



**AYDE**  
**Associazione Yacht & Derive d'Epoca**

**Regolamento dei Tempi**  
**delle Derive d'Epoca, Classiche, *Spirit of tradition* e moderne**

Aprile 2012

## INTRODUZIONE

Il presente Regolamento è stato predisposto anche sulla base di esperienze ampiamente collaudate, quali la Certificazione ASDEC (cd. Abbuono ASDEC) ed anche prendendo spunto dal Regolamento di Stazza CIM-AIVE, con la finalità di contribuire a preservare e tramandare il patrimonio culturale storico, creando un riferimento per le barche a vela d'epoca che sia complementare alle Certificazioni esistenti quali ASDEC (scafi a vela ed a motore) ed ai Regolamenti quali CIM-AIVE (yachts a vela pontati e classi metriche) ed UNIVET-AVELA-Storie di barche (barche a vela tradizionale latina e non latina), oltre che sia tecnicamente valido ed allo stesso tempo di facile e rapida applicazione. AYDE si riserva la modifica del presente Regolamento in qualunque momento.

## DERIVA

Si denomina qui come **“Deriva”** una barca a vela aperta o parzialmente pontata, con opera viva dotata di appendice a lama fissa o mobile per contrastare lo scarroccio, costruita anche in serie.

Si distingueranno in base al progetto della barca, se esistente, tra le denominazioni:

- **“Deriva monotipo [nome del progetto]”**: Deriva con caratteristiche conformi ad un progetto con eventuale nome ed in grado di confrontarsi con altre derive dello stesso tipo senza necessità di ricorrere alla compensazione dei tempi;
- **“Deriva di Classe [nome della Classe]”**: Deriva appartenente ad una Classe ufficialmente riconosciuta in sede nazionale od internazionale, mai scelta ed utilizzata alle Olimpiadi, dotata di suo Certificato di Stazza di Classe, alla quale deve essere conforme, e di almeno un coefficiente di compensazione ufficialmente riconosciuto a livello nazionale od internazionale;
- **“Deriva di Classe olimpica [nome della Classe]”**: Deriva appartenente ad una Classe ufficialmente riconosciuta in sede nazionale od internazionale, scelta ed utilizzata ad almeno una Olimpiade, dotata di suo Certificato di Stazza di Classe, alla quale deve essere conforme, e di almeno un coefficiente di compensazione ufficialmente riconosciuto a livello nazionale od internazionale.

Si distingueranno inoltre in base alla data di costruzione ed ai materiali tra le denominazioni:

- **“Deriva d'epoca”**: Deriva in legno o derivati lignei, costruita antecedentemente alla prima replica in vetroresina; in assenza di tale evidenza, si assume simbolicamente la data del 1° Gennaio 1970;
- **“Deriva classica”**: Deriva in legno o derivati lignei, costruita in conformità ad un progetto di Deriva d'epoca e successivamente alla prima replica in vetroresina; in assenza di quest'ultima evidenza, si assume simbolicamente la data del 31 Dicembre 1969;
- **“Deriva Spirit of tradition”**: Deriva che non può rientrare nelle categorie “d'epoca” o “classica”, ma che anche con l'impiego di tecnologie e materiali moderni ha aspetto e stile riconducibili ad un progetto di Deriva d'epoca; può impiegare armamento ed appendici moderni;

- **“Deriva moderna”**: Deriva che non può rientrare nelle categorie “d’epoca”, “classica” o “Spirit of tradition”.

## TEMPO COMPENSATO (TC) E COEFFICIENTI DI COMPENSAZIONE

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di diverse Derive d’epoca, classiche e Spirit of tradition, escluse le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue:

$$TC = TR * CC / Classe * (1 + PA + PV) - AA$$

con :

TR = tempo reale

CC = coefficiente di correzione

Classe = coefficiente di compensazione tra Derive di Classe (RYA Portsmouth Yardstick, Rating dei Laghi o altro)

PA = parametro dell’attrezzatura

PV = parametro delle vele

AA = Abbuono ASDEC (vedere Allegato)

dove CC può essere un coefficiente tecnico e/o storico a seconda delle esigenze, Classe, PA, PV sono coefficienti tecnici ed AA è un abbuono storico.

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di Derive appartenenti ad una stessa Classe, escludendo le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, non dovendo applicare il Coefficiente di compensazione tra Derive di Classe, in quanto unica:

$$TC = TR * CC * (1 + PA + PV) - AA$$

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di Derive appartenenti ad una stessa Classe, includendo le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, rinunciando ad applicare le componenti relative alla storicità ed originalità, ovvero l’Abbuono ASDEC, e non dovendo applicare il Coefficiente di compensazione tra Derive di Classe, in quanto unica. La confrontabilità rimane solo sul piano tecnico all’interno di una stessa Classe:

$$TC = TR * CC * (1 + PA + PV)$$

Nel caso si intenda confrontare le prestazioni di tutte le Derive, ovvero includendo anche le Derive moderne, lungo un percorso prestabilito, è possibile compensare il tempo reale ed ottenere un tempo compensato come segue, rinunciando ad applicare le componenti relative alla storicità ed originalità, ovvero l’Abbuono ASDEC, in quanto la confrontabilità rimane solo sul piano tecnico:

$$TC = TR * CC / Classe * (1 + PA + PV)$$

La determinazione dei parametri sopra elencati viene descritta a seguire.

## ABBUONO STORICO DI COMPENSAZIONE TRA DERIVE (Abbuono ASDEC)

Si calcola tramite le indicazioni della Certificazione ASDEC descritta in Allegato nella versione in vigore alla data di emanazione del presente Regolamento. Come stabilito da ASDEC, in base al punteggio ottenuto tramite l'applicazione dei Criteri ASDEC, si ottiene AA calcolando 3 minuti secondi per ogni 10 punti ogni ora di regata.

## COEFFICIENTE TECNICO DI COMPENSAZIONE TRA DERIVE DI CLASSE (Classe)

Se si tratta di confrontare Derive appartenenti a varie Classi e dotate di relativi Certificati di Stazza, è possibile utilizzare un metodo ufficiale di compensazione quale il RYA Portsmouth Yardstick o il Rating Laghi o altro riconosciuto quanto meno dai partecipanti all'evento in atto.

Se si tratta di deriva non appartenente ad una Classe, è necessario mantenere:

$$\text{Classe} = 1$$

ed in sostituzione definire idoneamente il coefficiente CC in modo sperimentale, oppure calcolare il Tempo compensato tramite l'applicazione delle formule di rating quali quelle in vigore per le Vele d'Epoca (AIVE) ad esempio nel caso si tratti di partecipazione di uno yacht.

## COEFFICIENTE DI CORREZIONE (CC)

Si imposta:

$$\text{CC} = 1$$

salvo che debba essere utilizzato (assieme ai parametri PA e PV) in vece del parametro Classe e/o sia necessario eccezionalmente adattare il compenso per rendere correttamente paragonabili le Derive ed eventualmente gli yachts nonostante gli altri parametri vengano ritenuti correttamente attribuiti.

## PARAMETRO TECNICO DELL'ATTREZZATURA (PA)

Il parametro, in analogia a quanto definito da AIVE, risulta dalla somma algebrica dei vari componenti, soggetti a modifica dopo sperimentazione:

- albero in lega	+0,08
- albero in fibre composite	+0,13
- boma in lega	+0,03
- boma in fibre composite	+0,04
- tangoni e altre aste in lega	+0,01
- tangoni e altre aste in fibre composite	+0,02

## PARAMETRO TECNICO DELLE VELE (PV)

Il parametro, in analogia a quanto definito da AIVE, è dato dalla somma dei parametri applicabili a seconda dei casi sotto elencati, soggetti a modifica dopo sperimentazione. La tabella non si applica tra Derive moderne quando sono riuniti in Classe separata in quanto aspetti già considerati nel coefficiente tecnico di compensazione (Classe).

Derive d'epoca	rande	vele di prua e da lasco
- vele in cotone	-0,02	-0,02
- vele in Dacron® e in Pentex® tessuto	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: Dacron® laminato, Mylar®, fibre composte del tipo <i>sandwich</i> , Spectra®, Vectran® e Dynema®	+0,08	+0,05
- vele costruite con o senza ferzi o che utilizzano fibre differenti da quelle sopra citate (per esempio Kevlar®, Twaron®, PBO o carbonio)	+0,1	+0,08
- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	+0,04	+0,03
- vele interamente steccate	NON AMMESSE	
- assenza di vele da lasco o uso di una vela (del tipo <i>baloon</i> ) con punto di mura sul ponte a proravia dell'albero e punto di scotta su un buttafuori	-	-0,01
- uso di vele da lasco con punto di drizza più alto dell'originale	-	-0,03
Derive classiche e <i>Spirit of tradition</i>	rande	vele di prua e da lasco
- vele in Dacron® e in Pentex® tessuto	0	0
- vele costruite a ferzi con materiali laminati a bassa estensibilità quali: Dacron® laminato, Mylar®, fibre composte del tipo <i>sandwich</i> , Spectra®, Vectran® e Dynema®	+0,05	+0,05
- vele costruite con o senza ferzi o che utilizzano fibre differenti da quelle sopra citate (per esempio Kevlar®, Twaron®, PBO o carbonio)	+0,1	+0,1
- tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo	AMMESSI	
- vele interamente steccate (Derive classiche)	NON AMMESSE	
- vele interamente steccate (Derive <i>Spirit of tradition</i> )	+0,04	+0,03

Una vela è interamente steccata quando almeno due stecche si estendano per tutta la sua larghezza.

Per le Derive d'epoca sono tagli diversi da quelli in uso al tempo del varo tutti quelli che non siano orizzontali, verticali o combinati lungo la bisettrice dell'angolo di bugna.

Inoltre, sono ammesse vele costruite con qualunque materiale innovativo per le quali sia possibile stabilire idonea penalità.

## DISCUSSIONE E ATTRIBUZIONE COMPENSO

La definizione del compenso per ogni imbarcazione avviene prima di ogni evento, in apposita riunione dei partecipanti proprietari delle stesse imbarcazioni che decidano di applicarlo, mediante votazione degli stessi per ogni barca partecipante. Le regole di maggioranza da applicare alla votazione sono di volta, in volta anticipatamente decise dagli stessi partecipanti. Non si accettano reclami in quanto ogni compenso è pienamente accettato dal relativo partecipante, il quale accetta senza riserve l'esito della votazione.

## PERCORSI E RESPONSABILITA'

La regolamentazione degli eventi quali i raduni ed i relativi percorsi non è oggetto di questo Regolamento che riguarda solo ed esclusivamente i compensi storici e tecnici da applicare ai tempi rilevati sui percorsi. Nessuna responsabilità derivante dall'applicazione del presente Regolamento è ascrivibile alla AYDE o ai suoi esponenti o associati.

## ALLEGATO 1

Criteri per la Certificazione ASDEC – Estratto per le derive

Documento a cura di - e soggetto ad - autorizzazione di ASDEC.

Fonte: ASDEC.

## ALLEGATO 2

Scheda tipo di Stazza e Compenso

ALLEGATO 1

**CRITERI DI VALUTAZIONE PER IL**

**CERTIFICATO ASDEC - derive**

(Nota bene: verificare di volta in volta che venga utilizzata l'ultima versione fornita da ASDEC)

**RATING STORICO ASDEC**

Il Rating Storico ASDEC viene attribuito ed utilizzato in occasione di manifestazioni veliche e regate.

Nel caso di regate, questo rating è conteggiato in tre secondi per ogni 10 punti assegnati dal punteggio della pagella, per ogni ora di regata, calcolato sul tempo reale impiegato dal primo arrivato.

**PAGELLA**

DATA E LUOGO.....

NOME IMBARCAZIONE ..... ANNO DI COSTRUZIONE.....

ARMATORE.....

INDIRIZZO.....

	<b>Punteggio massimo teorico</b>	<b>Punteggio conseguito</b>
A) <i>età</i>	<b>350</b>	
B) <i>originalità e restauro</i>	<b>150</b>	
C) <i>manutenzione</i>	<b>150</b>	
F) <i>importanza storica</i>	<b>250</b>	
G) <i>patina d'uso</i>	<b>100</b>	
<b>TOTALE</b> <b>Millesimi</b>	<b>1000</b>	

### **A)- ETA'**

#### **Punteggio massimo punti 350**

ANNI	PUNTI	ANNI	PUNTI	ANNI	PUNTI
meno di 25	0	da 32 a 36	140	da 58 a 71	280
da 25 a 27	35	da 36 a 41	175	da 71 a 100	315
da 27 a 29	70	da 41 a 48	210	oltre 100	350
da 29 a 32	105	Da 48 a 58	245		

### **B) - ORIGINALITA' E RESTAURO - Punteggio massimo punti 150**

Non ha importanza se una o più parti della barca sia composta ancora degli stessi materiali di quando venne varata. L'importante è che eventuali sostituzioni siano state eseguite attenendosi sia filologicamente, sia come materiali, sia infine come estetica, a modelli assolutamente in linea con l'originale. Se una parte della barca è stata sostituita o al limite la barca stessa è stata ricostruita, ma in maniera tale da sembrare perfettamente autentica, viene considerata come originale.

#### **Calcolo del punteggio:**

Viene calcolato in base alla percentuale delle parti non originali che vi sono nello scafo che si sta esaminando.

Per esempio: se la parte della barca che non è stata restaurata adeguatamente rappresenta il 10% del totale, il punteggio sarà così calcolato: il 10% sul punteggio massimo 150 è 15. Si toglie di conseguenza 15 da 150. Il risultato è 135.

### **C) - MANUTENZIONE - Punteggio massimo 150 punti**

Si valuta unicamente la manutenzione della barca. Si deve fare attenzione a non confondere la manutenzione con il precedente concetto "B originalità e di restauro".

#### **Calcolo del punteggio:**

Stesso principio del precedente punto B; viene calcolato in base al costo della manutenzione deficitaria paragonandolo al costo del restauro totale della barca.

### **D) - IMPORTANZA STORICA - Punteggio massimo 250 punti**

#### **Calcolo del punteggio:**

Della documentazione che un armatore presenta si valuta:

- 1) la rarità della storia della singola imbarcazione. Massimo 150 punti
- 2) la quantità e qualità degli elementi storici.

Un'ampia e rara documentazione, per esempio un volume di un centinaio di pagine rappresentano 100 punti.

Nessuna documentazione equivale a zero punti.

### **E) - PATINA D'USO - Punteggio massimo 100 punti**

#### **Calcolo del punteggio:**

E' la differenza, il plus che si può riscontrare tra una barca appena uscita dal cantiere, (che avrà ovviamente un altissimo punteggio nella voce C "manutenzione") e la stessa barca dopo essere stata usata per qualche tempo, ad esempio una stagione, con competenza e passione. La stessa barca acquisisce questo "qualcosa in più" derivante dal fatto che è stata tenuta e condotta amorevolmente e con competenza.

100 punti significano quanto di massimo si possa immaginare in questo campo.



## ALLEGATO 2

Scheda esempio di Stazza e Compenso dei Tempi

### Scheda di Stazza e Compenso

Denominazione:	<b>Deriva d'epoca di Classe olimpica</b>
Classe:	<b>Finn</b>
Numero velico:	<b>I - 000</b>
Nome:	<b>"Prova"</b>
Numero AIDE:	<b>00X</b>

Dati		Metodo di compenso	
TC (sec)	<b>3098</b>		
Classe	<b>1,069</b>	Finn	RYA Portsmouth Yardstick
CC	<b>1</b>	I - 000	
PA	<b>0,00</b>	I - 000	
PV	<b>0,00</b>	I - 000	
AA (sec)	<b>270</b>	I - 000	
punti ASDEC	<b>90</b>	I - 000	
TR (sec)	<b>3600</b>		