

# **REGRAS**

## **REGRAS E ESPECIFICAÇÕES DA CLASSE FIRST 40.7 NO BRASIL**

### **A – INTERPRETAÇÃO**

Regras pré estabelecidas nem sempre podem englobar todos os tipos de situações. Se algum ponto não for mencionado aqui, deverá ficar a cargo de uma comissão técnica.

Interpretando estas regras e especificações, a comissão técnica considerará a intenção, antes de qualquer comprovação técnica, respeitando o princípio básico destas regras, que é a formação de classe monotipo no Brasil, em consonância com as demais classes 40.7 em outros países e procurando ser o mais competitivo possível, na regra IMS. Nada é opcional nestas regras e especificações, a menos que declarado aqui. Na ausência das regras específicas sobre um determinado caso, prevalecerão as regras gerais da ISAF.

As regras específicas para a classe 40.7 do Brasil serão corridas sem considerar o rating IMS, mesmo aquelas em que os barcos da classe 40.7 estejam pontuando para a classe IMS.

### **B – OS PADRÕES**

1 – Barco *standard*, versão regata, fornecido pelo fabricante Beneteau, com quilha de chumbo longa.

2 – Motorização: Todas oferecidas pelo fabricante

3 – Os planos originais e especificações oriundas da Beneteau ou uma cópia certificada destes planos, serão considerados delineadores dos padrões oficiais, com respeito a casco, convés e todo o equipamento.

### **C – ELEGIBILIDADE**

1 – É obrigatória a posse do certificado válido na classe IMS e o certificado da classe 40.7 do Brasil, emitido, anualmente, pela comissão de medição as classe, após a inspeção.

2 – Será de responsabilidade do comandante manter o barco dentro das regras.

3 – Um 40.7 pode ter sua elegibilidade contestada por meio de um protesto escrito. Os custos para a averiguação do referido protesto correrão por conta do protestante até que seja apurado o resultado, e o perdedor reembolsará as despesas.

4 – A comissão técnica da classe 40.7 do Brasil terá o poder de declarar um barco inelegível.

## **D – MODIFICAÇÕES PROIBIDAS**

### **1 – CASCO:**

Alteração no formato, peso e material.

### **2 – CONVÉS:**

2.1 – A ferragem do estai de proa, junto ao casco, não será modificada nem relocada.

2.2 – Os fuzis de brandal não serão modificados nem relocados.

2.3 – O trilho da genôa não pode ser mudado em comprimento nem relocado.

2.4 – O trilho da vela grande (traveller) não será mudado em comprimento nem relocado.

2.5 – Os cunhos permanecerão em seus lugares, com exceção do de meia nau, que poderá ser retirado.

2.6 – Não alterar pulpitos, guardas-mancebos e borda falsa de madeira.

2.7 – O uso de qualquer “*thru-deck-lead*”, para qualquer controle, é proibido.

2.8 – Vigias e gaiutas permanecerão em seus lugares.

### **3 – MASTREAÇÃO:**

3.1 – O mastro e a retranca não devem ter suas dimensões e material alterados.

3.2 – As cruzetas não podem ser alteradas em ângulo, comprimento, tipo de material e ferragens.

3.3 – O uso de hidráulica para propósito mecânico, em qualquer controle, não é permitido, exceto para o sistema já existente no estai de popa.

3.4 – O hidráulico de popa deve ser “*self pumping*”, com o curso limitado ao comprimento do equipamento *standard* de fábrica.

3.5 – O estaiamento não pode ser alterado em tipo de material, diâmetro, esticadores e ferragens de fixação.

### **4 – INTERIOR:**

4.1 – Na cabine principal, camas e almofadas não poderão ser removidas para participação em regata. São equipamentos originais e equivalentes em pesos e tamanhos.

4.2 – O equipamento padrão como “boiler”, baterias, carregador de bateria, tanques de combustível e água, fogão, geladeira elétrica, fornecido pelo fabricante, não é permitido alterar, retirar ou relocar.

4.3 – O mobiliário não poderá ser removido, alterado ou relocado para participação em regata.

4.4 – A âncora, a corrente e seu cabo devem permanecer no local onde foi feita a mediação em IMS.

## **E – MODIFICAÇÕES PERMITIDAS**

### **1 – CASCO:**

- 1.1 – Preparação e pintura de fundo.
- 2.1- A quilha pode ser ajustada e pintada sem alterar o peso e dimensões, de acordo com gabarito fornecido pela classe. É terminantemente proibido adicionar, retirar ou alterar o chumbo.

### **2 – CONVÉS:**

- 2.1 – O “*lay out*” de convés pode sofrer modificações nas ferragens e cabos, exceto as proibidas nestas regras.
- 2.2 – É permitida a alteração da enora, no sentido longitudinal.
- 2.3 – O uso do “*cockpit seat locker*” é opcional.
- 2.4 – É permitida a retirada do cunho de meia nau do barco.
- 2.5 – A ferragem de bico de proa (guia do cabo de ancora) pode ser removido

### **3 – MASTREAÇÃO:**

- 3.1 – É permitido o ajuste do comprimento dos estais de proa e popa, através de um esticador, ou outra ferragem.
- 3.2 – Qualquer tipo de sistema de “*head foil*”.
- 3.3 – O uso de qualquer tipo de instrumentação eletrônica/mecânica.
- 3.4 – É permitido o uso do pau de “*spinnaker*”, de fibra de carbono, respeitando o comprimento máximo de 4,42m.
- 3.5 – O tipo de catracas é opcional, desde que estejam na posição e quantidade especificadas pelo fabricante.
- 3.6 – É permitida a troca de qualquer dos cabos.
- 3.7 – É liberada a regulagem do pé de mastro, com ferragens de escolha do comandante do barco, observando o fator segurança.

### **4 – INTERIOR:**

- 4.1 – A adição de qualquer sistema ao sistema elétrico padrão.
- 4.2 – A adição de qualquer tipo de mobiliário e equipamentos.
- 4.3 – É permitida a relocação de pequenos equipamentos, com o peso máximo de 2kg, por peça, e no máximo de 5 kg, para todas as peças.

## **4 – VELAS**

Todas as definições são de acordo com as regras de equipamento a vela da ISAF “ERS”.

O número de velas a bordo em regata, será de acordo com as regras da ORC para IMS.

### 1 – VELA GRANDE:

$P \leq 14,89\text{m}$  (Testa)

$E \leq 5,4\text{m}$  (Esteira)

Girths máximos:

$MGT \leq 1,188\text{m}$

$MGU \leq 2,052\text{m}$

$MGM \leq 3,510\text{m}$

$MGL \leq 4,590\text{m}$

$HB \leq 0,216$

São permitidas um número máximo de cinco talas na vela grande. As talas devem estar separadas por uma distância aproximadamente igual pela valuma.

Numerais são obrigatórios em ambos os lados da vela grande e deverão ser colocados de acordo com as regras da ISAF.

É obrigatório o uso do logotipo da classe na vela grande.

### 2 – GENÔA:

$I = 15,730\text{m}$

$LP \text{ MAX} = 6,62\text{m}$

Numerais são obrigatórios em ambos os lados da genôa 1 e deverão ser colocados de acordo com as regras da ISAF.

### 3 – BUJA (GENÔA III):

$LP \text{ Máximo} = 4,580\text{m}$

Forras de rizo são proibidas

Até 4 talas são permitidas.

### 4 – BALÕES:

$SL \leq 15,610\text{m}$

$SMW \leq 7,940\text{m}$

$SF \leq 7,940 \text{ m}$

$SPL \leq 4,410\text{m}$

Numerais são obrigatórios em ambos os lados do balão e deverão ser colocados de acordo com as regras da ISAF.

### 5 – O USO E AQUISIÇÃO DE VELAS:

5.1 – Cada barco registrado pode adquirir não mais que cinco velas novas por ano, além do jogo completo inicial, que é igual ao máximo permitido em regata pela ORC. Velas estragadas, sem condições de conserto adequado, podem ser repostas. Para tanto, o comandante do barco deve fazer um pleito junto a comissão técnica, e a mesma dará a autorização, se julgar necessário ou procedente. As velas novas serão marcadas e datadas quando compradas.

- 5.2 – O calendário começará um dia depois da última regata do ano do calendário da classe.  
As opções de compra de velas não são cumulativas para o ano seguinte.
- 5.3 – O tipo de tecido para confecção de velas é liberado.

## **G – TRIPULAÇÃO**

- 1 – Peso máximo = 900 kg.
- 2 - A cada campeonato a tripulação será pesada antes da primeira regata, e no caso de alteração de tripulação, poderá alterar o peso referido durante a competição em 10 % de seu peso total para baixo, e 5 % de seu peso total para cima, não ultrapassando o peso máximo.

## **H – MATERIAL DE SEGURANÇA**

De acordo com as normas do DPC, para águas abrigadas.

## **I – REPAROS**

Em caso de reparos que possam alterar a estabilidade ou desempenho do barco, o mesmo deve ser submetido à comissão de medição, para adquirir autorização para os itens:

- . Mastreação
- . Casco/ Convés
- . Quilha e leme

