

VELA GOLF 2016

con il patrocinio



GOLF
MONTECATINI
TERME



YACHT CLUB MONTECATINI
"Straulino"



SEZIONE DI PISA



III TROFEO COMBINATA VELA & GOLF edizione 2016



"Trofeo Cavalieri di Santo Stefano – Memorial Poli"

Marina di Pisa 3 Luglio 2016

MANIFESTAZIONE VELICA DEL DIPORTO

ISTRUZIONI DI VELEGGIATA

“Trofeo Cavalieri di Santo Stefano – Memorial Poli”

Il Trofeo combinata Vela & Golf

Marina di Pisa, 3 Luglio 2016

1. Regolamenti e iscrizioni

Come da Avviso di Veleggiata.

Per lo svolgimento della Veleggiata saranno applicate le regole NIPAM, integrate con queste istruzioni

2. Comitato Organizzatore

– Luca Poli - Enzo Meucci – Massimiliano Barsotti – Stefano Bettarini

2.1 Coordinatore veleggiata: Silvio Dell’Innocenti

3. Avvisi ai concorrenti

Gli avvisi ai concorrenti e le eventuali modifiche alle Istruzioni della veleggiata saranno esposti al quadro dei comunicati, collocato presso la sede della Lega Navale Italiana – Pisa e presso la sala riunioni situata nel Porto di Pisa, almeno 1 ore prima del segnale di Avviso (Partenza).

I partecipanti sono tenuti a prendere visione degli avvisi ed eventuali comunicati.

4. Programma

La manifestazione velica si svolgerà **Domenica 3 Luglio 2016** con il seguente programma:

Briefing: ore 09.30 (al Porto di Pisa)

Partenza: ore 11 (ora “H” salvo differimento).

Percorso: costiero (Vedi App. Alfa); **lunghezza:** 13,0 Mg circa (la lunghezza del percorso è indicativa).

Il Comitato Organizzatore utilizzerà per i calcoli delle classifiche l’effettiva lunghezza del percorso.

5. Imbarcazioni Ufficiali

La Barca del Comitato Organizzatore, sarà identificata da un **guidone della Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini** e da una **bandiera Arancione**

In caso di necessità la barca del Comitato Organizzatore potrà essere sostituita da un battello di servizio, identificato anch’esso da un guidone della Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini e da una bandiera Arancione ,

6. Descrizione del percorso

La veleggiata si svolgerà sul seguente percorso:

- Marina di Pisa (Partenza)

- eventuale disimpegno al vento; il punto di passaggio sarà indicato da battello di servizio identificato da un **guidone** della **Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini** e da una **bandiera BIANCA**
- passaggio in prossimità del faro Shiplight nel punto di coordinate 43°35,759'N e 010°12,674'E anch'esso indicato da battello di servizio, da lasciare a sinistra, identificato da un **guidone** della **Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini** e da una **bandiera BIANCA**
- Luminella (da lasciare a sinistra)
- Marina di Pisa (Arrivo).

Lunghezza complessiva del percorso: circa 13,0 Mg.

Se, sull'imbarcazione del Comitato Organizzatore sarà esposta la bandiera **D** del **CIS** sarà effettuato il disimpegno al vento; in questo caso il battello di servizio indicante il punto di passaggio dovrà essere lasciato a dritta, se contemporaneamente issata la **bandiera VERDE**, oppure a sinistra, se contemporaneamente issata la **bandiera ROSSA**.

6.a Partenza e Arrivo

La **linea di partenza** sarà la linea che intercorre tra un'asta con **bandiera bianca** posta sulla barca del Comitato Organizzatore ed un battello di servizio identificato da un **guidone** della **Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini** e da una **bandiera BIANCA** posizionato alla sinistra della barca Comitato Organizzatore

La **linea d'arrivo** sarà la congiungente fra un'asta con **bandiera bianca** posta sulla barca del Comitato Organizzatore ed un battello di servizio identificato da un **guidone** della **Lega Navale Italiana e/o dello Yacht Club Montecatini** e da una **bandiera BIANCA**, posizionato alla destra della barca Comitato Organizzatore

6.b Riduzione di percorso

Il Percorso potrà essere ridotto a discrezione del Comitato Organizzatore, esponendo la lettera **S** del **CIS** e una **bandiera bianca con avviso acustico, su una imbarcazione**, da lasciare a sinistra, **posta alla destra** dei punti di passaggio presso il faro Ship Light o Luminella.

La registrazione dei tempi di arrivo sarà eseguita dai battelli di servizio situati nei punti suddetti.

7. Tempo Limite

Il tempo limite scadrà alle ore 16,00. Nel caso in cui un'imbarcazione tagli entro il tempo limite, saranno classificate tutte le imbarcazioni arrivate entro le ore 16,30.

8. Recupero

Se per qualsiasi ragione, la prova qui sopra elencata non potesse essere effettuata, il Comitato Organizzatore si riserva la possibilità di recuperarla in data da comunicare.

9. Comunicazioni radiotelefoniche

Tutti gli yacht dovranno avere un apparato **radio VHF** con la possibilità di operare sui canali 16 e **72**.

Si potrà chiamare il Comitato Organizzatore esclusivamente per:

- comunicazioni d'emergenza;
- richieste di assistenza per motivi di sicurezza;
- comunicazione di protesta;
- comunicazioni di ritiro (obbligatorio).

10. Proteste

Le barche che intendano fare protesta dovranno comunicarlo al Comitato Organizzatore al momento del loro arrivo (o a quello del loro eventuale ritiro).

La comunicazione dovrà essere fatta alla barca comitato anche alla voce; dovrà ad ogni modo essere indicato il nome o il numero velico della barca protestata.

Le proteste dovranno essere compilate sugli appositi moduli disponibili presso la segreteria del campionato e dovranno essere consegnate non appena possibile, in ogni modo **entro una ora dall'arrivo dell'ultima barca arrivata**. La tassa di protesta è stabilita in € 25,00.

Gli orari ed il luogo delle udienze saranno esposti al quadro dei comunicati entro 30 minuti dalla fine del tempo limite per la presentazione delle proteste. Le barche protestanti e protestate sono tenute a prendere visione di tali orari e a far intervenire eventuali testimoni.

11. Divisione in classi

Come da Avviso di Veleggiata

12. Classifiche

Come da Avviso di Veleggiata

13. Penalizzazioni

Le penalizzazioni per le infrazioni alle regole saranno decise dal Comitato Organizzatore.

È prevista l'autopenalizzazione (giro comprensivo di una virata e una abbattuta).

In caso di partenza anticipata l'imbarcazione dovrà rientrare dagli estremi della linea di partenza prestando particolare attenzione a non ostacolare le barche partire regolarmente.

14. Controlli

L'ammissibilità delle imbarcazioni ed il loro collocamento nei vari gruppi sarà decisa dal Comitato Organizzatore sulla base delle regole nell'Avviso di Veleggiata ed i dati dichiarati nel modulo di iscrizione.

Il Comitato Organizzatore si riserva di verificare l'esatta corrispondenza dei dati dichiarati e dei requisiti di sicurezza richiesti per la partecipazione alla veleggiata. La mancata corrispondenza potrà dare luogo a penalizzazione.

15. Ritiro

In caso di ritiro dalla manifestazione la barca dovrà comunicar e la propria decisione al Comitato Organizzatore o ai mezzi di scorta non appena possibile.

16. Responsabilità

Come da Avviso di Veleggiata e Modulo di iscrizione alla veleggiata.

I concorrenti prendono parte alla manifestazione a loro rischio e pericolo.

L'autorità organizzatrice ed il comitato non assume alcuna responsabilità per danni materiali alle cose o infortuni alle persone o in caso di morte subiti in conseguenza alla manifestazione velica prima, durante o dopo lo svolgimento della stessa.

17. Premiazione

Per il III Trofeo Vela&Golf la premiazione sarà fatta sabato 9 luglio ore 20,30 durante la festa dello Yatch Club Montecatini nella suggestiva cornice presso il ristorante del Cosmopolitan Golf di Terrenia

Per il Trofeo Memorial Poli come da Avviso di Veleggiata

APPENDICE ALFA

Area di partenza

La zona della manifestazione velica sarà situata nelle acque antistanti Marina di Pisa.

Procedura di partenza

La procedura di partenza sarà la seguente:

| Orario | Segnale | Significato |
|---------------|----------------------------------|---------------|
| Ora H – 5 min | Alzata bandiera Gialla | Preparatorio |
| Ora H – 4 min | Alzata bandiera "P" (del CIS) | Preparatorio |
| Ora H – 1 min | Ammainata bandiera "P" (del CIS) | Ultimo minuto |
| Ora H 0 min | Ammainata bandiera GIALLA | Partenza |

Tutti i segnali di partenza saranno accompagnati, possibilmente, da segnale sonoro e comunicazione VHF.

L'Ora H è quella indicata al punto 4. L'eventuale differimento sarà indicato dall'esposizione della bandiera Intelligenza. La partenza sarà data non prima di 1 minuto dall'ammainata della bandiera di differimento.

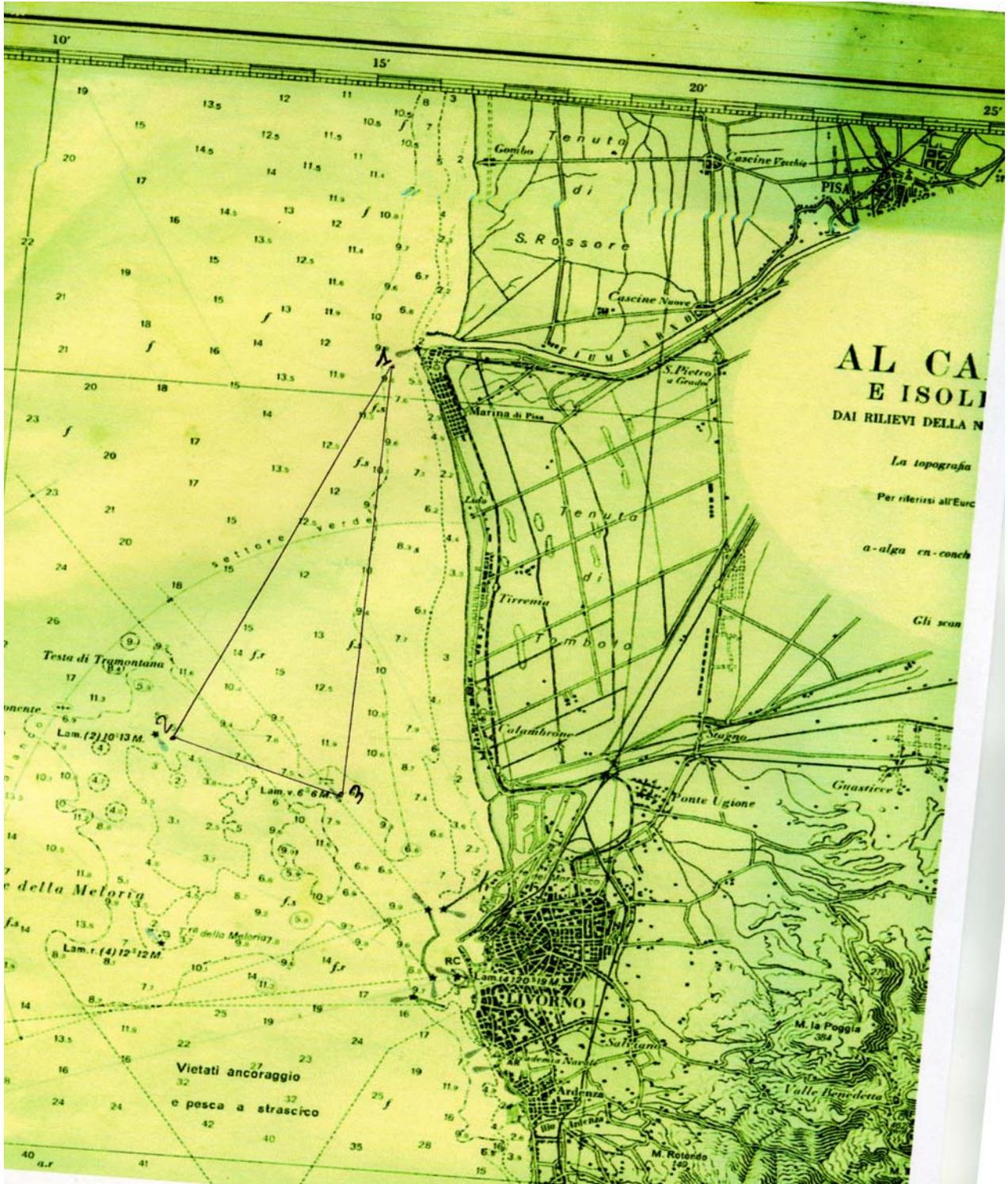
Una barca dovrà partire entro 10 minuti dal suo segnale di partenza, altrimenti sarà classificata DNS.

In caso di partenza anticipata il Comitato Organizzatore procederà come segue:

- **richiamo individuale:** esposizione **lettera X** (CIS) accompagnata da 1 segnale sonoro e comunicazione VHF all'imbarcazione che ha commesso l'infrazione.
- **richiamo generale:** esposizione **PRIMO RIPETITORE** (CIS) accompagnata da 2 segnali sonori e comunicazione VHF alle imbarcazioni partecipanti.

APPENDICE BETA

(estratto carta nautica – percorso veleggiata)



NORME NIPAM

ESTRATTO DAL REGOLAMENTO INTERNAZIONALE PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE - 1972

EMENDATO DALL'I.M.O. CON RISOLUZIONE A. 464 (XII) ADOTTATA IL 19 NOVEMBRE 1981

PARTE A. GENERALITÀ'

Regola 1. (Applicazione).

a) Le presenti Regole si applicano a tutte le navi in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima. b) Nessuna delle presenti Regole deve ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dalle autorità competenti relativamente alla navigazione nelle rade, nei porti, nei fiumi, nei laghi o nelle vie d'acqua interne comunicanti con l'alto mare e accessibili alla navigazione marittima. Tuttavia queste disposizioni speciali devono essere conformi il più possibile alle presenti Regole. **c) Nessuna delle presenti regole deve ostacolare l'applicazione di disposizioni speciali emanate dal Governo di uno Stato allo scopo di aumentare il numero dei fanali di posizione, segnali luminosi, o segnali a fischio da utilizzare per le navi da guerra e le navi in convoglio, o allo scopo di aumentare il numero dei fanali di posizione, o segnali luminosi da usarsi a bordo di navi da pesca intente a pescare in flottiglie. Tali fanali di posizione, segnali luminosi, o segnali a fischio, supplementari, devono, per quanto possibile essere tali da non poter essere confusi con nessun altro fanale, o segnale, autorizzati d'altronde nelle presenti regole.** d) Schemi di separazione del traffico possono essere adottati dall'Organizzazione a fini delle presenti Regole. e) Qualora un Governo interessato ritenga che una nave di costruzione speciale o adibita a operazioni speciali non possa attenersi completamente a quanto disposto dalle presenti regole circa il numero, la posizione, la portata o i settori di visibilità dei fanali o segnali, oppure circa la disposizione e le caratteristiche degli strumenti di segnalazione sonora, tale nave deve attenersi a quelle altre disposizioni relative al numero, alla posizione, alla portata o ai settori di visibilità dei fanali o segnali, oppure relative alla disposizione e alle caratteristiche degli strumenti di segnalazione sonora, che il Governo stesso ritenga per detta nave il meno possibile in contrasto con le presenti regole.

Regola 2. (Responsabilità).

a) Nessuna delle presenti Regole può esonerare una nave, il proprietario, il comandante o l'equipaggio stesso, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'applicazione delle Regole stesse ovvero nell'attenersi a tutte le precauzioni richieste dall'ordinaria esperienza dei naviganti o dalle speciali circostanze del caso. b) Nell'interpretazione e nell'applicazione delle presenti Regole si debbono tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e i rischi di abordaggio, incluse le difficoltà in cui una nave può trovarsi, per le quali è necessario discostarsi dalle Regole stesse allo scopo di evitare un immediato pericolo.

Regola 3. (Definizioni generali).

- Ai fini delle presenti Regole, salvo disposizioni contrarie risultanti dal contesto: a) La parola "nave" designa qualsiasi tipo di natante, compresi quelli non dislocanti e gli idrovolanti, usati o in grado di essere usati come mezzo di trasporto sull'acqua. b) L'espressione "nave a propulsione meccanica" designa qualsiasi nave mossa da macchine. c) L'espressione "nave a vela" designa qualsiasi nave che navighi a vela, anche se dotata di propulsione meccanica purché questa non sia usata in quel momento. d) L'espressione "nave intenta alla pesca" designa qualsiasi nave che pesca con reti, lenze, sciabiche od altri sistemi di pesca che ne diminuiscano la manovrabilità, ma non include le navi intente a pescare con lenze trainate od altri sistemi di pesca che non ne riducono la manovrabilità.

PARTE B. REGOLE DI GOVERNO E MANOVRA

SEZIONE I CONDOTTA DELLE NAVI IN QUALSIASI CONDIZIONE DI VISIBILITÀ'

Regola 4. (Applicazione) . -

Le Regole riportate in questa sezione si applicano in qualsiasi condizione di visibilità.

Regola 5. (Servizio di vedetta). -

Ogni nave deve mantenere sempre un appropriato servizio di vedetta visivo ed auditivo, utilizzando tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento in modo da consentire una completa valutazione della situazione e del rischio di abbordaggio.

Regola 6. (Velocità di sicurezza). -

Ogni nave deve sempre procedere a velocità di sicurezza in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare abbordaggi e poter essere arrestata entro una distanza adeguata alle circostanze ed alle condizioni del momento. Nel determinare la velocità di sicurezza i seguenti fattori dovranno essere tra quelli tenuti in considerazione: a) Per tutte le navi: i) la visibilità; ii) la densità del traffico, inclusa la concentrazione di navi da pesca di altri tipi di navi; iii) la manovrabilità della nave con speciale riferimento alla distanza di arresto ed alle sue qualità evolutive nelle condizioni del momento; iv) di notte la presenza di luci di sfondo come quelle dovute a luci costiere ed al bagliore delle proprie luci; v) lo stato del vento, del mare e della corrente e la vicinanza di pericoli per la navigazione; vi) il pescaggio in relazione ai fondali esistenti nella zona. b) Inoltre, per le navi dotate di radar:

Regola 7. (Rischio di abbordaggio).

a) Ogni nave deve usare tutti i mezzi a disposizione adatti alle circostanze ed alle condizioni del momento per stabilire se esiste il rischio di abbordaggio. In caso di dubbio il rischio deve ritenersi esistente. d) Nel valutare l'esistenza del rischio di abbordaggio dovranno essere tenute in debito conto le seguenti considerazioni: i) tale rischio deve essere giudicato esistente se il rilevamento bussola di una nave che si avvicina non cambia in maniera apprezzabile; ii) tale rischio può, talvolta, esistere anche quando si osserva un'apprezzabile variazione di rilevamento, particolarmente se si avvicina una grande nave od un rimorchio, oppure quando la nave che si avvicina è a distanza molto breve.

Regola 8. (Manovra per evitare l'abbordaggio).

a) Ogni manovra intrapresa allo scopo di evitare un abbordaggio, se le circostanze del caso lo permettono, deve essere eseguita con decisione ed ampio margine di tempo e con il dovuto rispetto delle buone regole dell'arte marinara. b) Ogni variazione di rotta o di velocità o di entrambe per evitare l'abbordaggio deve, se le circostanze del caso lo consentono, essere abbastanza ampia da risultare evidente all'altra nave che osserva visualmente o con il radar; una successione di piccole variazioni di rotta o di velocità o di entrambe dev'essere evitata. c) Se lo specchio d'acqua è sufficientemente ampio, la variazione di rotta da sola può essere la manovra più efficace per evitare avvicinamenti pericolosi, purché sia fatta in tempo utile, sia decisa e non causi altra situazione di eccessiva vicinanza con altre navi. d) La manovra intesa ad evitare l'abbordaggio con un'altra nave deve essere tale da condurre a passare a distanza di sicurezza. L'efficacia della manovra dev'essere attentamente controllata fino a che l'altra nave non sia passata e disimpegnata. e) Se necessario, per evitare un abbordaggio o per guadagnare tempo e valutare meglio la situazione, una nave deve diminuire la velocità, fermare od invertire la rotta

SEZIONE II CONDOTTA DELLE NAVI IN VISTA L'UNA DALL'ALTRA

Regola 11. (Applicazione). -

Le Regole di questa sezione si applicano alle navi in vista l'una dall'altra.

Regola 12. (Navi a vela).

a) Quando due navi a vela si avvicinano l'una all'altra, così da correre il rischio di un abbordaggio, una di esse deve manovrare per lasciare libera la rotta all'altra, nel modo seguente: i) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra; ii) quando tutte due le navi hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopravento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento;iii) se una nave con il vento sulla sinistra vede una nave sopravento e non può stabilire con sicurezza se l'altra nave ha il vento sulla sinistra o sulla dritta deve manovrare in modo da

lasciare libera la rotta all'altra. b) Ai fini della presente Regola si considera sopravento il lato opposto a quello in cui è bordato il boma della randa o, nel caso di navi a vele quadre il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

Regola 13. (Nave che ne raggiunge un'altra).

una nave che ne raggiunge un'altra deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta. b) Una nave deve essere considerata come una nave che ne raggiunge un'altra, quando si avvicina all'altra venendo da una direzione di più di 22,5 gradi a poppavia del traverso di quest'ultima, che si trova cioè, relativamente alla nave che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte potrebbe scorgere solo il fanale di coronamento, ma nessuno dei fanali laterali di questa ultima. c) Quando una nave non può stabilire con certezza se ne sta raggiungendo un'altra, deve ritenere che questa situazione si stia verificando ed agire di conseguenza. d) Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento tra le due navi potrà far considerare la nave che raggiunge l'altra come una che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti Regole ed esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta fino a che non l'abbia oltrepassata e non sia libera da essa

Regola 15. (Situazione di rotte incrociate).

Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che s'incrociano in modo da implicare rischio di abbordaggio, la nave che vede l'altra sulla propria dritta, deve lasciare libera la rotta all'altra e, quando le circostanze lo permettono, deve evitare di passarle di prora.

Regola 16. (Comportamento della nave che deve lasciar libera la rotta) -

Una nave che deve lasciar libera la rotta ad un'altra deve, per quanto è possibile, manovrare in modo deciso e tempestivo per ottemperare a tale obbligo e lasciare ben libera la rotta.

Regola 17. (Comportamento della nave che non deve manovrare).

a) i) Quando una delle due navi deve lasciar libera la rotta, l'altra deve mantenere immutata la rotta e la velocità. ii) quest'ultima nave può tuttavia prendere l'iniziativa di manovrare per evitare l'abbordaggio, non appena risulti evidente che la nave tenuta a lasciar libera la rotta non sta manovrando in maniera opportuna in conformità con le presenti regole. b) Quando, per qualche motivo, la nave tenuta a mantenere la sua rotta e la sua velocità si viene a trovare a distanza così ravvicinata da rendere la manovra della nave, che deve lasciar libera la rotta, insufficiente per evitare l'abbordaggio, deve manovrare nel modo più opportuno per evitare l'abbordaggio stesso.

Regola 25. (Navi a vela in navigazione e barche a remi).

a) Una vela in navigazione deve mostrare: i) i fanali laterali; ii) il fanale di poppa. b) In una nave a vela di lunghezza inferiore a 20 metri i fanali prescritti nel paragrafo a) di questa Regola possono essere combinati in un unico fanale fissato in testa o vicino alla testa dell'albero dove possa essere meglio visto. c) Una nave a vela in navigazione oltre ai fanali prescritti nel paragrafo a) di questa Regola, può mostrare in testa o presso la testa d'albero, dove possono essere meglio visti, due fanali visibili per tutto l'orizzonte, allineati verticalmente, dei quali quello superiore a luce rossa e l'altro a luce verde. Questi fanali però non devono essere mostrati insieme al fanale permesso dal paragrafo b) di questa Regola. d) i) Una nave a vela di lunghezza inferiore a 7 metri deve, se possibile, mostrare le luci prescritte nel paragrafo a) o b) di questa Regola, ma se ciò non è possibile, deve aver pronta una torcia elettrica od un fanale a luce bianca da mostrare in tempo sufficiente per prevenire l'abbordaggio; ii) una barca a remi può mostrare i fanali prescritti in questa Regola per le navi a vela, ma se ciò non è possibile, deve aver pronta una torcia elettrica od un fanale a luce bianca da mostrare in tempo sufficiente per prevenire l'abbordaggio. e) Una nave che procede contemporaneamente a vela ed a motore deve mostrare a prora, in maniera ben visibile, un segnale conico con il vertice in basso.