

Cari Ragazzi,

Cari Allenatori,

Ormai siamo vicini alla prima selezione e come al solito vi scrivo, in accordo con Marcello, per cercare di aiutarvi nella preparazione ai controlli preventivi.

Come ormai avrete visto una buona preparazione porta a superare le stazze in modo rapido e senza grosse perdite di tempo.

I controlli saranno gli stessi dell'anno scorso, quindi peseremo le barche, controlleremo le cime di traino, timoni, derive, alberature e vele. Questo vale (come da normativa) per i primi 25 di ogni interzonale. I restanti dovranno solo farsi timbrare la vela e mettere gli adesivi su tutto il materiale che utilizzeranno. Ovviamente le vele che verranno solo timbrate dovranno comunque essere già stazzate.

Per prenotare le stazze metteremo a disposizione un foglio nel quale bisognerà segnare l'allenatore (o il circolo) e il numero di barche. Così facendo avremo la possibilità di fare una breve chiacchierata per ricordarvi tutto quello che è necessario per superare le stazze e per prepararvi alla logistica delle stazioni di stazza. Ricordo che la prenotazione riguarda tutto il materiale e non solo lo scafo, quindi se prenotate alle 10, alle 10 farete la pesa delle barche, il controllo dei timoni, delle derive, degli alberi e delle vele.

Cose importanti da ricordare:

1) SCAFO:

- a) Presentarsi con il certificato di stazza della barca in ordine: quindi con la prova di galleggiabilità in corso di validità e con il passaggio di proprietà regolarizzato
- b) Placca ISAF leggibile
- c) Barca asciutta
- d) Salsicciotti sgonfi e integri
- e) Elastici, cime e bozzelli smontati (dove possibile)
- f) Cima di traino galleggiante senza nodi e lunga almeno 8 metri
- g) Salvagente in regola

Ricordo che i pesi correttori non possono essere tolti durante i controlli preventivi, ma solo aggiunti.

Durante i controlli succede spesso di vedere barche con adesivi di vecchie regate. Ricordatevi che non sono permessi e quindi vanno tolti.

Attenzione che avere la barca nuova non implica avere la prova di galleggiabilità in corso di validità in quanto non è detto che lo stazzatore abbia avuto la possibilità di farla durante la stazza in cantiere. Per essere più chiari, in caso di barca con meno di un anno, dovete guardare l'ultima pagina blu del certificato di stazza:

I have checked and measured the items on the table of this form printed in bold letters, and 'crossed out' all other items not measured by me.\*

\* Delete as applicable (see page 1 of this form).

Measurer's comments:.....

Measurer's Signature: .....

Measurer officially recognised by:..... Date:.....

I certify that I have witnessed a satisfactory buoyancy test (see Rule 3.2.7.5.)

Signature:.....

Position:..... Date:.....

©1994 IYRU Ltd Effective: 1st March 1995 Last Issue February 2010 International Optimist Measurement Form TO BE READ WITH DRAWINGS MDGRP 1-4

Firma dello stazzatore che stazza la barca

Firma dello stazzatore che fa la prova di galleggiabilità in occasione della stazza

Se manca la "seconda" firma, allora dovete fare la prova di galleggiabilità classica.

2) VELA:

- a) Presentarsi con vela disarmata e asciutta
- b) I numeri devono coincidere con il certificato di stazza della barca, devono essere ben visibili e tutti dello stesso colore. Ricordo che la A di ITA dev'essere:



E non:



Inoltre approfitto per ricordarvi che le vele stazzate dopo il 15 agosto 2016 dovranno avere numeri non digitali. I numeri e le lettere ammesse sono pubblicati sul documento della IODA e dell'AICO. Se non lo trovate chiamatemi che ve lo faccio avere.

3) APPENDICI:

- a) Presentarsi con deriva senza cime e elastici
- b) Timone con stick smontato
- c) Numero velico scritto su timone e deriva con pennarello indelebile

4) ALBERATURE:

- a) Numero velico scritto su albero, boma e picco
- b) Ricordo che i segni di stazza sull'albero devono essere ben visibili

All'iscrizione vi verranno fornite tre schede che, in via sperimentale, troverete già compilate. Essendo il primo esperimento vi prego di avere pazienza se ci sono degli errori.

Ricordatevi di consegnare le schede agli stazzatori quando vi presentate alle varie stazioni.

A proposito di chi non deve fare le stazze ma solo timbrare il materiale: vorrei informarvi che quest'anno la timbratura di tutto il materiale verrà fatta in una stazione a parte ad eccezione delle vele che dovranno essere fatte timbrare a una delle due stazioni delle vele. Per tale motivo questa operazione cercate di farla insieme ai vostri compagni di circolo che hanno da fare tutti i controlli preventivi

Per quanto riguarda i controlli in mare verranno controllati:

- Timbri e adesivi
- Segno di stazza della vela
- Cima di traino legata all'albero
- Sicura timone
- Sicura deriva
- Fischiello legato al salvagente
- Pagaia legata allo scafo
- Sassola legata allo scafo
- Sicura dell'albero
- Distanza della vela dal boma e dall'albero (massimo 10 mm)
- Distanza tra boma e archetto (massimo 100 mm)

Ci terrei a spendere anche quest'anno due parole sul salvagente: Ormai da diversi anni è entrata in vigore la regola del salvagente marchiato ISO 12402-5 o similari. Questo significa che sono accettati anche quelli costruiti con la norma precedente (EN393) o quelle extraeuropee. Per essere conformi, oltre alla marchiatura, devono essere della taglia adeguata a chi lo indossa e deve essere leggibile la descrizione fatta dal costruttore. Ovviamente non sono ammessi salvagenti strappati.

Per concludere: vorrei ricordarvi che la preparazione della barca nel rispetto delle regole di stazza risulta importantissima per regatare. È quindi fondamentale allenarsi anche sull'aver la barca in stazza perché le disattenzioni, in questo senso, possono costare molto care.

Resto a diposizione per qualsiasi chiarimento: il mio numero di telefono e il mio indirizzo e-mail, per chi non ce l'avesse, si trova sul sito della FIV nel registro degli stazzatori

A presto

Alberto Pindozi