



## MANIFESTAZIONE VELICA DEL DIPORTO

### AVVISO DI VELEGGIATA

#### TROFEO LIONS "GUGLIELMO MARCONI"

Challenge Alto Tirreno

MARINA DI PISA, 4 SETTEMBRE 2016

#### A) ORGANIZZAZIONE

Lega Navale Italiana sezione di Pisa

Lions Club Pisa Host

#### B) LOCALITA' E PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione si svolgerà secondo il seguente programma:

Sede	Acque antistanti <b>Marina di Pisa</b>
Data	<b>04/09/16</b>
Orari	Ore 09.30 Briefing al Porto di Pisa, nell'aula presso la torre di controllo <b>Ore 11.00 Partenza veleggiata</b> (Eventuali variazioni saranno comunicate almeno 1 h prima della partenza)
Percorso (in appendice)	La manifestazione si svolgerà su percorso costiero di circa 13.5 miglia: Marina di Pisa (partenza) – disimpegno al vento (circa 0.5 miglia) – faro Ship Light – Luminella – Marina di Pisa (arrivo)
Eventuale recupero	In data da definirsi

Possono essere previste riduzioni o passaggi obbligati del percorso che saranno comunicate nelle istruzioni di veleggiata,

Le istruzioni saranno disponibili presso la segreteria del circolo organizzatore a partire dal 3 Settembre 2016.

Eventuali comunicati del Comitato Organizzatore saranno affissi presso la sede della Lega Navale di Pisa un'ora prima della partenza.

#### C) REGOLE APPLICATE

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

A tale riguardo le norme NIPAM sono riportate in allegato.

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, o da un Collegio di Tre membri scelti dal Comitato stesso, le cui decisioni saranno inappellabili.

### *Regolamenti e legislazione di riferimento per la manifestazione:*

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

### **D) AMMISSIONE e QUOTA DI PARTECIPAZIONE**

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.

Il responsabile dell'imbarcazione/natante dovrà essere in regola con le abilitazioni di legge richieste per la conduzione di imbarcazioni e natanti in relazione alla tipologia del percorso della manifestazione.

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

La quota di partecipazione è stabilita in:

- LOA < 10 metri = 30 €
- LOA > 10 metri = 40 €

La manifestazione velica si svolgerà a “vele bianche”. E' consentito l'uso di vele di prua non inferite (spinnaker, gennaker, MPS) 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) ISCRIZIONI**

Le iscrizioni dovranno pervenire alla segreteria della Lega Navale Italiana sez. di Pisa, anche via e-mail, entro le ore 18.00 del 2 Settembre 2016.

#### **Lega Navale Italiana – Pisa**

tel: 050/36652 fax: 050/36652 web: [www.leganavalepisa.it](http://www.leganavalepisa.it) mail: [pisa@leganavale.it](mailto:pisa@leganavale.it)

La scheda d'iscrizione dovrà essere compilata in modo completo, chiaro e leggibile, con tutte le informazioni richieste.

La quota di Iscrizione, non rimborsabile, potrà essere versata anche mediante bonifico bancario tenendo conto dei seguenti riferimenti

<b>COMITATO SERVICES LIONS CLUB PISA ONLUS</b> Via Santa Maria 94 - CF 93042240502	<b>IBAN: IT09U0630014003CC1790001006</b> Cassa di Risparmio di San Miniato Filiale 00187 –Pisa 4
---	--

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.

## F) SUDDIVISIONI IN RAGGRUPPAMENTI

Le imbarcazioni iscritte saranno suddivise in raggruppamenti utilizzando il criterio della Lunghezza Fuori Tutto come di seguito indicato:

Classe "ALFA"	L.F.T. da m. 6,00 a m. 8,49
Classe "BETA"	L.F.T. da m. 8.50 a m. 9,99
Classe "CHARLIE"	L.F.T. da m. 10.00 a m. 11.49
Classe "DELTA"	L.F.T. da m. 11.50. a m. 13.49
Classe "ECHO"	L.F.T. oltre m. 13.50.

Per la determinazione dei raggruppamenti farà fede la L.F.T. (Lunghezza Fuori Tutto) 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 5 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 decisa dal Comitato Organizzatore che potrà verificare, quando lo riterrà opportuno, l'esatta corrispondenza dei dati dichiarati.

## G) RITIRI

In caso di ritiro, l'armatore o lo skipper dell'imbarcazione deve darne tempestiva comunicazione al Comitato Organizzatore (per VHF o per telefono) con conferma di ricevuta del Comitato stesso. Il ritiro dovrà essere riconfermato al momento del rientro nel porto di destinazione. Tutte le imbarcazioni devono rimanere in ascolto radio per tutta la durata della manifestazione per ricevere eventuali comunicazioni dal Comitato Organizzatore o rispondere alle richieste di segnalazione della propria posizione.

## H) CLASSIFICHE e PREMIAZIONE

### Premi:

Saranno premiate la prima e la seconda imbarcazione su classifica finale di raggruppamento e la prima, la seconda e la terza su classifica finale overall.

Per la compilazione della classifica finale sarà applicata la seguente formula che prevede un sistema di correzione in base alla L.F.T.:

$$TB= 100+E*2800/\sqrt{(2,6 *LOA)}$$

dove "E" è un coefficiente definito in funzione della vetustà dell'imbarcazione

$$(E= 1+0,00125 \times \text{anno})$$

con un massimo di abbuono corrispondente a 30 anni.

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

Sono previste le seguenti penalizzazioni:

- uso di vele di prua non inferite (gennaker, spinnaker, MPS): +5% (sul tempo reale)
- 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): +5% (sul tempo reale)

### **Premi speciali**

Premi aggiuntivi (es.: l'imbarcazione giunta dal porto più lontano, l'imbarcazione con il più giovane/anziano partecipante, circolo velico con maggior quota di partecipanti, ecc) saranno stabiliti dal Comitato Organizzatore e, successivamente, comunicati ai partecipanti.

### **Premiazione ed eventi collaterali**

A fine veleggiata, il 4 settembre alle ore 18:00, è previsto un incontro conviviale con un piccolo rinfresco che si terrà al Porto di Pisa presso la piazzetta della Capitaneria di Porto

La premiazione sarà fatta nel corso della festa di fine stagione presso la sezione di Pisa della Lega Navale Italiana prevista per il 23 ottobre 2016

I proventi derivanti dalle iscrizioni saranno devoluti per service sul territorio pisano (in particolare rivolto ai giovani disabili) e di Fondazione Tender To Nave Italia Onlus.

## **I) RESPONSABILITA' E SICUREZZA**

I Circoli organizzatori 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 alla manifestazione in oggetto.

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 alla manifestazione partecipano alle veleggiate a loro proprio rischio e pericolo e sotto la propria personale responsabilità.

La responsabilità della decisione di una barca di partecipare alla manifestazione o 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 €.1.000.000,00.

**L) ORMEGGI**

La Direzione del Porto di Pisa metterà a disposizione degli armatori il posto barca gratuito, dal 1 al 5 Settembre. In caso di rinvio della regata verrà data successiva comunicazione sulla data di recupero.

Estensioni del periodo indicato potranno comunque essere concordate con la Direzione del Porto. L'offerta del posto barca non è comprensiva di consumi e servizi (energia elettrica, posto auto, ecc) che, pertanto, dovranno essere richiesti alla segreteria del Porto di Pisa.

Si fa presente agli armatori quanto segue:

- la richiesta di posto barca deve essere formalizzata alla Direzione del Porto dalla segreteria organizzativa (Lega Navale Italiana-Pisa) e non direttamente da parte dell'armatore.
- l'assegnazione del posto barca è prevista solo per le imbarcazioni che siano regolarmente iscritte alla veleggiata.

**M) ELENCO DOCUMENTAZIONE E ALLEGATI****1. DOCUMENTAZIONE RICHIESTA (da presentare al momento dell'iscrizione)**

- Modulo di iscrizione
- Lista equipaggio
- Copia del certificato di assicurazione R.C. con massimale minimo di € 1.000.000,00.
- Copia del bonifico di pagamento della tassa di iscrizione;

**2. ALLEGATI**

- MODULO DI ISCRIZIONE
- NORME NIPAM

# MANIFESTAZIONE VELICA DEL DIPORTO

## Modulo di Iscrizione "Trofeo Lions Guglielmo Marconi"

Marina di Pisa, 4 Settembre 2016

N.B. Compilare in stampatello leggibile - (\*) campi obbligatori

**Il sottoscritto\*** ..... **(data di nascita)\*** .....

**Indirizzo\*** .....

**Telefono cellulare\*** ..... **e-mail\*** .....

### CHIEDE L'ISCRIZIONE DELL'IMBARCAZIONE/NATANTE

**Nome dell'imbarcazione\*** .....

**Marca e modello** ..... **Anno di costruzione\*** .....

**Immatricolazione n°.\*** ..... **Numero velico (se su randa)** .....

**LOA (lunghezza fuori tutto in m.)\*** ..... **Cantiere** .....

**Vele di prua non inferite** (spinnaker, gennaker, MPS o similari): **SI** **NO**

**Assetto regata - vele di prua alta tecnologia** (bassa tecnologia = cotone/dacron): **SI** **NO**

**Circolo di appartenenza\*** ..... **Porto di partenza\*** .....

**Data** ..... **Firma (leggibile)\*** .....

Il sottoscritto, Armatore/Skipper dell'imbarcazione ..... chiedendo l'iscrizione della stessa imbarcazione alla manifestazione velica in oggetto, dichiara di aver preso visione dell'avviso di veleggiata redatto dal Comitato Organizzatore, di seguito riportato, e di uniformarsi a quanto in esso disposto.

Dichiara espressamente che l'imbarcazione è coperta da polizza assicurativa per danni a terzi e ai trasportati con un massimale minimo di euro 1.000.000.= **e con estensione per la navigazione a vela.**

All'uopo allega il certificato di assicurazione in corso di validità.

L'Armatore/Skipper dell'imbarcazione riconosce che la decisione di effettuare le prove della manifestazione sono di esclusiva responsabilità del comandante dell'imbarcazione, esonerando il Comitato Organizzatore ed i circoli organizzatori da ogni responsabilità inerente la condotta dell'imbarcazione durante la manifestazione.

### RESPONSABILITA' E SICUREZZA

I Circoli organizzatori 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 alla manifestazione in oggetto.

Ogni imbarcazione è libera di partecipare, di non partecipare o di ritirarsi in qualsiasi momento.  
Trattandosi di manifestazione amatoriale, non è richiesto, per i singoli partecipanti, il certificato medico (attività sportiva non agonistica), anche se resta consigliabile.

**Responsabilità e decisione di partecipare.**

I partecipanti alla manifestazione partecipano alle veleggiate a loro proprio rischio e pericolo e sotto la propria personale responsabilità.

La responsabilità della decisione di una barca di partecipare alla manifestazione o 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 €1.000.000,00=, con estensione della validità alle competizioni veliche (il certificato in corso di validità deve essere allegato al momento dell'iscrizione).

Data .....

Firma (leggibile)\* .....

Ai sensi dell'art.13 del D.lgs 196/03 Tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento personale dei dati personali, il Comitato Organizzatore informa che i dati da Lei forniti saranno utilizzati esclusivamente per partecipare all'evento e non verranno diffusi.

## INFORMAZIONI RELATIVE ALL'EQUIPAGGIO

### 1. ARMATORE/SKIPPER

Nome e cognome ..... data di nascita\* .....

Indirizzo ..... Città – CAP\* .....

Telefono Cell.\* ..... e-mail \* .....

### 2. LISTA EQUIPAGGIO (Nome e Cognome, leggibile)

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

5. \_\_\_\_\_

6. \_\_\_\_\_

7. \_\_\_\_\_

8. \_\_\_\_\_

9. \_\_\_\_\_

10. \_\_\_\_\_

11. \_\_\_\_\_

12. \_\_\_\_\_

Data\* .....

Firma (leggibile)\* .....

# 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 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.