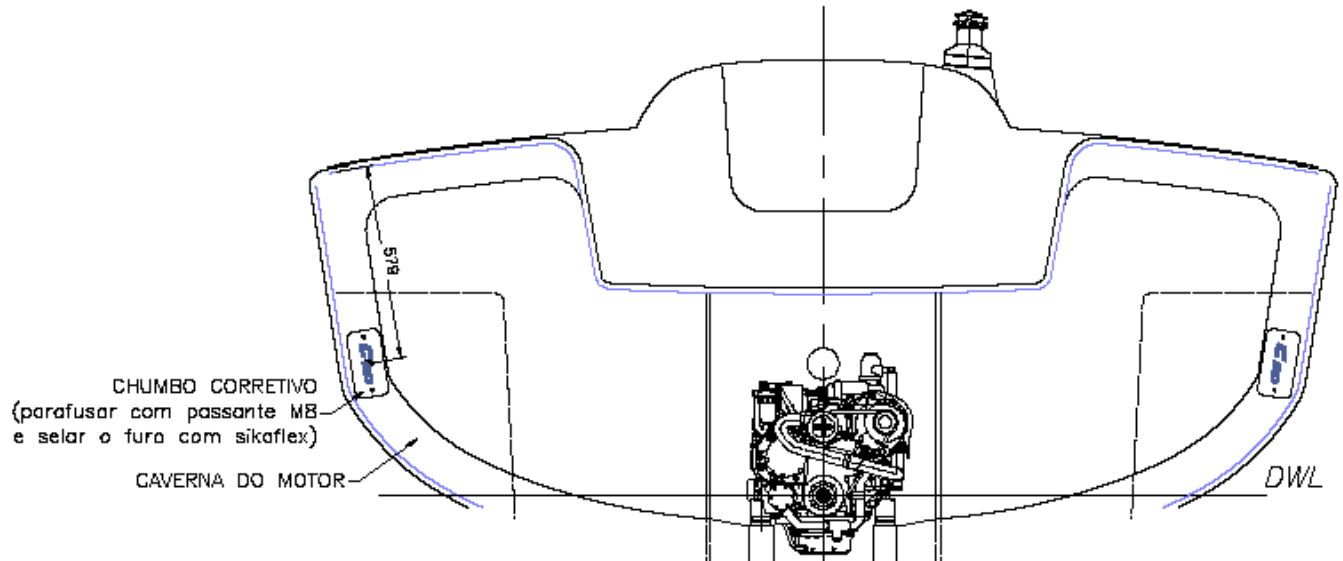
ANEXO 16

CERTIFICADO DE MEDIÇÃO DE MASTREAÇÃO (C.M.M.)

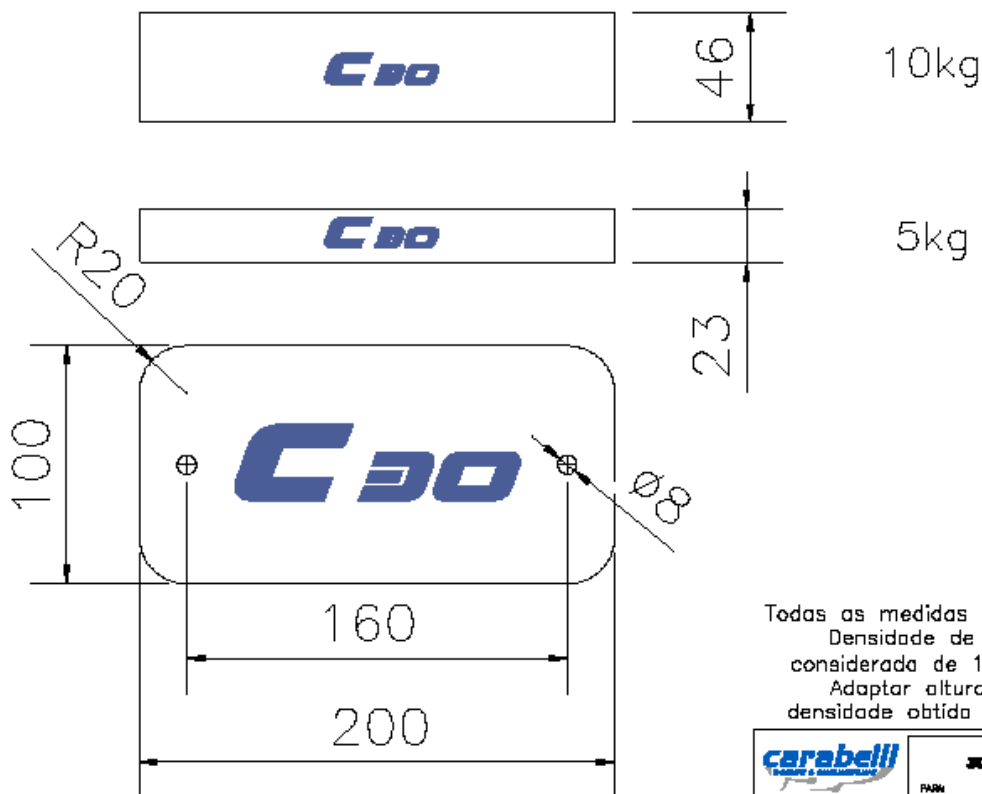
TEM	REGRA	DETALHES	MÍNIMO	MÁXIMO	ATUAL	VISTO
1	9.3.H	Stay de Popa (02 á 300mm Linha de centro)	9	9		
2	9.3.h	Stay de Popa (Material Keveler)	xxx	xxx		
3	15.3.1	Peso do Perfil do Mastro (incluindo Calha)	60 Kg	64 Kg		
4	15.3.2	Peso do Mastro Completo	80 Kg	86 Kg		
5	15.3.2	C.G do Mastro (desde a banda inferior)	4760	5160		
6	15.4.1	Mastro Seção Inferior	8795	8805		
7	15.4.1	Mastro Seção Superior	5795	5805		
8	15.4.1	Mastro Seção Inferior (Dimensão Proa –Popa)	144	146		
9	15.4.1	Mastro Seção Inferior (Dimensão Lateral)	86	88		
10	15.4.2	Bandas Brancas (2)	25	25		
11	15.4.2	Bandas Distancia entre elas (Medida P).	12335	12345		
12	15.4.2	Banda Inferior Distancia Datum	1135	1145		
13	15.4.3	Tope (Dimensão Proa –Popa banda superior)	104	108		
14	15.4.3	Topa (dimensão Lateral na banda superior)	73	77		
15	15.4.4	Cruzetas de alumínio (2)	xxx	xxx		
16	15.4.4	Cruzetas poiçao S1 desde banda inferior P	3433	3443		
17	15.4.4	Cruzetas posição S2 desde banda inferior P	7140	7130		
18	15.4.4	Cruzetas, Comprimento S1	2529	2539		
19	15.4.4	Cruzetas, Comprimento S2	1707	1717		
20	15.4.4	Cruzetas, ângulo S1	377	397		
21	15.4.4	Cruzetas, ângulo S2	229	249		
22	15.4.5a	Posição (Medida J)	3965	3975		
23	15.4.5b	SFJ extremo de proa do J até extremo de proa	65	75		
24	14.4.5c	Altura do Mastro (Medida BAS)		1140		
25	15.5.1	Retranca (dimensão máxima de altura)	134	138		
26	15.5.1	Retranca (dimensão Máxima de largura)	77	81		
27	15.5.2	Banda distancia do mastro até banda (25) (E)		4506		
28	15.5.3	Retranca Peso (+ferragens - burro – cabo rizo)	15	18		
29	15.6.1	Gurupés comprimento (Medida TPS)	xxx	2000		
30	15.6.2	Gurupés peso	7 kg	8 kg		
31	15.7.1	Stay de Proa (altura desde banda inferior)	10750	10770		
32	15.7.2	Stay Lateral Alto (altura desde banda inferior)	10670	10690		
33	15.7.3	Adriças (01 Grande, 01 Balão, 01 Genoa)	8	9		
34	15.7.3	Altura da Adriça de Balão (Medida ISP)	13475	13485		

ANEXO 17

POSIÇÃO CHUMBO CORRETIVO



SECAO NA CAVERNA DO MOTOR



Todas as medidas em milímetros
 Densidade de Chumbo
 considerada de 11100kg/m³
 Adaptar altura para a
 densidade obtida na fundicao

		30 ONE DESIGN		REVISÃO: 001
		PART		
		CHUMBO CORRETIVO		
REV	NO	DATA	DESCR. DO CHUMBO	
01	01	10/05/13	107 CHUMBO REAR.	