

CAMPIONATO ITALIANO UFO 28 O.D.

Monfalcone

17 - 20 Settembre 2026

ISTRUZIONI DI REGATA

COMITATO ORGANIZZATORE:

Su delega della Federazione Italiana Vela l’Affiliato:

Società Vela Oscar Cosulich, via dell’Agraria 50 34074

Monfalcone (GO) – tel. 0481 711325 – email sport@svoc.org – sito web www.svoc.org

ABBREVIAZIONI

CIS - Codice Internazionale dei Segnali	SR - Segreteria di Regata
CdR - Comitato di Regata	CO - Comitato Organizzatore
CdP - Comitato delle Proteste	CT - Comitato Tecnico
IdR - Istruzioni di Regata	AO - Autorità Organizzatrice
BdR - Bando di Regata	DP - Penalità Discrezionale
RRS - Regole di Regata	

1. REGOLE

1.1. La Regata sarà disciplinata da:

- a) Le RRS
- b) la Normativa della FIV per l’Attività Sportiva Nazionale Organizzata in Italia 2026
- c) la Normativa per la Vela d’Altura 2026
- d) Le Equipment Regulations (ER) eventualmente pubblicate sull’ AUC
- e) Il regolamento della classe UFO 28 O.D.
- f) in caso di conflitto tra il BdR e le IdR, prevarranno queste ultime e gli eventuali successivi comunicati (modifica RRS 63.5(c)).

1.2. Tutte le barche hanno l’obbligo di avere a bordo durante tutto il Campionato un apparato VHF funzionante su tutti i canali marini

1.3 Sarà in vigore la RRS 90.3(e)

1.4 Sarà in vigore l’Appendice T (arbitrato)

1.3. Tutte le barche devono avere almeno un dispositivo funzionante per poter accedere alla piattaforma WEB RRS <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297>

2. COMUNICAZIONI AI CONCORRENTI E MODIFICHE DELLE IDR

2.1. Eventuali modifiche alle IdR, apportate dal CdR, dal CT e/o CdP ed altri Comunicati per i concorrenti saranno disponibili nell’AUC consultabile solo ON-LINE sulla piattaforma: <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297>

2.2. La segreteria di regata si trova presso la sede del SVOC dove è anche situata la base nautica della

regata.

- 2.3. A variazione del punto 3.2 del BDR eventuali modifiche alle IdR saranno esposte non più tardi di 90 minuti prima del segnale di avviso della prima prova di giornata ad eccezione di qualunque modifica al programma delle regate che verrà esposta entro le ore 20 del giorno precedente a quello in cui avrà effetto.
- 2.4. In mare, tutte le comunicazioni tra il CdR e i Concorrenti saranno effettuate tramite radio VHF sul canale 73. Eventuali comunicazioni radio dalle barche al CdR, saranno valide solo se confermate dal CdR. Per tutte le barche è fatto obbligo di ascolto sul canale 73 VHF durante la regata.
- 2.5. Tutti i segnali con bandiere effettuati dal CdR o altre comunicazioni saranno ripetuti via radio sul canale 73 VHF. La mancata comunicazione o ricezione non potranno essere oggetto di protesta o di richiesta di riparazione. Questo a modifica della RRS 60.1 e 61.1 (a)
- 2.6. Dall'esposizione del primo Segnale di Avviso fino alla fine dell'ultima prova di giornata, una barca in regata non potrà effettuare comunicazioni radio di alcun genere tranne per comunicare al CdR il proprio ritiro, eventuali emergenze o per rispondere a chiamate del CdR ad essa diretta. Questa restrizione si applica anche per le trasmissioni e le ricezioni voce o dati che non siano pubbliche e disponibili a tutte le barche. Questo modifica la RRS 41

3. [DP][NP] CODICE DI CONDOTTA E COMPORTAMENTO ECOSOSTENIBILE

- 3.1. Tutti i partecipanti ad una manifestazione sono soggetti alle regole del codice di comportamento sportivo.
- 3.2. I concorrenti e le persone di supporto dovranno adeguarsi ad ogni ragionevole richiesta formulata da un Ufficiale di Regata (UdR) o dal personale dell'Autorità Organizzatrice riguardante la manifestazione in essere.
- 3.3. I concorrenti e le persone di supporto devono gestire qualsiasi attrezzatura fornita dall'autorità organizzatrice con cura, abilità marinaresca, secondo le eventuali istruzioni per l'uso e senza interferire con la sua funzionalità.
- 3.4. In seguito ad una grave infrazione in tema di comportamento o di spirito sportivo, Il CdP potrà escludere una barca dall'ulteriore partecipazione alle prove successive o applicare altre sanzioni disciplinari. Ciò sarà applicato non solamente per le regate propriamente dette, ma anche per tutta la durata della Manifestazione
- 3.5. L'AO promuove l'Ecosostenibilità e ringrazia tutti i Partecipanti alla regata per i loro comportamenti "GREEN" come da **ALLEGATO 3**

4. SEGNALI A TERRA

- 4.1. I segnali a terra verranno esposti all'albero segnali posizionato presso la sede della SVOC.
- 4.2. Quando il segnale "INTELLIGENZA" viene esposto a terra con 2 segnali acustici significa: "la partenza della Regata è differita.", Il segnale di avviso sarà dato non meno di 60 minuti dalla rimozione del segnale "Intelligenza" accompagnata da 1 segnale acustico. Questo modifica il Segnale di Regata "Intelligenza".
- 4.3. Quando i segnali "INTELLIGENZA SU HOTEL" sono esposti a terra con 2 segnali acustici significa: "la partenza delle prove è differita, alle barche è fatto divieto di lasciare gli ormeggi. Il segnale di avviso sarà dato non meno di 60 minuti dalla rimozione del segnale "Intelligenza su Hotel" accompagnata da 1 segnale acustico. Questo modifica il Segnale di Regata "Intelligenza su Hotel".
- 4.4. Quando la bandiera "N" viene esposta a terra con 3 segnali acustici significa "La Regata odierna non verrà disputata. Non ci saranno Regate nella giornata". Questo modifica il segnale di regata "N".

5. PROGRAMMA

- 5.1. Sono previste un numero massimo di 9 prove su percorsi tecnici a bastone. Non potranno

essere corse più di 3 (tre) prove al giorno, salvo l'ultimo giorno in cui, per la sola necessità di recupero per validare il Campionato, si potranno svolgere 4 prove. In questo caso, la volontà di effettuare la quarta prova, verrà segnalata con l'esposizione della bandiera "G"

5.2. Nessun segnale di avviso sarà dato dopo le ore 16 di domenica 20 settembre 2026. a meno che non vi sia un segnale di richiamo generale o intelligenza esposto prima delle 16.00.

5.3. Programma:

Giovedì 17 settembre	ore 14-19	stazze e controllo Peso Equipaggi
Venerdì 18 settembre	ore 8-10	stazze e controllo Peso Equipaggi
	ore 10,30	skipper meeting
	ore 13.00	segnale di avviso prima prova.
Sabato 19 settembre	orario da definire	prove
Domenica 20 settembre	orario da definire	prove

5.4. L'orario di esposizione del Segnale di Avviso della prima prova dei giorni 19/09 e 20/09 verrà pubblicato sull' Albo dei Comunicati entro le ore 20:00 del giorno precedente. In assenza di comunicato sarà valido l'orario del giorno precedente.

6. BANDIERA DI CLASSE

6.1. La classe sarà identificata con la bandiera di UFO 28 OD

7. AREA DI REGATA

7.1. AREA DI REGATA 1 Le regate si disputeranno sul campo di regata del Golfo di Panzano. In questo caso verrà esposto il "Pennello 1" a terra, sull'albero dei segnali, almeno 90 minuti prima del segnale di avviso della prima prova di giornata.

7.2. AREA DI REGATA 2 Qualora il CdR e C.O. lo ritenessero opportuno, si potrà utilizzare anche il campo di regata posizionato a sud di punta Sdobba. In questo caso verrà esposto il "Pennello 2" a terra, sull'albero dei segnali, almeno 90 minuti prima del segnale di avviso della prima prova di giornata.

7.3. Il CdR può cambiare il campo di regata anche in mare per cause contingenti, l'eventuale spostamento di campo di regata verrà segnalata in mare con l'esposizione del pennello 1 o 2 prima od assieme al segnale "L"

7.4. L'ALLEGATO 1 visualizza i campi di regata.

8. CLASSIFICA E PUNTEGGIO

8.1. Come da BdR

9. IL PERCORSO

9.1. **P - 1 - 1a - 2p/2s - 1 - 1a - 2p/2s - A** Il diagramma nell'ALLEGATO 2 mostra il percorso con gli angoli approssimativi tra i lati, l'ordine nel quale le boe devono essere passate ed il lato dal quale devono essere lasciate.

9.2. La rotta bussola approssimativa per la boa 1 potrà essere esposta sul battello del CdR prima o assieme al segnale di avviso. Il CdR comunicherà la lunghezza del primo lato via radio sul Ch 73 VHF

9.3. Se la boa 1a di offset del percorso non è posizionata o è mancante durante la prova, le barche devono navigare direttamente alla boa successiva. Non ci saranno suoni o altri segnali. Il CdR ripristinerà la boa mancante prima possibile.

9.4. Se una delle due boe del cancello del percorso non è posizionata o è mancante durante la prova, la rimanente boa deve essere lasciata a sinistra. Non ci saranno suoni o altri segnali. Il CdR ripristinerà la boa mancante prima possibile. A modifica della regola 34

10. BOE

- 10.1. Le boe P – 1 – 1a – A saranno gonfiabili, di forma cilindrica e di colore arancione.
- 10.2. Le boe 2p e 2s saranno gonfiabili, di forma cilindrica e di colore giallo
- 10.3. Le seguenti boe sono boe da girare: 1 - 1a - 2p/2s
- 10.4. La nuova boa, come prevista nel paragrafo 12 sarà gonfiabile, di forma cilindrica e di colore giallo.

11. LA PARTENZA

- 11.1. Le prove saranno fatte partire come da RRS 26 con il segnale di avviso esposto 5 minuti prima della partenza.
- 11.2. La linea di partenza sarà tra un'asta con bandiera arancione posta sul battello CdR all'estremità destra della linea e la boa P all'estremità di sinistra. In prossimità della boa P di partenza potrà essere posizionato un battello del CdR, che non costituisce allineamento, per il rilevamento degli eventuali OCS.
- 11.3. Una barca che non parte entro 4 minuti dopo il segnale di partenza sarà classificata DNS senza udienza. Ciò modifica le RRS A5.1 e A5.2.
- 11.4. Dopo un richiamo individuale, il CdR cercherà di trasmettere il numero delle barche in OCS (es.: 2 imbarcazioni OCS), senza comunicare il numero velico delle stesse. In un momento successivo il CdR trasmetterà i numeri velici delle imbarcazioni identificate OCS-UFD-BFD sul canale 73 VHF. La mancanza della trasmissione o la sua mancata tempestività o l'ordine nel quale le barche sono avvisate, non saranno motivo per una richiesta di riparazione da parte delle barche. Ciò modifica la RRS 61.1(a).
- 11.5. Per avvisare le barche che una prova o una sequenza di prove inizieranno presto, sarà issata la bandiera arancione che definisce l'estremo di dritta della linea di partenza, con un segnale sonoro, almeno cinque minuti prima che venga esposto il segnale di avviso. Ciò integra i segnali di regata.

12. CAMBIO DI PERCORSO

- 12.1. Per cambiare il successivo lato del percorso, il CdR posizionerà una nuova boa e toglierà la boa originale non appena possibile.
- 12.2. Per il cambio di percorso la boa di bolina verrà sostituita con la nuova boa come descritto nel punto 10.4 **senza riposizionare la boa 1a di off set.**
- 12.3. Nei cambi della boa di poppa verranno usate le boe originali.
- 12.4. Tranne che ad un cancello, le barche dovranno passare tra il battello del CdR che segnala il cambio del percorso e la boa vicina, lasciando la boa a sinistra ed il battello del CdR a dritta.

13. ARRIVO

- 13.1. La linea di arrivo sarà tra un'asta con una bandiera blu posta sul battello CdR da lasciare a destra e la boa di arrivo A da lasciare a sinistra

14. SISTEMA DI PENALIZZAZIONE

- 14.1. La RRS 44.1 è modificata nel senso che è richiesta l'esecuzione di un solo giro invece di due (una virata ed una abbattuta).
- 14.2. Una barca che si sia auto penalizzata o ritirata in accordo con la RRS 44.1 dovrà compilare su : <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297> il relativo modulo entro il tempo limite per le proteste.

15. TEMPI TARGET E TEMPI LIMITE

- 15.1. Il tempo target per ogni prova è di 60 minuti. Il mancato rispetto del target time non sarà motivo di richiesta di riparazione. Ciò modifica RRS 61.1
- 15.2. Il tempo target per passare la boa 1 è di 15 minuti
- 15.3. Le barche che non arriveranno entro 20 minuti dall'arrivo e compimento del percorso della prima barca, saranno classificate "DNF Non arrivata" senza udienza. Ciò modifica le RRS 35, A4 e A5.
- 15.4. Il tempo limite per passare la boa 1 è di 30 minuti. Se nessuna barca avrà passato la boa 1 entro il tempo limite, la prova sarà interrotta
- 15.5. Il tempo limite di ogni prova è di 90 minuti. Se nessuna barca sarà arrivata entro il tempo limite, la prova sarà interrotta
- 15.6. La velocità minima del vento alla partenza è di 5 KT, se la velocità del vento durante una prova scende sotto i 3 KT per più di 5 minuti il CdR può interrompere la prova.
- 15.7. L'orario ufficiale della manifestazione è il tempo UTC + 2 ore (CEST)

16. PROTESTE E RICHIESTE DI RIPARAZIONE

- 16.1. Il tempo limite per le proteste è 90 minuti dopo che l'ultima barca è arrivata nell'ultima prova del giorno oppure dopo il segnale del CdR che oggi non saranno corse regate, quale sia il tempo più tardivo. L'orario sarà pubblicato all'albo ufficiale: <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297>
- 16.2. Le proteste o le richieste di riparazione dovranno essere redatte sul form della piattaforma web: <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297> a modifica di quanto previsto nel regolamento di regata.
- 16.3. Comunicati saranno pubblicati sulla piattaforma web <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297> non oltre 30 minuti dallo scadere del tempo limite per le proteste, per informare i concorrenti delle udienze nelle quali sono parti o nominati come testimoni. Le udienze saranno discusse nella sala per le proteste situata presso la sede della SVOC a partire dall'ora pubblicata.
- 16.4. Avvisi di protesta da parte del CdR o CdP saranno postati all'albo on line ufficiale per informare i concorrenti, ai sensi della Regola 60.2(b).

17. PUNTEGGIO

- 17.1. La manifestazione regata sarà valida se sarà portata a termine una prova.
- 17.2. Per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano dovranno essere disputate almeno quattro prove valide e devono partecipare almeno 10 imbarcazioni italiane (che siano partite in almeno una prova.)
- 17.3. Quando venissero completate 5 o più prove il punteggio della serie di una barca sarà la somma dei punteggi da essa conseguiti escludendo il risultato peggiore.

18. ATTREZZATURE E CONTROLLI DI STAZZA

- 18.1. [DP][NP] La sostituzione di equipaggiamento danneggiato o smarrito non sarà consentita se non autorizzata dal CT o, in sua assenza, dal CdR. Le richieste di sostituzione devono essere presentate utilizzando il sito RRS al CdR alla prima ragionevole occasione che può essere dopo la regata.
- 18.2. Se la sostituzione dovesse avvenire fra una regata e l'altra, sia il materiale danneggiato che quello in sostituzione dovrà essere presentato al CT o al CdR alla fine della giornata di regata, entro il termine ultimo per la presentazione delle proteste. In questo caso la sostituzione è soggetta all'approvazione del CdR in forma retroattiva.
- 18.3. [DP][NP] Una barca o la sua attrezzatura potranno essere controllate in qualsiasi

momento per accertarne la rispondenza alle regole di classe ed alle IdR. In acqua una barca può ricevere dal CT o da un ispettore di attrezzature l'ordine di recarsi in un'area designata adibita alle ispezioni.

19. BATTELLI UFFICIALI

I battelli ufficiali saranno così identificate se presenti sul campo di regata:

- Battello CdR partenza: Motoscafo bianco con la scritta SVOC
- Mezzi assistenza/posaboe dell'organizzazione: Bandiera bianca con lettera "S" rossa

20. RIFIUTI [DP]

I rifiuti potranno essere depositati a bordo delle imbarcazioni appoggio o di quelle ufficiali.

21. PREMI

Come da BdR

22. COMUNICAZIONI

Una barca non potrà effettuare comunicazioni radio durante la regata. Questa restrizione vale anche per i telefoni cellulari.

23. BARCHE DI SUPPORTO [DP]

I team leader, gli allenatori e altro personale di supporto, dovranno stare al di fuori dell'area dove le barche stanno regatando dal momento del segnale preparatorio della prima classe che parte, fino a quando tutte le barche siano arrivate, si siano ritirate o il CdR abbia segnalato un differimento, un richiamo generale o una interruzione

24. DICHIARAZIONE DI RESPONSABILITA'

- 24.1. Il Comitato Organizzatore non è responsabile di qualsiasi perdita, danno, morte o infortunio personale causato da concorrenti, proprietari, o loro skipper o equipaggio come risultato di aver preso parte alla regata. In più ogni armatore/concorrente garantisce che la barca è in grado di regatare.
- 24.2. La sicurezza di una barca e della sua gestione, inclusa l'assicurazione sono di unica responsabilità dell'armatore, che si deve assicurare che la barca sia equipaggiata meticolosamente in sicurezza e gestita da un equipaggio con esperienza sufficiente e in grado di affrontare, anche fisicamente, il maltempo.
- 24.3. La RRS 3 cita: "La responsabilità della decisione di una barca di partecipare a una prova o di rimanere in regata è solo sua." Pertanto i partecipanti sono consapevoli che l'attività velica rientra tra quelle disciplinate dall'art. 2050 del C.C. e che tutti i partecipanti dovranno essere muniti di un tesseramento federale valido che garantisce la copertura infortuni, ivi compresi caso morte ed invalidità permanente. I concorrenti stranieri devono rispettare eventuali requisiti della propria MNA ed essere in possesso di copertura infortuni comprensiva di morte ed invalidità permanente, come da Normativa FIV vigente
- 24.4. Né queste istruzioni di regata né alcuna ispezione sotto queste condizioni in qualsiasi modo riducono o limitano la totale ed assoluta responsabilità dell'armatore/concorrente per il suo equipaggiamento, la barca e la loro gestione. L'equipaggio è conscio di dover ritenere sufficientemente a conoscenza dell'adeguatezza dell'equipaggiamento di sicurezza e dei requisiti di assicurazione.

25. ASSICURAZIONE

Ogni barca partecipante o in alternativa ogni concorrente (con propria assicurazione o con tessera FIV plus) deve essere assicurata/o per la Responsabilità Civile in corso di validità con un massimale minimo di euro 1.500.000,00 come da normativa FIV vigente.

26. REGOLE SULLA SICUREZZA

- 26.1. [DP][NP]concorrenti che non lasciano l'area assegnata presso le basi nautiche per regatare in una prova programmata dovranno informare la SR entro l'orario programmato del primo avviso di giornata.
- 26.2. Una barca che si ritira dalla prova dovrà darne comunicazione al CdR al più presto possibile chiamando sul canale 73 VHF e dovrà aspettare di ricevere conferma da parte del CdR, oppure chiamare il numero di telefono **349 5216902**
- 26.3. Inoltre deve sempre compilare il modulo di dichiarazione di ritiro (anche se si tratta di ritiro non collegato all'esecuzione di una penalità) non oltre il tempo limite per la presentazione delle proteste disponibile sulla piattaforma On Line <https://www.racingrulesofsailing.org/events/14297>
- 26.4. Si ricorda inoltre che le norme internazionali per la navigazione prevedono che le navi in manovra vicino ai porti godono del diritto di precedenza anche sulle barche a vela. L'Autorità Marittima nell'autorizzazione alla presente regata richiede a tutti i concorrenti di non intralciare il traffico commerciale, per alcun motivo. Il CO ed il CdR si ritengono esonerati da ogni responsabilità, che ricadrà esclusivamente sulla barca interessata

**TUTTI GLI ADDENDUM E GLI ALLEGATI SONO PARTE
INTEGRANTE DELLE ISTRUZIONI DI REGATA**

IL COMITATO DI REGATA

ADDENDUM BPS [DP]

Regole per le Barche delle Persone di Supporto (BPS)

B1 – GENERALE

- .1 Per BPS si intende qualsiasi barca che sia sotto il controllo o la direzione di una “Persona di Supporto” come da Definizione RRS 2025-2028;
- .2 Queste Regole per le barche delle Persone di Supporto (BPS) dovranno essere rispettate sia a terra che in acqua. Dalle ore 10,00 del 18-09-2026 alla fine della manifestazione il 20-09-2026
- .3 L'AO può ispezionare le barche in qualsiasi momento per assicurarsi che queste Regole vengano rispettate e la Persona di Supporto della barca dovrà collaborare per questa ispezione.
- .4 Una presunta violazione di qualsiasi di queste Regole può essere riportata al CdP che potrà convocare un'udienza e agire in base alla RRS 62.1.
- .5 L'AO potrà, a sua discrezione, rifiutare di registrare BPS non ritenute idonee. In generale sono considerate idonee barche di lunghezza compresa fra 4,0 e 7,5 metri con sovrastrutture assenti o minimali.
- .6 Le barche e le persone di supporto dovranno essere registrati presso la segreteria regate prima di scendere in acqua per la prima volta nel corso della manifestazione.
 - 6.1. Ogni BPS dovrà essere assicurata per Danni contro terzi per una copertura minima di Euro 1.500.000,00 (o equivalente) per incidente;
 - 6.2. Solo una Persona di Supporto che si sia accreditata può essere il driver designato; -
 - 6.3. La persona che registra la barca dovrà firmare per confermare che:
 - è in possesso di una valida polizza di assicurazione da cui risulti la copertura della responsabilità civile per danni come richiesto al punto .6.1;
 - che il driver designato è in possesso di una regolare patente (ove ricorra) per la guida della BPS;
 - che chiunque usi un apparato radio VHF a bordo sia in possesso di un'idonea Certificazione per l'uso di detto apparato, come previsto dalla Legge -
 - 6.4. Se di Nazionalità Italiana, ogni persona di supporto dovrà essere tesserata FIV.
- .7 Le BPS dovranno essere identificate con un contrassegno adeguato fornito dall'AO che dovrà essere esposto in maniera ben visibile sul mezzo.

B2 - REGOLE DA RISPETTARE NELLA LOCALITA' DELLA MANIFESTAZIONE

- .1 Per essere messe in acqua le BPS dovranno utilizzare le aree allo scopo destinate. Una volta messe in acqua i carrelli dovranno essere immediatamente portati nel luogo loro destinato secondo le istruzioni fornite dall'AO
- .2 L'AO Solo le BPS registrate potranno seguire la regata.
- .3 Quando non utilizzate, le BPS dovranno essere ormeggiate in modo appropriato nei posti loro assegnati, per l'intero periodo in cui queste regole si applicano.
- .4 Le BPS dovranno utilizzare solo gli scivoli e gli spazi a loro destinati incluso l'ormeggio, la messa in acqua o il recupero, l'imbarco o lo sbarco di qualsiasi tipo di apparecchiatura.

B3 - SICUREZZA

1. Ogni accompagnatore o allenatore accreditato dovrà obbligatoriamente sottoscrivere l'apposito modulo FIV presso la SR dichiarando:
 - le caratteristiche del proprio mezzo di assistenza;
 - l'accettazione delle regole per il Personale di Supporto accreditati descritte in queste Regole;
 - i nominativi e i numeri velici dei concorrenti accompagnati.
2. Le BPS dovranno avere a bordo, oltre ai dispositivi previsti dalla Legge per il tipo di navigazione effettuata, le seguenti dotazioni:
 - radio VHF;
 - cime di traino (lunghezza minima 15 metri, diametro minimo 10 mm).
3. Dispositivo personale di galleggiamento (PFD) per tutti i passeggeri della BPS e per il conducente sempre indossati durante la navigazione;
4. [SP] Quando il motore è in funzione, il Kill Cord (dispositivo di spegnimento del motore) dovrà essere sempre connesso al driver. .
5. Il Personale di Supporto dovrà sempre eseguire le richieste degli Ufficiali di Regata. In particolare quelle riguardanti operazioni di salvataggio;
6. Le BPS dovranno inoltre adeguarsi a tutte le prescrizioni dell'Autorità Marittima competente per la sede della manifestazione.

B4 - LIMITAZIONI GENERALI

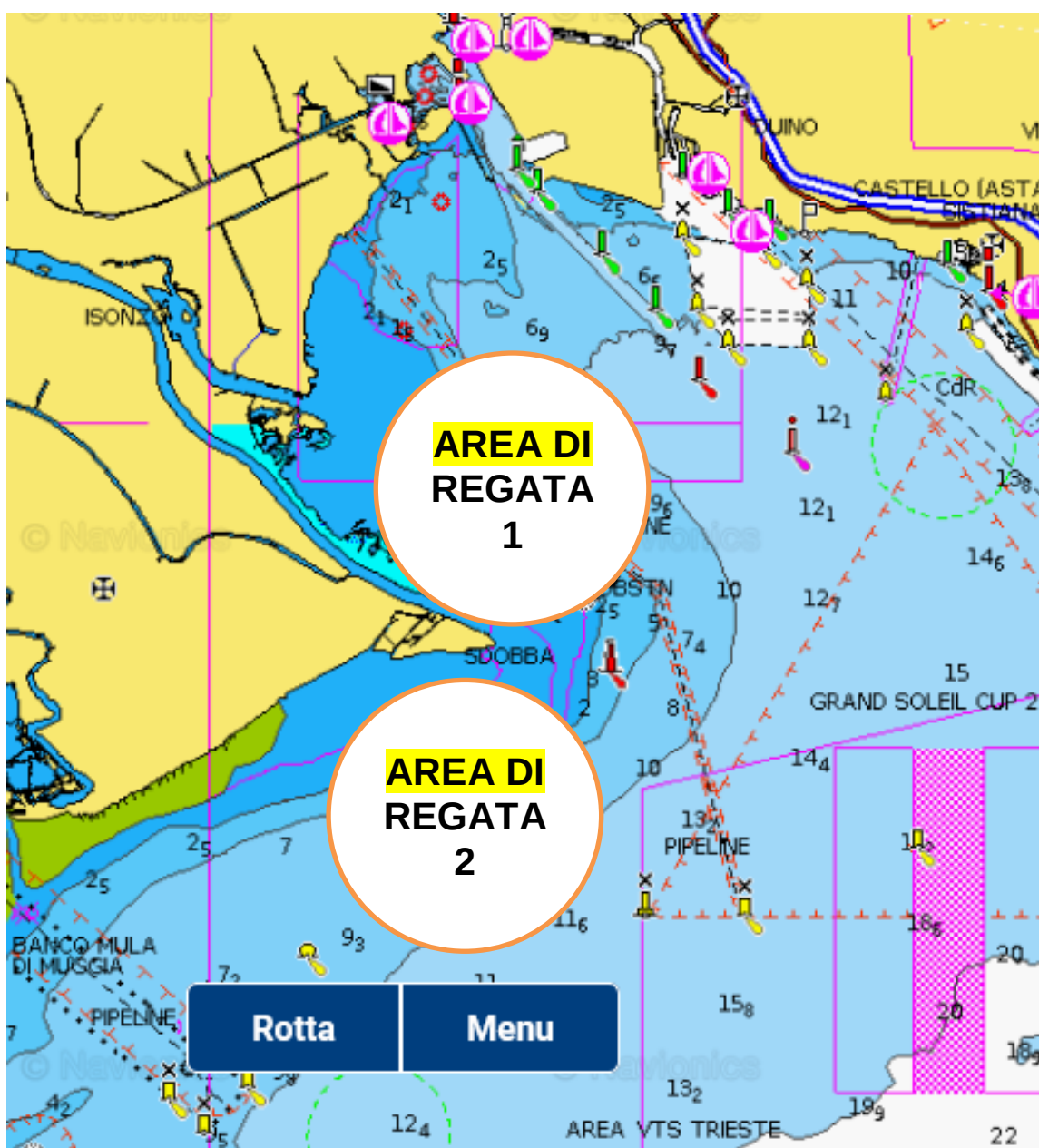
- .1 I driver registrati di ogni BPS saranno ritenuti responsabili del controllo della barca in ogni momento e saranno inoltre ritenuti responsabili per qualunque comportamento inappropriato, azioni pericolose e, in genere, di qualsiasi azione che possa compromettere la sicurezza o l'immagine della manifestazione.
- .2 Le BPS non dovranno lasciare nessun dispositivo, parte di apparecchiatura, boe, segnali, correntometri o altri dispositivi simili, permanentemente in acqua. L'uso temporaneo di oggetti galleggianti è consentito solo per effettuare misurazioni. Questi oggetti dovranno essere rimossi non appena la misurazione è stata effettuata.
- .3 Le BPS dovranno porre particolare attenzione per minimizzare la loro onda di scia quando transitano nell'area di regata.

B5 - ZONA DI RISPETTO

Le BPS non dovranno mai trovarsi:

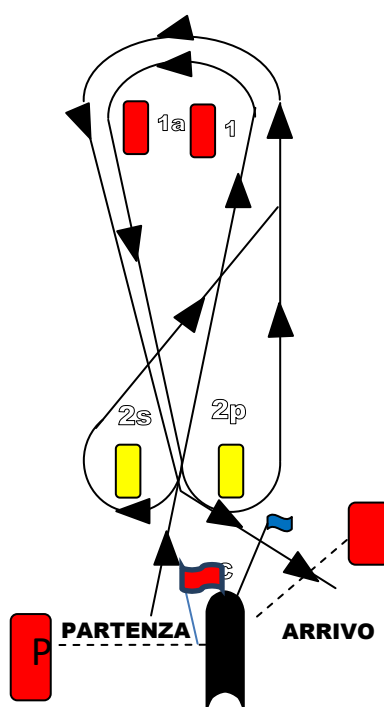
- a) a meno di 100 metri da ogni imbarcazione in regata;
- b) entro 100 metri dalla linea di partenza e i suoi prolungamenti a partire dal segnale preparatorio e finché tutte le imbarcazioni non abbiano lasciato l'area di partenza o il CdR non abbia segnalato, un richiamo generale o un annullamento;
- c) fra qualsiasi imbarcazione in regata e la successiva boa di percorso;
- d) entro 100 metri da qualsiasi boa del percorso quando le imbarcazioni in regata siano in prossimità di quella boa;
- e) In aggiunta, le BPS che dovessero procedere ad una velocità superiore ai 5 nodi, dovranno tenersi ad almeno 150 metri da qualsiasi imbarcazione in regata.

ALLEGATO 1



ALLEGATO 2

PERCORSO: P - 1 - 1a - 2p/2s - 1 – 1a - 2p/2s - A



ALLEGATO 3

Decalogo del Responsabile Ecologico di bordo

1. Naviga quanto più possibile a vela.
2. Non gettare nulla di non organico in mare aperto.
3. Evita cadute accidentali di qualsiasi materiale in mare, mantieni in zona sicura gli attrezzi durante il lavoro in coperta.
4. Utilizza prodotti per la pulizia biodegradabili al 100%, se possibile in contenitori ottenuti da riciclo, con minor utilizzo di imballaggio possibile.
5. Crea a bordo spazi e contenitori per la raccolta differenziata e a terra deposita i rifiuti in appositi contenitori dedicati.
6. Non usare stoviglie, piatti e bicchieri monouso e trasporta la tua cambusa in borse di tela riutilizzabili.
7. Se devi fumare, usa il posacenere portatile ed antivento.
8. Ripesca le plastiche galleggianti che trovi in mare, possono avere una seconda vita! Se sono troppo voluminose, segnalane la posizione alle autorità competenti che provvederanno alla raccolta e all'emissione dell'avviso ai naviganti.
9. Evita di sostituire, ripara e pensa come riutilizzare.
10. Diffondi ad altri equipaggi i principi di comportamento etici ed ecologici da tenere a bordo: stimola altri a diventare R.Eco!

TEMPI DI DEGRADO DEI RIFIUTI IN MARE SONO LUNGHISSIMI

Fazzoletti di carta - 3 mesi

Fiammiferi - 6 mesi

Mozzicone di sigaretta - da 1 a 5 anni

Buste di plastica - da 10 a 20 anni

Prodotti di nylon - da 30 a 40 anni

Lattine di alluminio - 10-100 anni

Bottiglie di vetro - 1.000 anni

Polistirolo - 1.000 anni

Bottiglie di plastica - mai completamente