



VI TROFEO COMBINATA VELA & GOLF



edizione 2019



“Trofeo Cavalieri di Santo Stefano”



“Memorial Giulio Poli”



LEGA NAVALE ITALIANA

Sezione di Pisa

MANIFESTAZIONE VELICA DEL DIPORTO AVVISO DI VELEGGIATA

“TROFEO CAVALIERI DI SANTO STEFANO - MEMORIAL POLI”

“VI Trofeo VELA GOLF”

MARINA DI PISA, 7 luglio 2019



Le veleggiate intendono coinvolgere gli appassionati della vela che sono o non sono soliti frequentare i campi di regata e favorirne l'aggregazione con una attività ludico-sportiva. La manifestazione velica è aperta a tutte le imbarcazioni cabinate monoscafo.

A) ORGANIZZAZIONE

Lega Navale Italiana sezione di Pisa con la collaborazione dello YCMstraulino

Viale D'Annunzio 250 Marina di Pisa (PI)

B) LOCALITA' E PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE

Sede	Acque antistanti Marina di Pisa																						
Orari	Ore 9,30 : Briefing (presso la tensostruttura in Piazza delle Baleari nell'ambito della manifestazione <i>MareinFesta</i> 2019 Ore 11.00 : partenza della veleggiata salvo differimento indicato dal pennello di intelligenza del CIS																						
Percorso	Costiero di ca. 12 miglia nautiche individuato dalle seguenti coordinate di riferimento: <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th colspan="4">DATUM WGS84</th> </tr> <tr> <th>PUNTO</th> <th>LATITUDINE</th> <th>LONGITUDINE</th> <th>NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>43°40.370' N</td> <td>10°16.060' E</td> <td>Barca Comitato Arrivo/Partenza</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>43°35.914' N</td> <td>10°12.437' E</td> <td>Boa di virata n. 1</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>43°35.300' N</td> <td>10°15.580' E</td> <td>Boa di virata n. 2 materializzata dalla boa cardinale Luminella</td> </tr> </tbody> </table> <p>La veleggiata si svolgerà sul seguente percorso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marina di Pisa (Partenza) • <u>Eventuale</u> disimpegno al vento; il punto di passaggio sarà indicato da boa di colore arancione • Passaggio della boa (da lasciare a sinistra) di colore arancione posta a circa mt 500 a Nord del faro "Shiplight" • Passaggio della boa "Luminella" (da lasciare a sinistra) • Marina di Pisa (Arrivo). <p>Se, sull'imbarcazione del Comitato Organizzatore sarà esposta la bandiera D del CIS sarà effettuato il disimpegno al vento; in questo caso la boa di colore arancione 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. Vedere lo stralcio planimetrico.</p>			DATUM WGS84				PUNTO	LATITUDINE	LONGITUDINE	NOTE	A	43°40.370' N	10°16.060' E	Barca Comitato Arrivo/Partenza	B	43°35.914' N	10°12.437' E	Boa di virata n. 1	C	43°35.300' N	10°15.580' E	Boa di virata n. 2 materializzata dalla boa cardinale Luminella
DATUM WGS84																							
PUNTO	LATITUDINE	LONGITUDINE	NOTE																				
A	43°40.370' N	10°16.060' E	Barca Comitato Arrivo/Partenza																				
B	43°35.914' N	10°12.437' E	Boa di virata n. 1																				
C	43°35.300' N	10°15.580' E	Boa di virata n. 2 materializzata dalla boa cardinale Luminella																				
Recupero	14/07/2019																						

C) REGOLE APPLICATE

La navigazione durante la manifestazione si effettuerà rispettando le "Norme Internazionali per Prevenire gli Abbordi in Mare" (NIPAM) riportate in allegato e, pertanto, non si applicheranno le "Regole di Regata".

Le procedure di partenza e di arrivo saranno quelle descritte nelle "Istruzioni di Veleggiata".

Le eventuali "proteste" per episodi riguardanti la navigazione saranno esaminate dallo stesso Comitato Organizzatore le cui decisioni saranno inappellabili.

Regolamenti e legislazione di riferimento per la manifestazione:

- Norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare (NIPAM – COLREG 1972)
- Norme di legge per la navigazione da diporto e dotazioni di sicurezza
- Avviso di veleggiata
- Istruzioni di veleggiata
- Comunicazioni del Comitato Organizzatore

D) AMMISSIONE, SUDDIVISIONE IN RAGGRUPPAMENTI

Possono partecipare alla manifestazione tutte le imbarcazioni e i natanti a vela di Lunghezza Fuori Tutto (L.F.T.) non inferiore a 6 (sei) metri, abilitate alla navigazione da diporto entro le 12 miglia marine.

Le imbarcazioni ed i natanti devono essere dotati di motore ausiliario (entrobordo/fuoribordo) e di apparato radio VHF con capacità di operare almeno sui canali 16, 72 E 73 VHF.

Le imbarcazioni saranno suddivise in raggruppamenti utilizzando il criterio della L.F.T. come di seguito indicato:

Classe "ALFA"	L.F.T. da m. 6.00 a m. 9.50
Classe "BETA"	L.F.T. da m. 9.51 a m. 10.50
Classe "CHARLIE"	L.F.T. da m. 10.51

Per la determinazione dei raggruppamenti farà fede la L.F.T. dichiarata nella licenza di navigazione o da altra documentazione probante in tal senso per i natanti.

Si precisa che la L.F.T. non contempla, nella sua determinazione, pulpiti, fermi di prua, delfiniere, musoni, buttafuori di poppa, timoni esterni allo scafo, ecc.; qualora, per tipi identici di imbarcazioni fossero rilevate diverse L.F.T. da documentazione prodotta e tali differenze le facessero collocare in raggruppamenti differenti, il CO si riserva di collocarle comunque tutte nello stesso raggruppamento. È fatto obbligo di dichiarare al CO eventuali allungamenti della L.F.T., ottenute con appendici fisse tipo spoiler o similari, se non già registrate nei documenti di navigazione, onde poter creare raggruppamenti omogenei.

Per la formazione di un Raggruppamento è richiesta la partecipazione di almeno 3 imbarcazioni partecipanti. In caso contrario l'imbarcazione/i iscritta/e sarà/nno inserita/e nel Raggruppamento immediatamente superiore. Se anche nel Raggruppamento superiore non si raggiungesse il numero richiesto, gli accorpamenti saranno decisi secondo l'insindacabile giudizio del CO.

L'ammissibilità delle imbarcazioni ed il loro collocamento nei vari raggruppamenti, sarà deciso dal Comitato Organizzatore che potrà verificare l'esatta corrispondenza dei dati dichiarati.

Tutte le veleggiate in Campionato si svolgeranno a "vele bianche". E' consentito l'uso di vele di prua non inferite (spinnaker, gennaker, MPS, ecc.) che daranno luogo a penalizzazione.

Ulteriore penalizzazione è prevista per le imbarcazioni/natanti con assetto specificamente da regata e/o per l'utilizzo di vele ad alta tecnologia o similari (che dovranno essere dichiarate nel modulo di iscrizione).

E) ISCRIZIONE E QUOTA DI PARTECIPAZIONE

Le iscrizioni devono pervenire inderogabilmente alla segreteria della Lega Navale Italiana sez. di Pisa entro le ore 17.00 del giorno precedente la manifestazione, complete del modulo di iscrizione compilato e sottoscritto in modo completo, chiaro e leggibile, con tutte le informazioni richieste.

La quota di Iscrizione alla veleggiata, non rimborsabile, potrà essere versata anche mediante bonifico bancario

Lega Navale Italiana – Pisa	IT 47 X 08358 14000 000000050342
-----------------------------	----------------------------------

L'Armatore e/o lo skipper si rendono garanti dei dati forniti, ivi compresa l'immatricolazione o il numero velico. Per le imbarcazioni senza numero velico verrà fornito, dal Comitato Organizzatore, un numero identificativo.

L'iscrizione è valida se effettuata nei modi e nei termini previsti ed è stata consegnata tutta la documentazione cartacea richiesta.

Il Comitato Organizzatore si riserva la facoltà di effettuare a campione, direttamente sulle imbarcazioni, le verifiche dei dati dichiarati e la rispondenza delle dotazioni di sicurezza richieste.

La veleggiata è inserita nel Campionato LNI 2019 pertanto comporterà, in automatico, l'iscrizione gratuita al Campionato.

1. Rally Velico di Boccadarno "Vire-Vire", 1a tappa in data 26/05

2. Memorial Naldini, in data 16/06
3. Trofeo Cavalieri di Santo Stefano / Memorial Poli, in data 07/07
4. Rally Velico di Boccadarno "Vire-Vire", 2a tappa in data 21/07
5. Trofeo Lions Marconi, in data 01/09
6. "IO", "IO&TE", "IO&NOI", in data 22/09

La quota di iscrizione ad una singola veleggiata del Campionato, è stabilita come segue:

Classe "ALFA" = 30 €

Classe "BETA" = 40 €

Classe "CHARLIE" = 50 €

E' possibile versare la quota di iscrizione a tutte le veleggiate del Campionato in un'unica soluzione con le seguenti quote :

Classe "ALFA" = 150 €

Classe "BETA" = 200 €

Classe "CHARLIE" = 250 €

Dovrà, in ogni caso, essere effettuata l'iscrizione a ciascuna veleggiata.

F) CLASSIFICHE

Per ogni singola manifestazione del Campionato sono previste classifiche overall e per raggruppamento sulla base del Tempo Compensato (TC) come di seguito indicato.

Per la compilazione delle classifiche sarà calcolato il Tempo Compensato applicando la seguente formula che prevede un sistema di correzione in base alla L.F.T, all'età dell'imbarcazione, all'uso di vele di prua non inferite e all'uso di vele ad alta tecnologia:

$$TC = TR - TB * LP$$

dove :

TC = Tempo Compensato

TR = Tempo Reale

TB = Tempo Base

$$(1+AE) * (100+2800/(RADQ(2,6*LFT))) * SE(VNI="SI";1;1,05) * SE(VAT="SI";1;1,05)$$

AE = abbuono per età = coefficiente definito in funzione della vetustà dell'imbarcazione con un massimo di abbuono corrispondente a 30 anni, calcolato con la seguente formula = $SE(VET > 29; 7,5; 0,25 * VET) / 100$

VET = numero anni dall'anno di immatricolazione

LFT = Lunghezza Fuori Tutto in metri

VNI = uso di vele di prua non inferite (gennaker, spinnaker, MPS):

SI = 1 / NO = +5% su TB

VAT = uso di vele ad alta tecnologia (intendendo per bassa tecnologia cotone o dacron) e/o assetto da regata (cioè barche con scafo, albero o attrezzatura in carbonio):

SI = 1 / NO = +5% su TB

LP = Lunghezza Percorso in miglia nautiche

Ai fini della certificazione della vetustà dell'imbarcazione fa fede l'anno di immatricolazione, o per le barche non immatricolate, la dichiarazione dell'Armatore.

Per il Campionato è prevista solo la classifica overall, stilata con il "Sistema del minimo punteggio", sulla base delle classifiche overall in TC di ogni singola manifestazione secondo il seguente criterio :

Barca partita e arrivata regolarmente: punti pari al numero d'ordine nella classifica overall TC

Barca partita e non arrivata (arrivata fuori tempo massimo, ritirata, squalificata): punti pari al numero dei partenti della manifestazione +1

Barca iscritta e non partita : punti pari al numero di iscritti alla manifestazione +2

Barca non iscritta : punti pari al numero di iscritti alla manifestazione +5

Con lo svolgimento della quarta manifestazione valida, entrerà in vigore lo scarto del punteggio peggiore. In caso di parità di punteggio saranno considerati i migliori risultati conseguiti : maggior numero di primi posti, se questi sono in parità il maggior numero di secondi posti, e così via.

Se persiste una parità tra due o più barche, esse saranno classificate nell'ordine del loro punteggio conseguito nell'ultima manifestazione a cui hanno partecipato, ad esclusione dello scarto.

Qualsiasi parità rimanente sarà risolta usando i punteggi della penultima manifestazione a cui hanno partecipato, della terzultima e così via fino a quando tutte le parità sono risolte, tenendo conto in questo caso anche dei punteggi scartati.

G) PREMI E PREMIAZIONE

Per ogni singola manifestazione del Campionato saranno premiati : il 1°, 2° e 3° classificato nella classifica overall TC e, a seconda della numerosità, fino ai primi tre classificati di ciascuna classe.

Per il Campionato saranno premiati : il 1°, 2° e 3° classificato nella classifica overall.

La premiazione sarà effettuata durante la festa di fine anno che si terrà presso la sede della Sezione di Pisa della L.N.I.

H) RESPONSABILITA' E SICUREZZA

La Lega Navale Italiana Sezione di Pisa ed il Comitato Organizzatore declinano ogni responsabilità per danni che dovessero derivare a persone o cose, sia in mare che a terra, in conseguenza della partecipazione o anche della sola iscrizione alle manifestazioni del Campionato.

Ogni imbarcazione è libera di partecipare, di non partecipare o di ritirarsi in qualsiasi momento.

Il certificato medico, pur non essendo obbligatoriamente richiesto (trattandosi di attività diportistica promozionale), rimane, comunque, "consigliato", rimandando la decisione al giudizio dell'armatore.

Responsabilità e decisione di partecipare: i partecipanti alle manifestazioni del Campionato partecipano a loro proprio rischio e pericolo e sotto la propria personale responsabilità.

La responsabilità della decisione di una barca di partecipare alle manifestazioni del Campionato di continuarla è solo dell'armatore o di un suo rappresentante.

L'armatore, o suo rappresentante, è l'unico responsabile della sicurezza della propria imbarcazione e della rispondenza delle dotazioni di bordo alle esigenze della navigazione d'altura e della salvaguardia delle persone imbarcate e dei naviganti in genere.

E' fatto obbligo a tutti l'osservanza delle norme vigenti sulla navigazione da diporto e quelle emanate dalle Capitanerie di Porto competenti.

Sicurezza e soccorso: ogni imbarcazione partecipante deve essere dotata di tutte le attrezzature di sicurezza previste dal Codice della Nautica da Diporto.

Spetta ad ogni partecipante la responsabilità personale di indossare un mezzo di galleggiamento individuale adatto alle circostanze, salvo decisione di obbligatorietà da parte del Comitato Organizzatore indicata con apposito segnale o comunicazione.

Secondo la tradizione marinara ogni partecipante è tenuto a dare aiuto ad ogni imbarcazione o persona in pericolo. Quando una barca partecipante presta soccorso e successivamente riprende la navigazione, nel caso sia prevista una classifica finale, essa può chiedere al Comitato Organizzatore una compensazione per il tempo impiegato per prestare soccorso.

Corretto navigare: una barca ed il suo armatore devono navigare nel rispetto dei principi di sportività e correttezza.

Assicurazioni: ogni imbarcazione/natante partecipante deve essere in possesso della assicurazione di responsabilità civile a copertura di eventuali danni provocati a terzi e alle persone trasportate per un massimale minimo di €1.500.000,00, con estensione per la navigazione a vela.

I) ACCETTAZIONE DELLE REGOLE

Nel partecipare alle manifestazioni, di cui al p. 3, ogni armatore e partecipante acconsente :

ad assoggettarsi incondizionatamente, senza possibilità di ricorso, al rispetto delle presenti disposizioni;
ad accettare le decisioni assunte dal C.O. relative ad ogni questione sorgente dalle presenti disposizioni;
a non ricorrere ad altri relativamente alle decisioni assunte dal C.O.

J) FACILITAZIONI & MANIFESTAZIONI COLLATERALI

Facilitazioni sono disponibili su richiesta in segreteria LNI per l'ormeggio nella notte precedente alla data della manifestazione.

K) MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLE MANIFESTAZIONI

Per tutto quanto non indicato sul presente Bando si rimanda alle "Istruzioni di Veleggiata" di ogni singola manifestazione disponibili in segreteria LNI il giorno precedente la manifestazione.

L) ELENCO DOCUMENTAZIONE E ALLEGATI

DOCUMENTAZIONE RICHIESTA (da presentare al momento dell'iscrizione)

- a. Modulo di iscrizione LNI **Per gli iscritti alla Combinata Vela Golf nel campo Veleggiata dovrà essere indicato "Vela-Golf" per l'inserimento dell'imbarcazione nella classifica dedicata**
- b. Copia del certificato di assicurazione R.C. con massimale minimo di € 1.500.000,00 con estensione per la navigazione a vela
- c. Ricevuta di pagamento della tassa di iscrizione

M) ALLEGATI

- BANDO GARA DI GOLF
- MODULO DI ISCRIZIONE VELEGGIATA LNI
- NORME NIPAM

BANDO GARA DI GOLF

1) *REGOLAMENTO*

La gara di Golf si disputerà sul percorso del Golf Club Montecatini con la formula 18 buche, Louisiana a squadre composte da 3 giocatori, di cui un velista o comunque senza hcp.

La gara si svolge nel rispetto del regolamento della Federazione Italiana Golf sul quale vigila la commissione sportiva del Golf Club Montecatini.

2) *CLASSIFICHE*

La classifica verrà redatta in base alla somma dei punteggi stableford realizzati da ciascuna squadra.

3) *PREMI*

Saranno assegnati i seguenti premi: 1°, 2°, 3° squadra

Eventuali premi speciali (p.es. "nearest to the pin"), se messi a disposizione dagli sponsor della manifestazione, saranno comunicati agli iscritti

TROFEO individuale COMBINATA VELA GOLF

1) Al "Trofeo individuale Combinata Vela Golf "saranno iscritti tutti i partecipanti ad una o ad ambedue le manifestazioni gara di golf e veleggiata

2) CLASSIFICHE

Ai fini dell'assegnazione del 5° Trofeo Combinata Vela Golf 2018 le classifiche saranno così redatte:

- GARA DI GOLF

A tutti i componenti la squadra prima classificata, 1 punto, ai componenti della seconda 2 punti, a quelli della terza 3 punti e così di seguito.

I componenti le squadre di golfisti non partite e quelli delle squadre squalificate riceveranno un punto in più dell'ultimo classificato.

- VELEGGIATA

A tutti i componenti l'equipaggio della prima classificata, 1 punto, ai componenti della seconda 2 punti, a quelli della terza 3 punti e così di seguito.

i componenti l'equipaggio delle imbarcazioni non partite e quelli delle barche squalificate riceveranno un punto in più dell'ultimo classificato.

- COMBINATA

Ad ogni partecipante verrà assegnata la somma dei punteggi, conseguiti nella gara di golf e nella veleggiata, tale sommatoria produrrà il punteggio della classifica finale della combinata, dove il Primo sarà colui che avrà ottenuto il minor punteggio dalla somma dei punteggi conseguiti, secondo chi avrà ottenuto il secondo minor punteggio e così di seguito

In caso di parità prevarrà il miglior risultato ottenuto nella prova di golf.

3) PREMI

Saranno assegnati i seguenti premi:

- Al primo classificato:

"TROFEO individuale COMBINATA VELA GOLF" edizione 2018 -

Alla secondo, terzo quarto e quinto, classificato

Premi speciali

- Alla prima imbarcazione classificata dove l'armatore/skipper sia socio dello Yacht Club Montecatini:

"TROFEO campione sociale YCM edizione 2018

- Alla seconda, terza quarta e quinta, classificata delle imbarcazioni dove l'armatore/skipper sia socio dello Yacht Club Montecatini



Lega Navale Italiana Sezione di Pisa

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 abbordaggio, 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 e a distanza molto breve.



Lega Navale Italiana Sezione di Pisa

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 visivamente 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. f). i) Una nave alla quale, in forza di una qualsiasi delle presenti regole, venga richiesto di non impedire il passaggio o il sicuro passaggio ad un'altra nave, deve, quando richiesto dalle circostanze del caso, manovrare tempestivamente in modo da lasciare un sufficiente specchio d'acqua per il sicuro passaggio dell'altra nave. ii) Una nave alla quale venga richiesto di non impedire il passaggio o il sicuro passaggio ad un'altra nave non è dispensata da tale obbligo quando si avvicina all'altra nave in modo tale da dar luogo a rischio di abbordaggio e deve, quando esegue la manovra in tal senso, prestare piena attenzione alle manovre che possano essere richieste dalle regole della presente parte. iii) Una nave, alla quale non debba essere impedito il passaggio, resta pienamente obbligata all'osservanza delle regole della presente parte quando le due navi si stanno avvicinando l'una all'altra in una maniera tale che vi sia rischio di abbordaggio.

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 sopravvento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento; iii) se una nave con il vento sulla sinistra vede una nave sopravvento 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 sopravvento 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 lasciar 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.