



## International Sailing Federation

**Traduzione italiana delle:  
ISAF - OFFSHORE SPECIAL REGULATIONS  
Governing Offshore Racing for Monohulls & Multihulls**

**Structural Features - Yacht Equipment - Personal Equipment & Training**

Published by ISAF (UK) Ltd, Southampton, UK © ORC Ltd. 2002, all amendments from 2003 © International Sailing Federation, (IOM) Ltd. Revision December 2011  
ISAF (UK) Ltd, Ariadne House, Town Quay, Southampton, SO31 2AQ, UK Tel. +44 (0) 2380 635111 E-Mail [technical@isaf.co.uk](mailto:technical@isaf.co.uk) Fax + 44(0)2380635789 Website [www.sailing.org](http://www.sailing.org)

# **PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER LA VELA D'ALTURA 2012-2013**

**A cura di : UMBERTO VERNA - CENTRO STUDI per la sicurezza in mare "I ragazzi del Parsifal"**

**Con la collaborazione di : Gabriele Pini, Sergio Abrami (sez.3), Gigio Russo (art. 4.29).**

**Supporto tecnico di : Pan Pan Edizioni S.r.l. – Safety World survival equipment and training – Ergoproject**

**Autorizzata dalla Federazione Italiana Vela , riunione 428 del 16/17 dicembre**



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

### PRESENTAZIONE dell' Amm. Iannucci autore della precedente traduzione in Italiano O.S.R. 2007-2008

Avendo trascorso gran parte della mia attività professionale ed anche quella del tempo libero in mare, spesso su piccole imbarcazioni a vela, sin dal mio primo incontro con le Offshore Special Regulations (OSR), piuttosto tardivo in quanto risale agli anni '80, mi sono reso conto del valore della pubblicazione e di quanto potesse essere utile una traduzione nella nostra lingua, soprattutto in quel periodo nel quale da noi l'inglese era ancora poco conosciuto.

I miei impegni di servizio non mi consentirono di dedicarmi subito al compito e mi costrinsero ad attendere la pensione. La prima traduzione fu pubblicata a cura dello Sport Velico della Marina Militare (SVMM) nel 1992 e fu distribuita alle Sezioni Veliche dipendenti. Un centinaio di copie furono cedute all'AVAI – l'UVAI di allora – per la distribuzione selettiva ad armatori e circoli velici impegnati in attività agonistica d'altura. L'edizione successiva, del '94, sempre a cura dello SVMM, riportava affiancato anche il testo in lingua originale, iniziativa che noto con piacere sia stata applicata anche nella presente traduzione.

Negli anni seguenti, ho provveduto ad aggiornare il testo, che è stato pubblicato con accettabile continuità dall'UVAI, superando non pochi problemi, soprattutto di carattere economico. L'ultima traduzione completa, anche se priva delle appendici, risale all'edizione del biennio 2007-09.

In questo lungo periodo sono stato per dodici anni nell'OSR Committee, prima dell'ORC, poi dell'ISAF, un comitato in seno al quale non si discuteva del sesso degli angeli, come accade in molti organismi del genere, ma della pratica applicazione di norme riguardanti la sicurezza delle imbarcazioni e dei loro equipaggi. E' stata un'esperienza esaltante per la materia trattata e per il livello di esperienza dei miei colleghi, con i quali, sotto la guida di Alan Green, che ritengo doveroso ricordare, credo abbiamo svolto un buon lavoro, portando la pubblicazione al livello al quale è attualmente.

Vorrei infine ricordare che le OSR non sono necessariamente limitate all'impiego in regata. Un qualsiasi diportista può valutare a quale Categoria di regata si può assimilare la crociera che intende compiere, controllare se la sua imbarcazione è idonea a compierla ed applicare ad essa ed all'addestramento del suo equipaggio tutte le esigenze previste dalle OSR. Questa pratica è particolarmente valida nel nostro Paese, nel quale la normativa per la sicurezza della navigazione da diporto a vela presenta carenze, quali ad esempio la non contemplazione delle cinture di sicurezza, forse più necessarie degli stessi salvagente.

Ad Umberto Verna ed ai suoi collaboratori i miei più vivi complimenti per aver portato a termine un compito molto importante e tutt'altro che facile, come so bene per esperienza personale.

*Giovanni Iannucci*

Il Centro Studi per la sicurezza in mare "I Ragazzi del Parsifal" nacque quando l'imbarcazione Parsifal affondò portando con sé Luciano Pedulli, Daniele Tosato, Ezio Belotti, Mattia De Carolis, Giorgio Luzzi, Francesco Zanaboni. Da quella tragedia è nata la volontà da parte di Riccardo Tosato e di un gruppo di amici di adoperarsi affinché certe situazioni di pericolo che si possono venire a determinare in mare siano sempre più rare. Vedere il nostro direttore tecnico Umberto Verna essere promotore e curatore di questa traduzione ci rende oltremodo orgogliosi e consapevoli che questi anni di studi e ricerche non sono stati inutili. Plaudo quindi ancora una volta alla realizzazione di questo progetto, realizzato con la Federazione Italiana della Vela, a cui mi auguro ne potranno seguire altri.

*Il Presidente del Centro Studi Sig. Pietro Palloni*

Prendo il testimone da Giovanni Iannucci con grande onore e porto questo lavoro all'interno del progetto culturale di informazione del Centro Studi a cui sono legato sin dalla sua fondazione per il rapporto diretto che avevo con la barca e l'equipaggio. Le O.S.R. sono il libro di testo di tutti i miei corsi perché sono la sintesi "anglosassone" delle lezioni imparate dagli incidenti in mare. E' l'unico documento relativo alla sicurezza della barca e dell'equipaggio nato dal mondo della vela e dedicato al mondo della vela.

La difficoltà di questo documento non era l'essere scritto in inglese ma il fatto di essere scritto in "anglosassone". Nessuna traduzione potrà rendere lo spirito anglosassone che è quello della "responsabilità". Noi italiani, abituati alla cultura dell'obbligatorio (lo compro o lo faccio perché obbligatorio) dovremo leggerlo con molta attenzione.

*Umberto Verna*

*Codice Ambientale per le Regate d'Altura*

Questa pagina è la più importante e gradita novità presente in questa nuova edizione delle O.S.R. :

l'ISAF è impegnata nella promozione della cura verso l'ambiente.

Nelle regate d'altura ci sarà:

- l'uso di serbatoi delle acque scure "holding tanks" per le imbarcazioni che ne sono dotate e il loro svuotamento presso una stazione di pompaggio o a più di 3 miglia dalla costa
- l'uso nelle sentine di panne di raccolta degli oli da smaltire correttamente a terra
- l'uso di prodotti ecologici per la pulizia adatti per l'ambiente marino
- il mantenere la spazzatura a bordo per il riciclaggio o lo smaltimento a terra se non per un lungo viaggio quando i rifiuti biodegradabili organici possono essere scaricati in mare
- l'evitare l'uso di motori a 2 tempi (eccetto modelli avanzati con riduzione dell'inquinamento)
- l'utilizzo dell'energia solare, idroelettrica o eolica per la ricarica delle batterie, quando possibile
- l'utilizzo dei servizi igienici a terra quando siamo in porto
- l'osservare le linee guida dell'IMO sul "biofouling".

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

---

### **SOMMARIO di questa traduzione italiana**

<b>Sezione 1</b>	Fondamentali e definizioni	4
<b>Sezione 2</b>	Applicazione e requisiti di carattere generale	8
<b>Sezione 3</b>	Caratteristiche strutturali, stabilità, attrezzature fisse	10
<b>Sezione 4</b>	Attrezzature mobili e dotazioni di bordo	35
<b>Sezione 5</b>	Equipaggiamento personale	53
<b>Sezione 6</b>	Addestramento	58

### **Appendici**

*Non sono state tradotte in questa elaborazione che vuole essere un rapido strumento di consultazione elettronica per chi (person in charge) deve controllare e verificare che la propria barca, le proprie dotazioni e il proprio equipaggio siano in regola per partecipare ad una regata organizzata sotto l'egida di una federazione nazionale appartenente all'ISAF.*

### **Copyright:**

Per qualunque utilizzo della versione inglese le Autorità Nazionali e gli Organizzatori di Regate devono: chiedere l'autorizzazione all'ISAF e all'ORC.

Per qualunque utilizzo della versione italiana in formato elettronico si deve chiedere l'autorizzazione alla Federazione Italiana della Vela (vela d'altura) e comunicarlo al Centro Studi per la Sicurezza in mare "i ragazzi del Parsifal" all'indirizzo [info@sicurezzainmare.org](mailto:info@sicurezzainmare.org)

Ogni modifica, integrazione o libera interpretazione è soggetta a verifica e approvazione del Centro Studi che ne ha curato la traduzione.

Qualunque utilizzo della traduzione italiana in versione cartacea e stampa va autorizzata dal Centro Studi e dalla FIV e l'elaborato dovrà:

- Mostrare nella ristampa il riconoscimento dei diritti di autore al Centro Studi a cui verrà riconosciuta una royalty a sostegno dell'opera svolta;
- apportare eventuali correzioni cancellando le disposizioni confutate e indicando che sono state apportate varianti;
- Inviare una bozza della ristampa al Centro Studi per la Sicurezza in mare "I ragazzi del Parsifal".

Le interpretazioni ufficiali in inglese prevalgono sulle presenti Prescrizioni Speciali e saranno inserite in un indice, numerate, datate e pubblicate nel sito web dell'ISAF [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs)

**L'unico testo che ha valore ufficiale è il testo in lingua inglese pubblicato sul sito dell'ISAF al link  
[http://www.sailing.org/tools/documents/OSR2012Complete24012012Colour-\[11765\].pdf](http://www.sailing.org/tools/documents/OSR2012Complete24012012Colour-[11765].pdf)**

# PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

---

## GENNAIO 2012 - DICEMBRE 2013

*Il formato scelto per questa traduzione Italiana è il più adatto per una consultazione elettronica (PC o I-PAD).*

*La scelta di mantenere affiancata la normativa originale nel suo testo inglese e la traduzione italiana è stata fatta dal curatore per :*

- *rimarcare il fatto che fa sempre fede il testo originale inglese*
- *dare la possibilità a tutti di familiarizzare con i termini inglesi internazionalmente usati a bordo delle imbarcazioni da regata.*

### **Linguaggio & Abbreviazioni usati:**

Mo - Monoscafo

Mu - Multiscafo

\*\* - *significa che l'articolo si applica a tutti i tipi di imbarcazione in tutte le Categorie di regata ad eccezione della 5 per la quale si veda l'Appendice J*

**Barra laterale o colore arancio** - Una barra laterale indica un cambio significativo nel 2012 rispetto all'edizione precedente

**Corsivo o colore verde** – Indicano le note esplicative e le raccomandazioni.

*Viene usato il genere maschile intendendo ambedue i generi.*

### **Organizzazione dell'ISAF:**

Il "Sottocomitato per le Prescrizioni Speciali" (ISAF Offshore Special Regulations Sub-Committee) venne istituito nel 1967 dal Comitato per il Coordinamento del Sistema di Stazza per le Regate d'Altura (Offshore Rule Co-ordinating Committee), formatosi poco prima e divenuto in seguito l'ORC (Offshore Racing Council, e poi Congress). Per i nomi ed i recapiti dei componenti il comitato si prega di consultare l'annuario dell'ISAF.

*Le Prescrizioni Speciali ISAF per la Vela d'Altura (O.S.R.) sono gestite dal "Sottocomitato per le Prescrizioni Speciali dell'ISAF" i cui compiti sono dettati dalla Regola ISAF 6.8.8.3 ([www.sailing.org/regulations](http://www.sailing.org/regulations)) – Il Sottocomitato per le Prescrizioni Speciali avrà il compito di:*

- essere responsabile dell'aggiornamento, della revisione e delle varianti delle Prescrizioni Speciali ISAF per la Vela d'Altura per concessione dell'ORC Ltd. Tali varianti saranno biennali, con la pubblicazione della nuova edizione a gennaio di ciascun anno dispari, salvo nel caso di questioni di natura urgente riguardanti la sicurezza che possono essere trattate con varianti alle Prescrizioni in tempi più brevi;*
- seguire gli sviluppi nella Vela d'Altura relativi agli standard di sicurezza e di capacità di tenere il mare.*

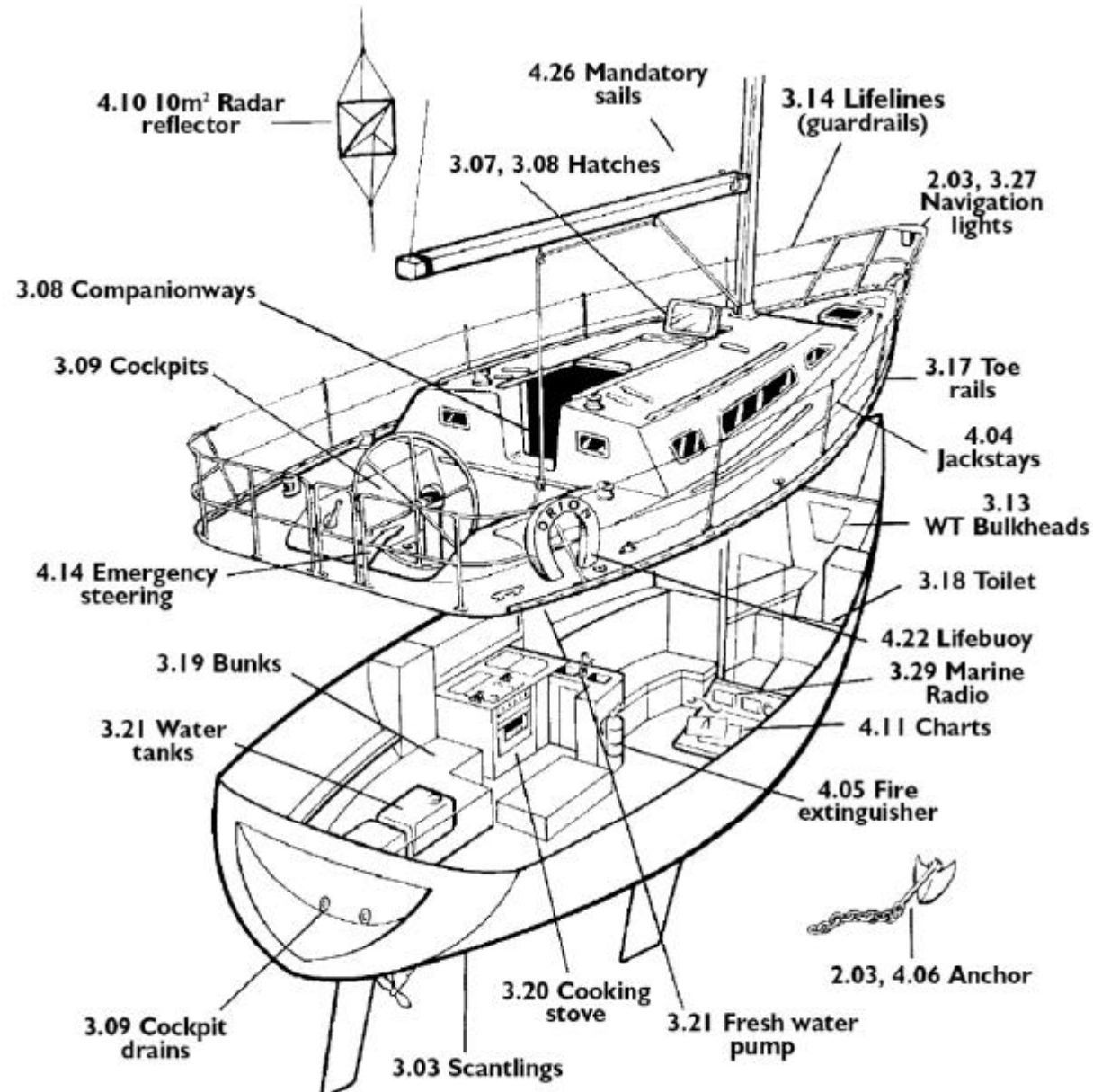
Man mano che i percorsi delle regate d'altura si estendevano fino a circumnavigare il mondo, comprendendo anche i multiscafi, le Prescrizioni Speciali venivano ampliate per coprire le nuove categorie di regate, che oggi ammontano a sette.

Le interpretazioni, gli emendamenti e gli estratti di documentazioni per particolari categorie di regata e tipi di imbarcazioni sono disponibili sul sito web dell'ISAF ([www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs))

Si prega di inviare qualsiasi quesito per E-Mail a: [technical@isaf.co.uk](mailto:technical@isaf.co.uk) e al Centro Studi [info@sicurezzainmare.org](mailto:info@sicurezzainmare.org)

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

**GUIDA GRAFICA** Questo Grafico riporta le componenti della barca con la norma di riferimento presente nelle O.S.R. E' un utile glossario per imparare i termini inglesi. La traduzione la troverete nella norma di riferimento.



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

SEZIONE 1	FUNDAMENTAL AND DEFINITIONS	PRESCRIZIONI FONDAMENTALI E DEFINIZIONI	Categoria di regata
<b>1.01</b>	<b>Purpose and Use</b>	<b>Scopo e impiego</b>	
1.01.1	It is the purpose of these Special Regulations to establish uniform minimum equipment, accommodation and training standards for monohull and multihull yachts racing offshore. A Proa is excluded from these regulations.	Le presenti Prescrizioni Speciali hanno lo scopo di stabilire uniformemente l'equipaggiamento minimo, gli standard delle sistemazioni interne e dell'addestramento dell'equipaggio per imbarcazioni monoscafo e multiscafo che regatano in alto mare. Le imbarcazioni tipo "Proa" sono escluse da queste prescrizioni.	**
1.01.2	These Special Regulations do not replace, but rather supplement, the requirements of governmental authority, the Racing Rules and the rules of Class Associations and Rating Systems. The attention of persons in charge is called to restrictions in the Rules on the location and movement of equipment.	Le presenti Prescrizioni Speciali non sostituiscono, ma piuttosto integrano, i requisiti stabiliti dalle autorità governative, dai Regolamenti di Regata e dai Regolamenti di Classe e di Stazza. Si richiama l'attenzione delle persone al comando delle imbarcazioni sulle limitazioni previste dai Regolamenti relative al posizionamento e spostamento dell'equipaggiamento.	**
1.01.3	These Special Regulations, adopted internationally, are strongly recommended for use by all organizers of offshore races. Race Committees may select the category deemed most suitable for the type of race to be sailed.	Le presenti Prescrizioni Speciali sono internazionalmente adottate, se ne raccomanda caldamente l'impiego a tutti gli organizzatori di regate d'altura. I Comitati di Regata possono scegliere la categoria ritenuta più indicata per il tipo di regata da disputare.	**
<b>1.02</b>	<b>Responsibility of Person in Charge</b>	<b>Responsabilità della persona al comando</b>	**
1.02.1	<b>The safety of a yacht and her crew is the sole and inescapable responsibility of the person in charge who must do his best to ensure that the yacht is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced crew who have undergone appropriate training and are physically fit to face bad weather. He must be satisfied as to the soundness of hull, spars, rigging, sails and all gear. He must ensure that all safety equipment is properly maintained and stowed and that the crew know where it is kept and how it is to be used.</b>	La sicurezza di un'imbarcazione e del suo equipaggio è esclusiva e inderogabile responsabilità della persona al comando che deve fare del suo meglio affinché l'imbarcazione sia pienamente affidabile, perfettamente in grado di tenere il mare e governata da un equipaggio esperto che sia stato appropriatamente addestrato e fisicamente idoneo ad affrontare il cattivo tempo. Egli deve essere sicuro della solidità dello scafo, dell'alberatura, dell'attrezzatura, delle vele e di tutto l'equipaggiamento. Egli deve assicurarsi che tutte le dotazioni di sicurezza siano correttamente mantenute e	**

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<b>He shall also nominate a person to take over the responsibilities of the Person in Charge in the event of his incapacitation.</b>	stivate e che l'equipaggio sia a conoscenza della loro dislocazione e di come devono essere impiegate. Deve inoltre nominare una persona che assuma le responsabilità della persona al comando nel caso di sua incapacità.		
1.02.2	Neither the establishment of these Special Regulations, their use by race organizers, nor the inspection of a yacht under these Special Regulations in any way limits or reduces the complete and unlimited responsibility of the person in charge.	L'istituzione delle presenti Prescrizioni Speciali, il loro impiego da parte degli organizzatori di regate, l'ispezione di un'imbarcazione ai fini di queste Prescrizioni Speciali: in nessun caso limitano o riducono la completa ed illimitata responsabilità della persona al comando.	**	
1.02.3	<b>Decision to race -The responsibility for a yacht's decision to participate in a race or to continue racing is hers alone - RRS Fundamental Rule 4.</b>	Decisione di regatare – La responsabilità della decisione di una imbarcazione di partecipare ad una regata o di continuarla è solo sua – RRS, Regola Fondamentale 4.	**	
<b>1.03</b>	<b>Definitions, Abbreviations, Word Usage</b>	<b>Definizioni, Abbreviazioni, Uso delle parole</b>		
1.03.1	Definitions of Terms used in this document TABLE 1	Definizioni e termini impiegati in questo documento TAVOLA1	**	
	Age Date	Data del varo		
	Month/year of first launch	Mese/Anno del varo		
	AIS	Automatic Identification Systems	AIS	Sistema di identificazione automatico
	CEN	Comité Européen de Normalisation	CEN	Comitato Europeo per la Normalizzazione
	CPR	Cardio-Pulmonary Resuscitation	CPR	Rianimazione cardio polmonare
	Coaming	includes the transverse after limit of the cockpit over which water would run in the event that when the yacht is floating level the cockpit is flooded or filled to overflowing.	Paraonde	include il limite trasversale posteriore del pozzetto al di sopra del quale l'acqua defluirebbe nel caso in cui, con l'imbarcazione in assetto orizzontale, il pozzetto fosse allagato o riempito fino a traboccare.
	DSC	Digital Selective Calling	DSC	Chiamata Digitale Selettiva
	EN	European Norm	EN	Norma Europea).
	EPFS	Electronic Position-fixing System	EPFS	Sistema elettronico di determinazione della posizione
	EPIRB	Electronic Position-Indicating Radio Beacon	EPIRB	Radio faro Elettronico Indicante la Posizione
	FA Station	The transverse station at which the upper corner of the transom meets the sheerline.	Sezione FA	La sezione trasversale nella quale l'angolo superiore dello specchio di poppa incontra la linea del cavallino.
	Foul-Weather Suit	A foul weather suit is clothing designed to keep the wearer dry and maybe either a jacket and trousers worn together, or a single garment comprising jacket and trousers.	Tenuta per il cattivo tempo	Una tenuta per il cattivo tempo è un indumento che ha lo scopo di mantenere asciutto chi lo indossa e può essere costituito sia da giubbotto e pantaloni indossati assieme, sia da un unico indumento comprendente il giubbotto e i pantaloni.
	GMDSS	Global Maritime Distress & Safety System	GMDSS	Sistema Marittimo Globale di Pericolo e Sicurezza
	GNSS	Global Navigation Satellite System	GNSS	Sistema globale di navigazione satellitare



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	GPIRB	EPIRB, with integral GPS position fixing	GPIRB	EPIRB integrato con la posizione fornita dal GPS.
	ITU	International Telecommunication Union	ITU	Unione internazionale per le comunicazioni
	GPS	Global Positioning System	GPS	Sistema globale di determinazione della posizione
	Hatch	The term hatch includes the entire hatch assembly and also the lid or cover as part of that assembly (the part itself may be described as a hatch).	Portello	Il termine portello comprende l'intero complesso ed anche il coperchio o copertura come parte di esso (la stessa parte può essere chiamata portello).
	INMARSAT	This is Inmarsat Global Limited, the private company that provides GMDSS satellite distress and safety communications, plus general communications via voice, fax and data	INMARSAT	Indica l'Inmarsat Global Limited, la società privata che fornisce comunicazioni GMDSS satellitari di pericolo e sicurezza, oltre a comunicazioni generali via voce, fax e dati
	IMO	International Maritime Organisation	IMO	Organizzazione Marittima Internazionale
	IMSO	The International Mobile Satellite Organisation, the independent, intergovernmental organisation that oversees Inmarsat's performance of its Public Service Obligations for the GMDSS and reports on these to IMO	IMSO	Organizzazione intergovernativa, indipendente, che sovrintende le prestazioni di Inmarsat dei suoi obblighi di servizio pubblico per il GMDSS e ne relaziona all'IMO
	ISAF	International Sailing Federation	ISAF	Federazione Internazionale della Vela
	ISO	International Standard or International Organization for Standardization.	ISO	Standard Internazionale o Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione
	Lifeline	Rope or wire line rigged as guardrail / guardline around the deck	Draglia	Cima o cavo disposto come ringhiera di protezione attorno al ponte di coperta.
	LOA	Length overall not including pulpits, bowsprits, boomkins etc.	LFT	Lunghezza fuori tutto, esclusi i pulpiti, bompresso, buttafuori, ecc.
	LWL	Length of loaded waterline	LWL	Lunghezza al galleggiamento a pieno carico.
	Monohul	Yacht in which the hull depth in any section does not decrease towards the centre-line.	Monoscafo	Imbarcazione il cui pescaggio non diminuisce in alcuna sezione procedendo verso il piano di mezzeria.
	Moveable Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may be moved transversely but not varied in weight while a boat is racing.	Zavorra mobile	Piombo o altro materiale, inclusa l'acqua, che non ha altro pratico scopo a bordo di una imbarcazione se non quello di aumentare il peso e/o influenzare la stabilità e/o l'assetto e che può essere spostato trasversalmente ma non variato mentre l'imbarcazione è in regata.
	ORC	Offshore Racing Congress (formerly Offshore Racing Council)	ORC	
	OSR	Offshore Special Regulation(s)	OSR	Prescrizione(i) Speciali per l'Altura
	Permanently installed	Means the item is effectively built-in by eg bolting, welding, glassing etc. and may not be removed for or during racing.	Permanente installato	Significa che l'oggetto è efficacemente fissato, per esempio imbullonato, saldato, resinato, ecc. e non può essere rimosso per o durante una regata.
	PLB	Personal Locator Beacon	PLB	Radiofaro di localizzazione personale
	Proa	Asymmetric Catamaran	Proa	Catamarano asimmetrico
	RRS	ISAF – Racing Rules of Sailing	RRS	Regolamento di Regata dell'ISAF
	SAR	Search And Rescue	SAR	Ricerca e Soccorso

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	SART	Search And Rescue Trasponder	SART	Transponder per Ricerca e Soccorso	
	Series Date	Month & Year of first launch of the first yacht of the production series.	Data di Serie	Mese/anno del primo varo della prima imbarcazione della serie.	
	SOLAS	Safety of Life At Sea Convention	SOLAS	Convenzioni per la Sicurezza della vita umana in mare.	
	Safety Line	A tether used to connect a safety harness to a strong point.	Cavo di Sicurezza	Penzolo o cordone ombelicale. Cavo usato per collegare una cintura di sicurezza ad un solido attacco o alla "jackstay"	
	Securely Fastened	Held strongly in place by a method (eg rope lashings, wing-nuts) which will safely retain the fastened object in severe conditions including a 180 degree capsize and allows for the item to be removed and replaced during racing.	Fissato Saldamente	Tenuto saldamente in posizione mediante un sistema (legature, galletti) che tratterrà con sicurezza l'oggetto fissato in condizioni severe, compreso il capovolgimento a 180°, permettendo che l'oggetto possa venire rimosso e rimesso a posto durante la regata.	
	Static Ballast	Lead or other material including water which has no practical function in the boat other than to increase weight and/or to influence stability and/or trim and which may not be moved or varied in weight while a boat is racing.	Zavorra statica	Piombo o altro materiale, inclusa l'acqua, che non ha altro pratico scopo a bordo di una imbarcazione se non quello di aumentare il peso e/o influenzare la stabilità e/o l'assetto e che non può essere spostato o variato in peso mentre l'imbarcazione è in regata.	
	Static Safety Line	A safety line (usually shorter than a safety line carried with a harness) kept clipped on at a work-station.	Cavo di sicurezza statico	Un cavo di sicurezza (generalmente più corto di un penzolo, quello collegato alla cintura di sicurezza) tenuto incocciato presso un posto di lavoro.	
	Variable Ballast	Water carried for the sole purpose of influencing stability and/or trim and which may be varied in weight and/or moved while a boat is racing.	Zavorra variabile	Acqua portata al solo scopo di influenzare la stabilità e/o l'assetto e che può essere variata in peso e/o spostata mentre l'imbarcazione è in regata.	
1.03.2	The words "shall" and "must" are mandatory, and "should" and "may" are permissive.		Le parole "dovrà" e "deve" sono ingiuntive, mentre "dovrebbe" o "può" sono permissive.		**
1.03.3	The word "yacht" shall be taken as fully interchangeable with the word "boat".		La parola "yacht" deve essere ritenuta del tutto intercambiabile con la parola "imbarcazione" o "barca".		**

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>SEZIONE 2</b>	<b>APPLICATION &amp; GENERAL REQUIREMENTS</b>	<b>APPLICAZIONE E REQUISITI DI CARATTERE GENERALE</b>	Categoria di regata
2.01	<b>Categories of Events</b>	<b>Categorie degli eventi</b>	
	<i>In many types of race, ranging from trans-oceanic sailed under adverse conditions to short-course day races sailed in protected waters, six categories are established, to provide for differences in the minimum standards of safety and accommodation required for such varying circumstances:</i>	<i>Per i molti tipi di regata, che vanno da quelle transoceaniche effettuate in condizioni meteo avverse a quelle giornaliere di breve durata in acque protette, sono state istituite sei categorie di regata per far fronte alle diverse esigenze negli standard minimi di sicurezza e nelle sistemazioni interne in circostanze così varie:</i>	**
2.01.1	<b>Category 0</b>	<b>Categoria 0</b>	
	Trans-oceanic races, including races which pass through areas in which air or sea temperatures are likely to be less than 5 degrees Celsius other than temporarily, where yachts must be completely self-sufficient for very extended periods of time, capable of withstanding heavy storms and prepared to meet serious emergencies without the expectation of outside assistance.	Regate transoceaniche, incluse le regate che attraversano zone in cui le temperature dell'aria o del mare si prevedano inferiori ai 5 gradi Celsius per periodi più che temporanei, nelle quali le imbarcazioni devono essere completamente autosufficienti per periodi di tempo molto prolungati, capaci di resistere a violente tempeste e preparate ad affrontare serie emergenze senza contare su alcuna assistenza esterna.	MoMu,0
2.01.2	<b>Category 1</b>	<b>Categoria 1</b>	
	Races of long distance and well offshore, where yachts must be completely self-sufficient for extended periods of time, capable of withstanding heavy storms and prepared to meet serious emergencies without the expectation of outside assistance.	Regate su lunghe distanze e ben lontane dalla costa, nelle quali le imbarcazioni devono essere completamente autosufficienti per periodi di tempo prolungati, capaci di resistere a violente tempeste e preparate ad affrontare serie emergenze senza contare su alcuna assistenza esterna.	MoMu,1
2.01.3	<b>Category 2</b>	<b>Categoria 2</b>	
	Races of extended duration along or not far removed from shorelines or in large unprotected bays or lakes, where a high degree of self-sufficiency is required of the yachts.	Regate di estesa durata lungo la costa o non molto lontano da essa oppure in ampie baie non protette o laghi, nelle quali le imbarcazioni devono possedere un elevato grado di autosufficienza.	MoMu,2
2.01.4	<b>Category 3</b>	<b>Categoria 3</b>	
	Races across open water, most of which is relatively protected or close to shorelines.	Regate in acque aperte, la maggior parte delle quali è relativamente protetta o vicino alla costa.	MoMu,3

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

2.01.5	<b>Category 4</b>	<b>Categoria 4</b>	
	Short races, close to shore in relatively warm protected waters normally held in daylight.	Brevi regate, in prossimità della costa, in acque relativamente calde e protette, svolte normalmente nell'arco diurno.	MoMu,4
2.01.6	<b>Category 5 - for inshore racing</b>	<b>Categoria 5 - per regate costiere</b>	
	Please refer to Appendix J where Special Regulations for Category 5 are given in full. The symbol " ** " does not include Category 5.	Vedere l'Appendice J dove le Prescrizioni Speciali per la Categoria 5 sono riportate completamente. Il simbolo "***" non include la Categoria 5.	
2.01.6	<b>Category 6 - for inshore racing</b>	<b>Categoria 6 - per regate costiere</b>	
	Please refer to Appendix L where Special Regulations for Category 6 are given in full. The symbol " ** " does not include Category 6	Vedere l'Appendice L dove le Prescrizioni Speciali per la Categoria 6 sono riportate completamente. Il simbolo "***" non include la Categoria 6.	
<b>2.02</b>	<b>Inspection</b>	<b>Ispezione</b>	
	A yacht may be inspected at any time. If she does not comply with these Special Regulations her entry may be rejected, or she will be liable to disqualification or such other penalty as may be prescribed by the national authority or the race organizers.	Un'imbarcazione può essere ispezionata in qualsiasi momento. Se non conforme alle presenti Prescrizioni Speciali, la sua iscrizione potrà essere rifiutata oppure sarà passibile di squalifica o altra penalizzazione prescritta dall'autorità nazionale o dagli organizzatori della regata.	**
<b>2.03</b>	<b>General Requirements</b>	<b>Requisiti Generali</b>	
2.03.1	All equipment required by Special Regulations shall:  a) function properly b) be regularly checked, cleaned and serviced c) when not in use be stowed in conditions in which deterioration is minimised d) be readily accessible e) be of a type, size and capacity suitable and adequate for the intended use and size of the yacht.	Tutto l'equipaggiamento richiesto dalle Prescrizioni Speciali deve:  a) funzionare correttamente b) essere regolarmente controllato, pulito e revisionato c) quando non in uso deve essere stivato in condizioni tali da minimizzarne il deterioramento d) essere prontamente accessibile e) essere di tipo, misura e capacità adatti ed adeguati all'impiego previsto ed alle dimensioni dell'imbarcazione	** ** ** ** **
2.03.2	Heavy items: a) ballast, ballast tanks and associated equipment shall be permanently installed b) heavy movable items including e.g. batteries, stoves, gas bottles, tanks, toolboxes and anchors and chain shall be securely fastened c) heavy items for which fixing is not specified in Special Regulations shall be permanently installed or securely	Oggetti pesanti: a) la zavorra, le casse di zavorra e le relative attrezzature devono essere permanentemente installate b) gli oggetti mobili pesanti inclusi ad esempio batterie, fornelli, bombole del gas, serbatoi, cassette degli attrezzi, ancore e catene devono essere saldamente fissati c) gli oggetti pesanti il cui fissaggio non è specificato nelle Prescrizioni Speciali, devono essere permanentemente	** ** **

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	fastened, as appropriate	installati o saldamente fissati in modo appropriato	
2.03.3	<p>When to show navigation lights:</p> <p>a) navigation lights (OSR 3.27) shall be shown as required by the International Regulations for Preventing Collision at Sea, (Part C and Technical Annex 1). All yachts shall exhibit sidelights and a stern light at the required times.</p>	<p>Quando mostrare le luci di navigazione</p> <p>a) le luci di navigazione (OSR 3.27) devono essere mostrate in ottemperanza al Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare (IRPCAS, Parte C e Allegato Tecnico 1).</p> <p>Tutte le imbarcazioni devono mostrare i fanali di via laterali e quello di poppa ai tempi dovuti.</p>	<p>**</p> <p>**</p>

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>SEZIONE 3</b>	<b>STRUCTURAL FEATURES, STABILITY, FIXED EQUIPMENT</b>	<b>CARATTERISTICHE STRUTTURALI, STABILITA', ATTREZZATURE FISSE</b>	Categoria di regata
<b>3.01</b>	<b>Strength of Build, Ballast and Rig</b>	<b>Solidità della costruzione, zavorra e attrezzatura</b>	
	Yachts shall be strongly built, watertight and, particularly with regard to hulls, decks and cabin trunks capable of withstanding solid water and knockdowns. They must be properly rigged and ballasted, be fully seaworthy and must meet the standards set forth herein. Shrouds shall never be disconnected.	Le imbarcazioni dovranno essere solidamente costruite, a tenuta stagna e, per quanto riguarda in particolare gli scafi, i ponti di coperta e le tughe, capaci di resistere all'impatto di masse d'acqua e a violenti colpi. Inoltre devono essere convenientemente attrezzate e zavorrate, essere marine in ogni senso e devono soddisfare gli standard qui stabiliti. Le sartie non dovranno mai essere scollegate.	**
<b>3.02</b>	<b>Watertight Integrity of a Hull</b>	<b>Integrità stagna dello scafo</b>	
3.02.1	A hull, including, deck, coach roof, windows, hatches and all other parts, shall form an integral, essentially watertight unit and any openings in it shall be capable of being immediately secured to maintain this integrity.	Lo scafo, compresa la coperta, la tuga, gli oblò, i boccaporti e tutte le altre parti, devono formare un complesso integro, essenzialmente stagno ed ogni apertura in esso esistente deve potersi chiudere immediatamente per conservare questa integrità.	**
3.02.2	Centreboard and daggerboard trunks and the like shall not open into the interior of a hull except via a watertight inspection/maintenance hatch of which the opening shall be entirely above the waterline of the yacht floating level in normal trim.	Le casse delle normali derive, di quelle a baionetta e similari non devono aprirsi all'interno dello scafo, se non per un'apertura, dotata di portello di chiusura stagna per l'ispezione e la manutenzione, che dovrà essere interamente al di sopra della linea di galleggiamento dell'imbarcazione in assetto normale.	**
3.02.3	A canting keel pivot shall be completely contained within a watertight enclosure which shall comply with OSR 3.02.2. Access points in the watertight enclosure for control and actuation systems or any other purpose shall comply with OSR 3.02.1.	L'asse di rotazione di una chiglia basculante deve essere completamente inserito in una struttura stagna che deve essere conforme a quanto prescritto dalla OSR 3.02.2. Gli accessi alla struttura stagna per i sistemi di controllo e funzionamento o per qualsiasi altro scopo devono essere conformi a quanto prescritto dalla OSR 3.02.1.	**
3.02.4	Moveable ballast systems shall be fitted with a manual control and actuation secondary system which shall be capable of controlling the full sailing load of the keel in the event of failure of the primary system. Such failures would include electrical and hydraulic failure	I sistemi di zavorra mobile devono essere dotati di un sistema secondario manuale di controllo e funzionamento che deve essere in grado di controllare il carico completo della chiglia in navigazione nell'eventualità di avaria al sistema primario. Tali avarie dovrebbero comprendere le	**







## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

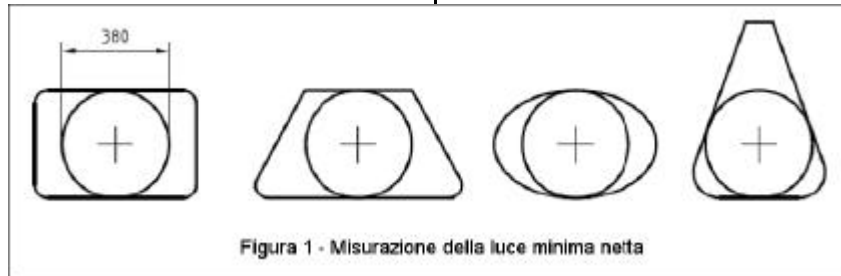
	declaration required by 3.031 and 3.03.2 above.	accettarla anche al posto della dichiarazione costruttori richiesta da 3.03.1 e 3.03.2 di cui sopra.																	
3.03.4	<p><i>A monohull with the earliest of Age or Series Date before the 1 January 2010 shall comply with 3.03.1, 3.03.2 and 3.03.3 above or with appendix M to these OSR. A multihull shall comply with appendix M to these OSR.</i></p> <p>* or as from time to time specified by ISAF</p>	<p><i>Un monoscafo con la Data del Varo o Data della Serie a partire dal 1 gennaio 2010 deve conformarsi ai requisiti di 3.03.1, 3.03.2 e 3.03.3 sopra o con l'appendice M di queste OSR. Un multiscafo deve conformarsi all'appendice M di queste OSR.</i></p> <p>* o come di volta in volta specificato dall'ISAF</p>	MoMu 0,1,2																
<b>3.04</b>	<b>Stability - Monohulls</b>	<b>Stabilità - Monoscafi</b>	Mo 0,1,2,3,4																
3.04.1	<p>Either with, or without, reasonable intervention from the crew a yacht shall be capable of self-righting from an inverted position. Self-righting shall be achievable whether or not the rig is intact. a) When there is a moveable or variable ballast system, written instructions on how to right the boat after a capsize shall be prominently and clearly displayed. All persons on board shall have a thorough knowledge of the righting procedures</p>	<p>Sia con un ragionevole intervento dell'equipaggio, che senza, un'imbarcazione deve essere capace di auto-raddrizzarsi dopo un capovolgimento. L'auto-raddrizzamento dovrà essere realizzabile sia che l'attrezzatura sia intatta o meno. a) Quando vi è un sistema di zavorra mobile o variabile, istruzioni scritte su come raddrizzare l'imbarcazione dopo un capovolgimento devono essere espone in maniera chiara e ben visibile. Tutte le persone a bordo devono avere un'approfondita conoscenza delle procedure di raddrizzamento.</p>	<p>Mo 0</p> <p>Mo 0</p>																
3.04.2	A yacht shall be designed and built to resist capsize.	Un'imbarcazione deve essere progettata e costruita per resistere al capovolgimento.	Mo 0,1,2,3,4																
3.04.3	<p><i>A race organizer should require compliance with a minimum stability or stability/buoyancy index.</i></p> <p><i>Attention is drawn to the stability index in the ORC Rules and Regulations.</i></p>	<p><i>L'organizzatore di una regata, dovrebbe richiedere l'osservanza di una certa stabilità minima o di un indice di stabilità/galleggiamento minimo.</i></p> <p><i>Si richiama l'attenzione sull'indice di stabilità descritto nelle Regole e Regolamenti ORC.</i></p>	Mo 0,1,2,3,4																
3.04.4	<p><i>ISO 12217-2 may be used as a guide to general suitability for competition in Special Regulations race categories as follows:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>TABELLA 3</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Categoria ISO</td> <td style="width: 12.5%;">A</td> <td style="width: 12.5%;">B</td> <td style="width: 12.5%;">C</td> </tr> <tr> <td>Categoria OSR</td> <td>1-2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </table>	Categoria ISO	A	B	C	Categoria OSR	1-2	3	4	<p><i>L'ISO 12217-2 può fornire una guida generalmente applicabile per le competizioni alle seguenti categorie di regata previste dalle Prescrizioni Speciali, come segue:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>TABELLA 3</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Categoria ISO</td> <td style="width: 12.5%;">A</td> <td style="width: 12.5%;">B</td> <td style="width: 12.5%;">C</td> </tr> <tr> <td>Categoria OSR</td> <td>1-2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </table>	Categoria ISO	A	B	C	Categoria OSR	1-2	3	4	Mo 0,1,2,3,4
Categoria ISO	A	B	C																
Categoria OSR	1-2	3	4																
Categoria ISO	A	B	C																
Categoria OSR	1-2	3	4																

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

3.04.5	<i>Use of the ISO or any other index does not guarantee total safety or total freedom of risk from capsize or sinking.</i>	<i>L'impiego dell'ISO, o di qualunque altro indice, non garantisce l'assoluta sicurezza o il totale affrancamento dal rischio di capovolgimento o affondamento.</i>	Mo 0,1,2,3,4
3.04.6	For boats with moveable or variable ballast the method in OSR 3.04.4 shall apply plus the relevant additional requirement of OSR Appendix K.	Le imbarcazioni con zavorra mobile o variabile devono applicare il sistema riportato all'Art. 3.04.4 ed inoltre l'ulteriore requisito dell'Appendice K di queste OSR.	Mo 0,1,2,3,4
3.04.7	Tanks for variable ballast shall be permanently installed and shall be provided with a system of isolating valves and pump(s) capable of manual operation at any angle of heel. A plan of the plumbing system shall be displayed aboard the boat.	I serbatoi per la zavorra variabile devono essere permanentemente installati e devono essere dotati di un sistema di valvole isolanti e pompa(e) capace di consentire le operazioni manuali a qualsiasi angolo di sbandamento. Uno schema del sistema idraulico deve essere esposto a bordo dell'imbarcazione.	Mo 0,1,2,3,4
<b>3.05</b>	<b>Stability and Flotation - Multihulls</b> <i>Attention is drawn to ISO 12217-2.</i>	<b>Stabilità e galleggiamento – Multiscafi</b> <i>Si richiama l'attenzione all'ISO12217-2.</i>	Mu 0,1,2,3,4
3.05.1	Adequate watertight bulkheads and compartments (which may include permanently installed flotation material) in each hull shall be provided to ensure that a multihull is effectively unsinkable and capable of floating in a stable position with at least half the length of one hull flooded. (see OSR 3.13.2).	Sufficienti paratie stagne e compartimenti (che possono includere materiale di galleggiamento installato in modo permanente) devono essere presenti in ogni scafo per assicurare che un multiscafo sia effettivamente inaffondabile e capace di galleggiare in una posizione stabile pur avendo la metà della lunghezza di uno scafo allagata. (vedi OSR 3.13.2).	Mu 0,1,2,3,4
3.05.2	Multihulls built on or after Jan 1999 shall in every hull without accommodation be divided at intervals of not more than 4m (13ft 3") by one or more transverse watertight bulkheads	Nei Multiscafi costruiti a partire dal gennaio 1999 ogni scafo senza alloggi deve essere diviso a intervalli di non più di 4 m (13ft 3") da una o più paratie stagne trasversali	Mu 0,1,2,3,4
3.05.3	A yacht shall be designed and built to resist capsize.	Un'imbarcazione deve essere progettata e costruita per resistere al capovolgimento.	Mu 0,1,2,3,4
<b>3.06</b>	<b>Exits - Monohulls</b>	<b>Uscite – Monoscafi</b>	Mo 0,1,2,3,4
3.06.1	Yachts of LOA of 8.5 m (28 ft) and over with age or series date after January 1995 and after shall have at least two exits. At least one exit shall be located forward of the foremost mast except where structural features prevent its installation.	Le imbarcazioni di 8,5 m (28 piedi) e oltre con la Data del Varo o Data della Serie da gennaio 1995 e successiva devono avere almeno due uscite. Almeno una deve essere posizionata a proravia dell'albero più a prora, salvo dove caratteristiche strutturali ne impediscano l'installazione.	Mo 0,1,2,3,4
3.06.2	<i>Yachts first launched on or after January 2014 have a hatch with the following minimum clear openings in</i>	<i>Le imbarcazioni varate a partire dal gennaio 2014 avranno un portello con le seguenti aperture netta minima in</i>	Mo 0,1,2,3,4

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>compliance with ISO 9094:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Circular shape: diameter 450mm;</li> <li>- Any other shape: minimum dimension of 380mm and minimum area of 0.18m<sup>2</sup>. The dimension must be large enough to allow for a 380mm diameter circle to be inscribed.</li> </ul> <p>The measurement of the minimum clear opening is illustrated in Figure 1.</p>	<p>conformità con ISO 9094:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forma circolare: 450mm di diametro;</li> <li>- Qualsiasi altra forma: dimensione minima di 380 millimetri e superficie minima di 0,18m<sup>2</sup>. La dimensione deve essere sufficientemente grande da consentire che un cerchio del diametro di 380 mm possa esservi inscritto.</li> </ul> <p>La misurazione della luce minima netta è illustrata nella figura 1.</p>	
3.06.3	<p><i>when first launched prior to January 2014, if possible have each escape hatch in compliance with the dimensions in OSR 3.07.2(a)(ii);</i></p>	<p><i>quando varate prima del gennaio 2014, se possibile, avere ogni via di fuga in conformità con le dimensioni in OSR 3.07.2 (a) (ii);</i></p>	Mo 0,1,2,3,4
<b>3.07</b>	<b>Exits and Escape Hatches - Multihulls</b>	<b>Uscite e portelli di fuga – Multiscafi</b>	Mu 0,1,2,3,4
3.07.1	<p>Exits</p> <p>a) In a multihull of 8m (26.2ft) LOA and greater, each hull which contains accommodation shall have at least two exits.</p> <p>b) In a multihull of less than 8m (26.2ft) LOA each hull which contains accommodation shall have at least two exits.</p>	<p>Uscite</p> <p>a) In un multiscafo con LOA di 8m (26.2ft) o maggiore, ogni scafo che alloggia cabine deve avere almeno due uscite.</p> <p>b) In un multiscafo con LOA minore di 8m (26.2ft) ogni scafo che alloggia cabine deve avere almeno due uscite.</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3</p>
3.07.2	<p>Escape Hatches, Underside Clipping Points &amp; Handholds</p> <p>a) In a multihull of 12m (39.4ft) LOA and greater each hull which contains accommodation shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i - have an escape hatch for access to and from the hull in the event of an inversion;</li> <li>ii - when first launched on or after January 2003 have a minimum clearance diameter through each escape</li> </ul>	<p>Portelli di fuga , punti di ancoraggio , tientibene nello scafo</p> <p>a) In un multiscafo con LOA di 12m (39.4 ft) o maggiore, ogni scafo che alloggia cabine deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i – avere un portello di fuga per accedere allo e dallo scafo nell'eventualità di un capovolgimento;</li> <li>ii - se varata nel Gennaio 2003 o dopo, avere in ogni portello di fuga un diametro minimo di 450 mm</li> </ul>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>





## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

3.07.3	<p>A multihull of less than 12m (39.4ft) LOA shall either have escape hatches in compliance with OSR 3.07.2 (a)(b) and (c) or shall comply with OSR 3.07.3 (a) and (b):</p> <p>a) each hull which contains accommodation shall have, for the purpose of cutting an escape hatch, appropriate tools kept ready for instant use adjacent to the intended cutting site. Each tool shall be secured to the vessel by a line and a clip, and</p> <p>b) in each hull at a station where an emergency hatch may be cut, the cutting line shall be clearly marked both inside and outside with an outline and the words ESCAPE CUT HERE</p>	<p>Un multiscafo con LOA minore di 12m (39.4 ft) deve avere portelli di fuga in accordo con OSR 3.07.2 (a)(b) e (c) o deve essere conforme alle OSR 3.07.3 (a) e (b):</p> <p>a) ogni scafo che alloggia cabine deve avere, allo scopo di creare una via di fuga, strumenti adeguati pronti all'uso immediato adiacenti alla prevista area di taglio. Ogni strumento deve essere assicurato alla barca da una cimetta e un fermaglio, e</p> <p>b) in ogni scafo la zona dove può essere creata una via di fuga la linea di taglio deve essere chiaramente indicata sia all'interno che all'esterno disegnandone il contorno e scrivendo le parole "ESCAPE CUT HERE"</p>	<p>Mu 2,3,4</p> <p>Mu 2,3,4</p> <p>Mu 2,3,4</p>
<b>3.08</b>	<b>Hatches &amp; Companionways</b>	<b>Portelli e boccaporte</b>	
3.08.1	<p>3.08.1 No hatch forward of the maximum beam station, other than a hatch in the side of a coachroof, shall open in such a way that the lid or cover moves into the open position towards the interior of the hull (excepting ports having an area of less than 0.071m<sup>2</sup> (110 sq in)).</p>	<p>Nessun portello a proravia della sezione del baglio massimo a parte un portello nel lato della tuga, deve aprirsi in maniera tale che il coperchio o la copertura si apra verso l'interno dello scafo (ad eccezione dei portelli aventi un'area minore di 0,071m<sup>2</sup> (110 sq in)).</p>	**
3.08.2	<p>A hatch fitted forward of the maximum beam station, located on the side of the coachroof, opening into the interior of the boat, and of area greater than 0.071m<sup>2</sup> shall comply with ISO12216 design category A and be clearly labelled and used in accordance with the following instruction: "NOT TO BE OPENED AT SEA". Attention is drawn to SR 3.02.1</p>	<p>Un portello a proravia della sezione di baglio massimo, che si trova sul lato della tuga, con apertura verso l'interno della barca e di superficie superiore a 0,071m<sup>2</sup> deve essere conforme all'ISO12216 categoria di progettazione A ed essere chiaramente etichettata con: "NOT TO BE OPENED AT SEA", e usata nei limiti previsti dalla suddetta istruzione. Si richiama l'attenzione alla OSR 3.02.1</p>	**
3.08.3	<p>A hatch shall be:</p> <p>a) so arranged as to be above the water when the hull is heeled 90 degrees. Hatches over lockers that open to the interior of the vessel shall be included in this requirement. A yacht may have a maximum of four (two on each side of centerline) hatches that do not conform to this requirement, provided that the opening of each is less than 0.071 sq m (110 sq in). Effective for boats of a series begun after January 1, 2009, a written statement signed by the designer or other person who performed the</p>	<p>Un portello deve essere:</p> <p>a) posizionato in modo tale da essere al di sopra dell'acqua quando lo scafo è sbandato di 90°. I portelli che si aprono verso l'interno della barca devono avere questo requisito. Un'imbarcazione può avere un massimo di quattro (due su ogni lato) portelli che non sono conformi a questo requisito, a condizione che l'apertura di ciascuno sia inferiore a 0,071m<sup>2</sup> (110 in<sup>2</sup>). Per le barche di una serie iniziata dopo il 1° gennaio 2009, è valida una dichiarazione scritta che deve essere tenuta a bordo, firmata dal progettista o altra</p>	Mo 0,1,2,3,4

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>downflooding analysis shall be carried on board. For purposes of this rule the vessel's displacement condition for the analysis shall be the Light Craft Condition LCC (in conformity with 6.3 of the EN ISO 8666 standard and 3.5.1 of the EN ISO12217-2 standard).</p> <p>b) permanently attached</p> <p>c) capable of being firmly shut immediately and remaining firmly shut in a 180 degree capsized (inversion).</p>	<p>persona che ha eseguito l'analisi di allagamento. Ai fini della presente regola, le condizioni di dislocamento della barca per l'analisi devono essere quelle a vuoto (Light Craft Condition LCC) (in conformità con l'art 6.3 della norma EN ISO 8666 standard e 3.5.1 della EN ISO12217-2 standard).</p> <p>b) permanentemente installato</p> <p>c) tale da poter essere immediatamente chiuso saldamente e rimanere saldamente chiuso nell'eventualità di un capovolgimento a 180°.</p>	<p>**</p> <p>**</p>
3.08.4	<p>A companionway hatch shall:</p> <p>a) be fitted with a strong securing arrangement which shall be operable from the exterior and interior including when the yacht is inverted</p> <p>b) have any blocking devices:</p> <p style="padding-left: 20px;">i - capable of being retained in position with the hatch open or shut</p> <p style="padding-left: 20px;">ii - whether or not in position in the hatchway, secured to the yacht (e.g. by lanyard) for the duration of the race, to prevent their being lost overboard</p> <p style="padding-left: 20px;">iii - permit exit in the event of inversion</p>	<p>Un boccaporto, portello di discesa deve:</p> <p>a) essere dotato di un robusto dispositivo di chiusura manovrabile dall'interno e dall'esterno anche con l'imbarcazione capovolta</p> <p>b) avere sistemi di chiusura:</p> <p style="padding-left: 20px;">i - che possano essere mantenuti in posizione con il portello aperto o chiuso</p> <p style="padding-left: 20px;">ii - che, in posizione di chiusura o no, siano assicurati all'imbarcazione (p.es. con una cima) per tutta la durata della regata, per evitare che possano esser persi fuoribordo</p> <p style="padding-left: 20px;">iii - che consentano di uscire nel caso di capovolgimento</p>	<p>**</p> <p>**</p> <p>**</p> <p>**</p>
3.08.5	<p>If the companionway extends below the local sheerline and the boat has a cockpit opening aft to the sea the boat shall comply with one of the following:</p> <p>a) the companionway sill shall not extend below the local sheerline. Or</p> <p>b) be in full compliance with all aspects of ISO 11812 to design category A</p>	<p>Se il boccaporto si estende al disotto della corrispondente linea del cavallino e la barca ha il pozzetto aperto a poppa, la barca deve rispettare uno dei seguenti punti:</p> <p>a) la soglia del boccaporto non deve estendersi al disotto della corrispondente linea del cavallino. Oppure</p> <p>b) essere nel pieno rispetto di tutti gli aspetti della norma ISO 11812 per la progettazione di categoria A</p>	<p>Mo0,1,2,3,4</p> <p>Mo0,1,2,3,4</p> <p>Mo0,1,2,3,4</p>
3.08.6	<p>For boats with a cockpit closed aft to the sea where the companionway hatch extends below the local sheerline, the companionway shall be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, provided that the companionway hatch shall continue to give access to the interior with the blocking devices(e.g. washboards) in place.</p>	<p>Per le barche col pozzetto chiuso a poppa se il boccaporto si estende al disotto della corrispondente linea del cavallino, il boccaporto deve essere in grado di essere bloccato fino al livello della corrispondente linea del cavallino, a condizione che il boccaporto di discesa continui a permettere l'accesso alle parti interne con i dispositivi di blocco (p. es. battente di boccaporto) in sede.</p>	<p>Mo0,1,2,3,4</p>

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

3.08.7	<p>A companionway hatch extending below the local sheerline and shall comply with either (a) or (b):</p> <p>a) be capable of being blocked off up to the level of the local sheerline, whilst giving access to the interior with the blocking devices (e.g. washboards) in place with a minimum sill height of 300 mm.</p> <p>b)</p> <p style="padding-left: 20px;">i - A companionway hatch shall be in compliance with ISO 11812 – Watertight cockpits and quickdraining cockpits to design category A</p> <p style="padding-left: 20px;">ii - A companionway hatch shall be in compliance with ISO 11812 – Watertight cockpits and quickdraining cockpits to design category B</p>	<p>Un boccaporto di discesa che si estende al disotto della corrispondente linea del cavallino deve soddisfare (a) o (b):</p> <p>a) essere in grado di essere bloccato fino al livello della corrispondente linea del cavallino, consentendo l'accesso alle parti interne con i dispositivi di bloccaggio (p. es. battente di boccaporto) in sede con una soglia minima di altezza di 300mm</p> <p>b)</p> <p style="padding-left: 20px;">i - Un boccaporto di discesa deve essere conforme alla norma ISO 11812 - Pozzetti stagni e pozzetti a svuotamento rapido per progettazione di categoria A</p> <p style="padding-left: 20px;">ii - Un boccaporto di discesa deve essere conforme alla norma ISO 11812 - Pozzetti stagni e pozzetti a svuotamento rapido per progettazione di categoria B</p>	<p>Mu0,1,2,3,4</p> <p>Mu0,1,2,3,4</p>  <p>Mu 0,1,2,3</p>  <p>Mu 4</p>
<b>3.09</b>	<b>Cockpits - Attention is Drawn to ISO 11812</b>	<b>Pozzetti – Si richiama l'attenzione sull'ISO 11812</b>	
3.09.1	Cockpits shall be structurally strong, self-draining quickly by gravity at all angles of heel and permanently incorporated as an integral part of the hull.	I pozzetti devono essere strutturalmente robusti, rapidamente auto-svuotanti per gravità a qualsiasi angolo di inclinazione e stabilmente uniti allo scafo come parte integrante di esso.	**
3.09.2	Cockpits must be essentially watertight, that is, all openings to the hull must be capable of being strongly and rigidly secured	I pozzetti devono essere sostanzialmente stagni, ossia tutte le aperture verso l'interno dello scafo devono poter essere chiuse saldamente e rigidamente	**
3.09.3	A bilge pump outlet pipe shall not be connected to a cockpit drain . See OSR 3.09.8 for cockpit drain minimum sizes	Il condotto di uscita di una pompa di sentina non deve essere collegato a un condotto di scarico del pozzetto. Vedere l'OSR 3.09.8 per le sezioni minime dei condotti di scarico.	**
3.09.4	A cockpit sole shall be at least 2% LWL above LWL (or in IMS yachts first launched before 1/03, at least 2% L above LWL)	Il piano di calpestio di ogni pozzetto deve essere al di sopra della LWL di almeno il 2% della LWL (o nelle imbarcazioni IMS varate prima del 1/03, almeno il 2% L al di sopra della LWL).	**
3.09.5	A bow, lateral, central or stern well shall be considered a cockpit for the purposes of OSR 3.09	Qualsiasi rientranza di prora, laterale, centrale o poppiere sarà considerato come un pozzetto ai fini dell'OSR 3.09	**
3.09.6	In cockpits opening aft to the sea structural openings aft shall be not less in area than 50% maximum cockpit depth x maximum cockpit width.	Nei pozzetti aperti a poppa le aperture strutturali posteriori deve essere di area non inferiore al 50% della massima profondità del pozzetto per la sua massima larghezza.	**



**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

3.09.7	Cockpit Volume		Volume del pozzetto		**
		TABLE 5		TAVOLA 5	
	earliest of age or series date	detail	età o anno della serie	dettagli	
	before April 1992	the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 6% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit).	prima di Aprile 1992	il volume complessivo di tutti i pozzetti al di sotto del paraonde più basso non dovrà eccedere il 6% del prodotto (LWL x larghezza baglio massimo x bordo libero al traverso del pozzetto)	MoMu 0,1
	before April 1992	the total volume of all cockpits below lowest coamings shall not exceed 9% (LWL x maximum beam x freeboard abreast the cockpit).	prima di Aprile 1992	il volume complessivo di tutti i pozzetti al di sotto del paraonde più basso non dovrà eccedere il 9% del prodotto (LWL x larghezza baglio massimo x bordo libero al traverso del pozzetto)	MoMu 2,3,4
April 1992 and after	as above for the appropriate category except that "lowest coamings" shall not include any aft of the FA station and no extension of a cockpit aft of the working deck shall be included in calculation of cockpit volume	Aprile 1992 e successiva	come sopra per le relative categorie salvo che per la determinazione del paraonde più basso non si dovrà includere nulla a poppavia della sezione FA, ed ogni estensione del pozzetto a poppavia della coperta praticabile non sarà inclusa nel conteggio del volume del pozzetto	**	
<i>Note</i>	<i>IMS measured boats may instead of the terms LWL, maximum beam, freeboard abreast the cockpit, use the IMS terms L, B and FA.</i>	<i>Nota</i>	<i>le imbarcazioni stazzate IMS, invece di LWL, larghezza baglio massimo, bordo libero corrispondente al pozzetto, possono usare i termini IMS: L, B ed FA.</i>	**	
3.09.8	Cockpit Drains See OSR 3.09.1. Cockpit drain cross section area (after allowance for screens if fitted) shall be:		Ombrinali del pozzetto Vedere OSR 3.09.1. L'area della sezione degli ombrinali (tenuto conto di eventuali filtri di protezione) deve essere:		**
	a) in yachts with earliest of age or series date before 1/72 or in any yacht under 8.5m (28ft) LOA – at least that of 2x25mm diameter (one inch) unobstructed openings or equivalent b) in yachts with earliest of age or series date 1/72 and later - at least that of 4 x 20mm diameter (3/4 inch) unobstructed openings or equivalent		a) nelle imbarcazioni di età o età della serie precedente al 1/72 o in una qualsiasi imbarcazione di LOA inferiore a 8.5m (28ft) - almeno pari a quella di 2 x 25mm di diametro (1 pollice), di aperture prive di ostruzioni, o equivalente b) nelle imbarcazioni di età, o età della serie (la precedente tra le due), 1/72 e successive - almeno pari a quella di 4 x 20mm di diametro (3/4 di pollice), di aperture prive di ostruzioni, o equivalente		**
3.10	<b>Sea Cocks or Valves</b> Sea cocks or valves shall be permanently installed on all through-hull openings below the waterline except integral deck scuppers, speed indicators, depth finders and the like, however a means of closing such openings shall be		<b>Prese a mare o valvole</b> Prese a mare o valvole devono essere permanentemente installate su tutte le aperture attraverso lo scafo al di sotto della linea di galleggiamento, ad eccezione degli ombrinali di coperta interni, di sensori di velocità, degli ecoscandagli e		**



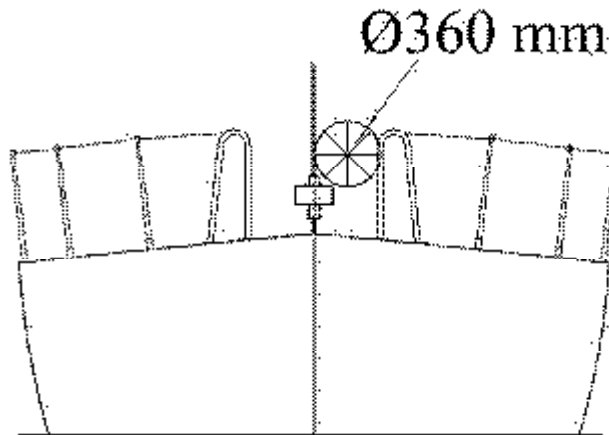
**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

	provided.	simili; in ogni caso per tali aperture deve essere previsto un sistema di chiusura.	
<b>3.11</b>	<b>Sheet Winches</b> Sheet winches shall be mounted in such a way that an operator is not required to be substantially below deck.	<b>Verricelli delle scotte</b> I verricelli delle scotte devono essere installati in modo tale che chi li usa non debba stare con buona parte del corpo al di sotto del piano di coperta.	**
<b>3.12</b>	<b>Mast Step</b> The heel of a keel stepped mast shall be securely fastened to the mast step or adjoining structure.	<b>Piede d'albero</b> Il piede di un albero passante deve essere solidamente fissato alla scassa o ad una struttura adiacente.	**
<b>3.13</b>	<b>Watertight Bulkheads</b> <i>multihulls also see OSR 3.05</i>	<b>Paratie stagne</b> <i>per i multiscafi si veda anche OSR 3.05</i>	Mu 0,1,2,3,4
3.13.1	A hull shall have either a watertight "crash" bulkhead within 15% of LOA from the bow and abaft the forward end of LWL, or permanently installed closed-cell foam buoyancy effectively filling the forward 30% LOA of the hull.	Lo scafo deve avere una paratia stagna "anticollisione" entro il 15% della LOA a partire dalla prua e a poppavia dell'estremità prodiera della LWL, oppure una zona estesa per il 30% della LOA dello scafo dalla prua permanentemente ed effettivamente riempita di materiale espanso a cellula chiusa.	Mo 0 Mu 0,1,2,3,4
3.13.2	Any required watertight bulkhead shall be strongly built to take a full head of water pressure without allowing any leakage into the adjacent compartment.	Tutte le paratie stagne richieste devono essere costruite solidamente per resistere alla massima pressione dell'acqua a cui possono venire sottoposte, impedendo qualsiasi trafileamento nel compartimento contiguo.	Mo 0 Mu 0,1,2,3,4
3.13.3	A yacht shall have at least two watertight transverse main bulkheads in addition to any bulkheads positioned within the forward and aft 15 percent of the boat's LOA.	Una barca deve avere almeno due paratie stagne trasversali principali in aggiunta a qualsiasi paratia posizionata a prua o poppa entro il 15 per cento della LOA dell'imbarcazione.	Mo 0
3.13.4	Outside deck access for inspection and pumping shall be provided to every watertight compartment terminated by a hull section bulkhead, except that deck access to extreme end "crash" compartments is not required.	L'accesso dal ponte esterno per l'ispezione e il pompaggio deve essere previsto per ogni compartimento stagno chiuso da una paratia a sezione di scafo, non sono richiesti accessi dalla coperta per i compartimenti "anticollisione" delle estremità.	Mo 0
3.13.5	An access hatch shall be provided in every required watertight bulkhead (except a "crash" bulkhead). The access hatch shall have means of watertight closure permanently attached to the main panel, or lid, or cover of the hatch. The closure shall not require tools to operate.	Un portello di accesso deve essere previsto in ogni paratia stagna richiesta (fatta eccezione per le paratie "anticollisione"). Il portello di accesso deve disporre di mezzi di chiusura a tenuta stagna fissati in modo permanente al pannello principale, o coperchio, o copertura del portello. La chiusura non deve richiedere strumenti per funzionare.	Mo 0

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

	<i>a) An access hatch should be capable of being securely shut within 5 seconds</i>	<i>a) Un portello di accesso deve poter essere chiuso accuratamente entro 5 secondi</i>	Mo 0
3.13.6	<i>It is strongly recommended that: a) an extreme end "crash" bulkhead should be provided at the stern. If practicable the aft "crash" bulkhead should be forward of the rudder post. b) after flooding any one major compartment, a yacht should be capable of providing shelter and sustenance for a full crew for 2 weeks in an essentially dry compartment having direct access to the deck c) compartments between watertight bulkheads should be provided with a means of manually pumping out from within the hull from a position outside the compartment</i>	<i>È fortemente raccomandato che: a) una paratia "anticollisione" agli estremi sia installata a poppa. Se possibile la paratia "anticollisione" di poppa dovrebbe essere a prua dell'asse del timone. b) dopo l'allagamento di uno scomparto principale, un'imbarcazione sia in grado di fornire riparo e sostentamento per un equipaggio completo per 2 settimane in un vano essenzialmente asciutto con accesso diretto al ponte c) i compartimenti tra paratie stagne debbano essere dotati di una pompa manuale di svuotamento che sia manovrabile da una posizione esterna ai compartimenti</i>	Mo 0 Mo 0  Mo 0  Mo 0
<b>3.14</b>	<b>Pulpits, Stanchions, Lifelines</b>	<b>Pulpiti, candelieri, draglie</b>	
3.14.1	When due to the particular design of a multihull it is impractical to precisely follow Special Regulations regarding pulpits, stanchions, lifelines, the regulations for monohulls shall be followed as closely as possible with the aim of minimising the risk of people falling overboard.	Quando a causa del particolare design in un multiscafo non è possibile seguire precisamente le Prescrizioni Speciali riguardo a pulpiti, candelieri, draglie, le prescrizioni per i monoscafi devono essere seguite il più possibile con l'obiettivo di minimizzare il rischio di caduta in mare delle persone.	Mu 0,1,2,3,4
3.14.2	Lifelines required in Special Regulations shall be "taut".  <i>a) As a guide, when a deflecting force of 50 N (5.1kgf, 11.2 lbf) is applied to a lifeline midway between supports, the lifeline should not deflect more than 50 mm.</i>	Le draglie richieste dalle Prescrizioni Speciali devono essere "tese"  <i>a) A titolo di guida, quando una forza deviante di 50 N (5.1Kgf) è applicata alla draglia nel punto di mezzo tra due supporti, la draglia non dovrebbe deviare oltre i 50 mm.</i>	**  **
3.14.3	The following shall be provided: a) a bow pulpit with vertical height and openings essentially conforming to Table 7. Bow pulpits may be open but the opening between the pulpit and any part of the boat shall never be greater than 360mm (14.2") (this requirement shall be checked by presenting a 360mm (14.2") circle inside the opening)	Quanto segue deve essere previsto: a) un pulpito di prua di altezze ed aperture sostanzialmente conformi alla Tavola 7 (OSR 3.14.5). I pulpiti di prua possono essere aperti, ma l'apertura tra il pulpito e qualunque parte della imbarcazione non dovrà mai essere maggiore di 360mm (14.2") (questo requisito deve essere controllato ponendo una sagoma circolare di 360mm (14.2") nell'apertura).	**  Mo 0,1,2,3,4

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA



b) a stern pulpit, or lifelines arranged as an adequate substitute, with vertical openings conforming to Table 7

c) lifelines (guardlines) supported on stanchions, which, with pulpits, shall form an effectively continuous barrier around a working deck for manoverboard prevention. Lifelines shall be permanently supported at intervals of not more than 2.20m (86.6") and shall not pass outboard of supporting stanchions.

d) upper rails of pulpits at no less height above the working deck than the upper lifelines as in Table 7.

e) Openable upper rails in bow pulpits shall be secured shut whilst racing

f) Pulpits and stanchions shall be permanently installed. When there are sockets or studs, these shall be through-bolted, bonded or welded. The pulpit(s) and/or stanchions fitted to these shall be mechanically retained without the help of the lifelines. Without sockets or studs, pulpits and/or stanchions shall be through-bolted, bonded or welded.

b) un pulpito di poppa, o draglie che lo sostituiscano adeguatamente, con aperture verticali conformi alla Tavola 7 (OSR 3.14.5).

c) draglie sostenute da candelieri che, assieme ai pulpiti, devono costituire una ininterrotta ed efficace barriera attorno alla coperta per la prevenzione dell'uomo a mare. Le draglie devono essere permanentemente sostenute dai candelieri ad intervalli non maggiori di 2.20m (86.6") e non devono passare all'esterno dei candelieri.

d) parti superiori dei pulpiti di altezza sopra la coperta non inferiore a quella delle draglie alte, come prescritte nella Tavola 7 (OSR 3.14.5).

e) Le parti superiori apribili dei pulpiti di prua devono essere saldamente chiuse in regata

f) I pulpiti e i candelieri devono essere permanentemente installati. Quando ci sono sistemi di fissaggio a incasso o a colonnina, questi devono essere montati con perni passanti, incorporati o saldati. Il pulpito(i) e/o i candelieri ad essi fissati dovranno esserlo meccanicamente, senza l'aiuto delle draglie. In assenza di sistemi di fissaggio a incasso o a colonnina, i pulpiti e/o i candelieri devono essere imbullonati con perni passanti, incorporati o saldati.

Mo 0,1,2,3,4

\*\*

\*\*

\*\*

\*\*





## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	Under 8.5 m (28 ft)	January 1992 and after	as for under 8.5 m(28 ft) in table 7 above, except that when an intermediate lifeline is fitted no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	sotto 8.5 m (28 ft)	Dal Gennaio 1992 in poi	come sopra per le imbarcazioni sotto 8.5m (28 ft) con l'eccezione, qualora vi sia una draglia intermedia, che nessuna apertura verticale sia maggiore di 380mm (15 in).	**
	8.5 m (28 ft) and over	April 1992 and after	taut double lifeline with upper lifeline at a height of no less than 600 mm (24 in) above the working deck. No vertical opening shall exceed 560 mm (22 in)	8.5 m (28 ft) e superiori	prima del Gennaio 1993	doppie draglie tesate, con la draglia superiore ad un'altezza non inferiore a 600mm(24 in) al di sopra della coperta. Nessuna apertura verticale deve essere maggiore di 560mm (22in)	**
	8.5 m (28ft) and over	January 1993 and after	as 8.5 m (28 ft) and over in Table 7 above, except that no vertical opening shall exceed 380 mm (15 in).	8.5 m (28 ft) e superiori	Dal Gennaio 1993 in poi	come sopra in tavola 7 per le imbarcazioni di 8.5m (28 ft) e oltre, con l'eccezione che nessuna apertura verticale deve essere maggiore di 380mm (15 in).	**
	all	all	on yachts with intermediate lifelines the intermediate line shall be not less than 230 mm (9 in) above the working deck.	tutti	tutti	sulle imbarcazioni dotate di draglia intermedia, questa non dovrà trovarsi a meno di 230 mm (9 in) al di sopra della coperta.	**
3.14.6	Lifeline Minimum Diameters, Required Materials, Specifications a) Lifelines shall be of : - stranded stainless steel wire or - <b>Single-braided High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) rope</b>  b) The minimum diameter is specified in table 8 below.			Draglie: diametri minimi, materiali prescritti, specifiche a) Le draglie devono essere di: - cavo d'acciaio spiroidale inossidabile oppure - <b>cima in Polietilene ad Alto Modulo a treccia singola (HMPE) (Dyneema® / Spectra® o equivalente)</b>  b) I diametri minimi sono specificati nella sottostante tavola			**
							**
	TABLE 8			TAVOLA 8			**
	LOA	minimum wire or rope diameter		LOA	Diametro minimo del cavo o della cima		
	under 8.5 m (28ft)	3 mm (1/8 in)		sotto 8.5m (28ft)	3 mm (1/8 in)		
8.5m - 13 m	4 mm (5/32 in)		8.5m - 13m	4 mm (5/32 in)			
over 13 m (43 ft)	5 mm (3/16 in)		oltre 13m (43ft)	5 mm (3/16 in)			

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>c) Stainless steel lifelines shall be uncoated and used without close-fitting sleeving, however, temporary sleeving may be fitted provided it is regularly removed for inspection.</p> <p><i>d) When stainless wire is used, Grade 316 is recommended.</i></p> <p><i>e) When HMPE (Dyneema®/Spectra®) is used, it shall be spliced in accordance with the manufacturer's recommended procedures.</i></p> <p>f) A taut lanyard of synthetic rope may be used to secure lifelines provided the gap it closes does not exceed 100 mm (4 in). This lanyard shall be replaced annually at a minimum.</p> <p>g) All wire, fittings, anchorage points, fixtures and lanyards shall comprise a lifeline enclosure system which has at all points at least the breaking strength of the required lifeline wire.</p>	<p>c) Le draglie in acciaio inox devono essere utilizzate senza guaine aderenti e non rivestite, tuttavia, guaine temporanee possono essere montate a condizione che siano regolarmente rimosse per ispezione.</p> <p><i>d) Quando è usato il cavo d'acciaio si raccomanda il grado 316</i></p> <p><i>e) Quando è usata la cima (HMPE) (Dyneema®/Spectra®, deve essere impiombata seguendo le procedure indicate dal fabbricante.</i></p> <p>f) Una sagola in materiale sintetico può essere usata per tesare le draglie, purché il tratto interessato non ecceda i 100mm (4 in). Detta sagola, come minimo, deve essere sostituita annualmente.</p> <p>g) Tutti i cavi, raccordi, punti di ancoraggio, dispositivi di fissaggio e sagole devono formare un sistema di recinzione che ha in tutti i punti, almeno il carico di rottura prescritto per la draglia.</p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p>												
3.14.7	<p>Pulpits, Stanchions, Lifelines-Limitations on Materials</p> <p style="text-align: center;">TABLE 9</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Earliest of Age or Series Date</td> <td style="text-align: center;">detail</td> </tr> <tr> <td>before January 1987</td> <td>carbon fibre is not recommended in stanchions pulpits and lifelines.</td> </tr> <tr> <td>January 1987 and after</td> <td>stanchions, pulpits and lifelines shall not be made of carbon fibre.</td> </tr> </table>	Earliest of Age or Series Date	detail	before January 1987	carbon fibre is not recommended in stanchions pulpits and lifelines.	January 1987 and after	stanchions, pulpits and lifelines shall not be made of carbon fibre.	<p>Pulpiti, candelieri, draglie – limitazioni nei materiali</p> <p style="text-align: center;">TAVOLA 9</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">Età o anno della serie</td> <td style="text-align: center;">dettagli</td> </tr> <tr> <td>prima di Gennaio 1987</td> <td>è sconsigliato l'uso della fibra di carbonio per i candelieri, pulpiti e draglie.</td> </tr> <tr> <td>Gennaio 1987 e dopo</td> <td>candelieri, pulpiti e draglie non devono essere di fibra di carbonio</td> </tr> </table>	Età o anno della serie	dettagli	prima di Gennaio 1987	è sconsigliato l'uso della fibra di carbonio per i candelieri, pulpiti e draglie.	Gennaio 1987 e dopo	candelieri, pulpiti e draglie non devono essere di fibra di carbonio	**
Earliest of Age or Series Date	detail														
before January 1987	carbon fibre is not recommended in stanchions pulpits and lifelines.														
January 1987 and after	stanchions, pulpits and lifelines shall not be made of carbon fibre.														
Età o anno della serie	dettagli														
prima di Gennaio 1987	è sconsigliato l'uso della fibra di carbonio per i candelieri, pulpiti e draglie.														
Gennaio 1987 e dopo	candelieri, pulpiti e draglie non devono essere di fibra di carbonio														
3.15	<p><b>Multihull Nets or Trampolines</b></p>	<p><b>Reti o trampolini sui Multiscafi</b></p>													
3.15.1	<p>The word net is interchangeable with the word trampoline A net shall be:</p> <p>a) essentially horizontal</p> <p>b) made from durable woven webbing, water permeable fabric, or mesh with openings not larger than 5.08cm (2 inches) in any dimension. Attachment points shall be planned to avoid chafe. The junction between a net and a yacht shall present no risk of foot trapping</p>	<p>La parola rete è intercambiabile con la parola trampolino Una rete deve essere:</p> <p>a) essenzialmente orizzontale</p> <p>b) fatta di resistente nastro tessuto, tela permeabile all'acqua, o in rete con aperture non più grandi di 5.08 cm (2 pollici) in qualsiasi dimensione. I punti di attacco devono essere predisposti al fine di evitare logoramenti. La giunzione tra rete e barca non deve presentare alcun rischio di</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>												

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>c) solidly fixed at regular intervals on transverse and longitudinal support lines and shall be fine-stitched to a bolt rope</p> <p>d) able to carry the full weight of the crew either in normal working conditions at sea or in case of capsized when the yacht is inverted.</p> <p>e) <i>It is recommended that lines used to tie the nets should be individually tied and not continuously connected to more than four attachment points per connecting line</i></p>	<p>intrappolamento per i piedi</p> <p>c) fissata saldamente a intervalli regolari sulle linee di supporto trasversali e longitudinali e deve essere cucita ad arte a una ralinga</p> <p>d) in grado di portare tutto il peso dell'equipaggio in condizioni normali di lavoro in mare o, in caso di ribaltamento, quando l'imbarcazione è rovesciata.</p> <p>e) <i>Si raccomanda che le linee utilizzate per legare le reti siano legate singolarmente e non connesse in continuo a più di quattro punti di attacco per ogni linea di collegamento</i></p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>
3.15.2	<p>Trimarans with Double Crossbeams</p> <p>a) A trimaran with double crossbeams shall have nets on each side covering:</p> <p>b) the rectangles formed by the crossbeams, central hull and outriggers</p> <p>c) the triangles formed by the aft end of the central pulpit, the mid-point of each forward crossbeam, and the intersection of the crossbeam and the central hull</p> <p>d) the triangles formed by the aftermost part of the cockpit or steering position (whichever is furthest aft), the mid-point of each after crossbeam, and the intersection of the crossbeam and the central hull; except that:</p> <p>e) the requirement in OSR 3.15.2(d) shall not apply when cockpit coamings and/or lifelines are present which comply with the minimum height requirements in Table 7</p>	<p>Trimarani con doppia traversa</p> <p>a) Un trimarano con doppie traverse deve avere reti per ogni parte che comprendono:</p> <p>b) i rettangoli formati dalle traverse, scafo centrale e stabilizzatori</p> <p>c) i triangoli formati dalla fine del pulpito di poppa centrale, il punto centrale di ogni traversa anteriore e l'intersezione della traversa con lo scafo centrale</p> <p>d) i triangoli formati dall'estrema parte posteriore del pozzetto o posizione di governo (a seconda del punto più a poppa), il punto medio di ciascuna traversa a poppavia e l'intersezione della traversa con lo scafo centrale, tranne che:</p> <p>e) il requisito di cui OSR 3.15.2 (d) non si applica quando sono presenti paraonde del pozzetto e/o draglie che rispettano i requisiti di altezza minima nella tabella 7</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>
3.15.3	<p>Trimarans with Single Crossbeams</p> <p>a) A trimaran with a single crossbeam shall have nets between the central hull and each outrigger:</p> <p>b) on each side between two straight lines from the intersection of the crossbeam and the outrigger, respectively to the aft end of the pulpit on the central hull, and to the aftermost point of the cockpit or steering position on the central hull (whichever is furthest aft)</p>	<p>Trimarani con traversa singola</p> <p>a) Un trimarano con traversa singola deve avere reti fra lo scafo centrale e gli stabilizzatori:</p> <p>b) su entrambi i lati tra due rette dall'intersezione della traversa e il bilanciere, rispettivamente alla fine poppiera del pulpito dello scafo centrale, e all'estrema parte posteriore del pozzetto o posizione di governo (a seconda del punto più a poppa)</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mu 0,1,2,3,4</p>



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

<b>3.16</b>	<b>Catamarans</b> a) On a catamaran the total net surface shall be limited:  b) laterally by the hulls c) longitudinally by transverse stations through the forestay base, and the aftermost point of the boom lying fore and aft. However, a catamaran with a central nacelle (non-immersed) may satisfy the regulations for a trimaran	<b>Catamarani</b> a) Su un catamarano la superficie totale della rete deve essere confinata: b) lateralmente dagli scafi c) longitudinalmente dalle sezioni trasversali passanti per la base dello strallo, e il punto poppiero del boma in posizione centrale. Tuttavia, un catamarano con una navicella centrale (non immersa) può soddisfare le norme di un trimarano	Mu 0,1,2,3,4 Mu 0,1,2,3,4																								
<b>3.17</b>	<b>Toe Rail or Foot – Stop</b>	<b>Falchetta o ferma-piedi</b>	Mo 0,1,2,3																								
3.17.1	A toe rail of minimum height 25 mm (1 in) shall be permanently installed around the foredeck from abreast the mast, except in way of fittings and not further inboard from the edge of the working deck than one third of the local half-beam.	Una falchetta dell'altezza minima di 25 mm (1 in) deve essere permanentemente installata attorno alla parte prodiera della coperta a partire dal traverso dell'albero, eccetto che dove vi sono delle attrezzature, e posta rispetto al bordo della coperta non oltre un terzo del semi-baglio corrispondente.	Mo 0,1,2,3																								
3.17.2	The following variations shall apply: TABLE 10	Sono consentite le seguenti varianti: TAVOLA 10	Mo 0,1,2,3																								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">LOA</th> <th style="width: 15%;">Earliest Of Age or Series Date</th> <th style="width: 45%;">minimum requirements</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>any</td> <td>before January 1981</td> <td>a toe rail minimum height of 20 mm (3/4 in) is acceptable.</td> </tr> <tr> <td>any</td> <td>before January 1993</td> <td>an additional lifeline of minimum height 25 mm (1 in) and maximum height 50 mm (2 in) is acceptable in lieu of a toe rail (but shall not count as an intermediate lifeline).</td> </tr> <tr> <td>any</td> <td>January 1994 and after</td> <td>the toe rail shall be fitted as close as practicable to the vertical axis of stanchion bases but not further inboard than 1/3 the local halfbeam.</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	Earliest Of Age or Series Date	minimum requirements	any	before January 1981	a toe rail minimum height of 20 mm (3/4 in) is acceptable.	any	before January 1993	an additional lifeline of minimum height 25 mm (1 in) and maximum height 50 mm (2 in) is acceptable in lieu of a toe rail (but shall not count as an intermediate lifeline).	any	January 1994 and after	the toe rail shall be fitted as close as practicable to the vertical axis of stanchion bases but not further inboard than 1/3 the local halfbeam.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">LOA</th> <th style="width: 15%;">Età o età della serie</th> <th style="width: 45%;">requisiti minimi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>qualsiasi</td> <td>prima di Gennaio 1981</td> <td>è consentita una falchetta dell'altezza minima di 20 mm (3/4 in).</td> </tr> <tr> <td>qualsiasi</td> <td>prima di Gennaio 1993</td> <td>è consentita una draglia addizionale all'altezza minima di 25 mm (1 in) e massima di 50 mm (2 in) invece della falchetta (ma non deve contare come una draglia intermedia).</td> </tr> <tr> <td>qualsiasi</td> <td>Gennaio 1994 e dopo</td> <td>la falchetta sarà sistemata il più vicino possibile all'asse verticale delle basi dei candelieri, ma non più all'interno di un terzo del semi-baglio corrispondente a ogni sezione.</td> </tr> </tbody> </table>	LOA	Età o età della serie	requisiti minimi	qualsiasi	prima di Gennaio 1981	è consentita una falchetta dell'altezza minima di 20 mm (3/4 in).	qualsiasi	prima di Gennaio 1993	è consentita una draglia addizionale all'altezza minima di 25 mm (1 in) e massima di 50 mm (2 in) invece della falchetta (ma non deve contare come una draglia intermedia).	qualsiasi	Gennaio 1994 e dopo	la falchetta sarà sistemata il più vicino possibile all'asse verticale delle basi dei candelieri, ma non più all'interno di un terzo del semi-baglio corrispondente a ogni sezione.	Mo 0,1,2,3
LOA	Earliest Of Age or Series Date	minimum requirements																									
any	before January 1981	a toe rail minimum height of 20 mm (3/4 in) is acceptable.																									
any	before January 1993	an additional lifeline of minimum height 25 mm (1 in) and maximum height 50 mm (2 in) is acceptable in lieu of a toe rail (but shall not count as an intermediate lifeline).																									
any	January 1994 and after	the toe rail shall be fitted as close as practicable to the vertical axis of stanchion bases but not further inboard than 1/3 the local halfbeam.																									
LOA	Età o età della serie	requisiti minimi																									
qualsiasi	prima di Gennaio 1981	è consentita una falchetta dell'altezza minima di 20 mm (3/4 in).																									
qualsiasi	prima di Gennaio 1993	è consentita una draglia addizionale all'altezza minima di 25 mm (1 in) e massima di 50 mm (2 in) invece della falchetta (ma non deve contare come una draglia intermedia).																									
qualsiasi	Gennaio 1994 e dopo	la falchetta sarà sistemata il più vicino possibile all'asse verticale delle basi dei candelieri, ma non più all'interno di un terzo del semi-baglio corrispondente a ogni sezione.																									
<b>3.18</b>	<b>Toilet</b>	<b>Toilette</b>																									
3.18.1	A toilet, permanently installed	Una toilette, permanentemente installata	MoMu0,1,2																								
3.18.2	A toilet, permanently installed or fitted bucket	Una toilette, permanentemente installata o bugliolo attrezzato	MoMu 3,4																								

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>3.19</b>	<b>Bunks</b>	<b>Cuccette</b>	
3.19.1	Bunks, permanently installed, one for each member of the declared crew	Cuccette, permanentemente installate, una per ogni membro dell'equipaggio dichiarato	MoMu 0
3.19.2	Bunks, permanently installed	Cuccette, permanentemente installate	**
<b>3.20</b>	<b>Cooking Facilities</b>	<b>Cucina</b>	
3.20.1	A cooking stove, permanently installed or securely fastened with safe accessible fuel shutoff control and capable of being safely operated in a seaway.	Una cucina, permanentemente installata o saldamente fissata, con un sicuro ed accessibile controllo di chiusura del combustibile che possa essere manovrato in sicurezza con mare grosso.	MoMu0,1,2,3
<b>3.21</b>	<b>Drinking Water Tanks &amp; Drinking Water</b>	<b>Serbatoi per l'acqua potabile e acqua potabile</b>	MoMu0,1,2,3
3.21.1	Drinking Water Tanks a) A yacht shall have a permanently installed delivery pump and water tank(s): I - dividing the water supply into at least three compartments ii - dividing the water supply into at least two compartments	Serbatoi per l'acqua potabile a) Una imbarcazione deve avere una pompa di erogazione e serbatoio(i) permanentemente installati: i - dividendo la fornitura di acqua in almeno tre scomparti ii -dividendo la fornitura di acqua in almeno due scomparti	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu 0 MoMu 1
3.21.2	Drinking Water a) Each yacht shall have the necessary equipment(which may include watermakers and tanks containing water) permanently installed to provide at least 3 litres of drinking water per person per day for at least the likely duration of the voyage	Acqua potabile a) Ogni yacht deve avere l'attrezzatura necessaria (che può includere dissalatori e serbatoi contenenti acqua) installati in modo permanente atti a fornire almeno 3 litri di acqua potabile per persona al giorno per la probabile durata del viaggio	MoMu 0
3.21.3	Emergency Drinking Water a) At least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) of drinking water for emergency use shall be provided in a dedicated and sealed container or container(s) b) In the absence of a power driven watermaker, at least 1 litre per person per day in at least two separate containers shall be provided for the expected duration of the voyage c) When a power-driven watermaker is on board, at least 500ml per person per day in at least two separate containers shall be provided for the expected duration of the voyage d) Facilities shall be provided to collect rainwater for	Acqua potabile d'emergenza a) Almeno 9 litri (2 UK gallons, 2.4 US gallons) d'acqua potabile per un uso d'emergenza devono essere a bordo in un apposito, o appositi contenitori sigillati b) In assenza di un dissalatore a motore elettrico, almeno 1 litro per persona al giorno per la prevista durata del viaggio devono essere stivati in almeno due contenitori separati c) In presenza di un dissalatore a motore elettrico, almeno 500 ml per persona al giorno per la prevista durata del viaggio devono essere stivati in almeno due contenitori separati d) Devono essere previste attrezzature per la raccolta	MoMu0,1,2,3 MoMu 1,2,3 MoMu 0 MoMu 0 MoMu 0

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

	drinking purposes including when dismasted  <i>e) All drinking water and any desalination units should be so arranged that drinking water is readily accessible when the yacht is inverted.</i>	dell'acqua piovana per uso potabile anche in caso di disalberamento  <i>e) Tutta l'acqua potabile e i dissalatori dovrebbero essere sistemati in modo che l'acqua potabile sia facilmente accessibile anche quando la barca è rovesciata.</i>	Mu 0
<b>3.22</b>	<b>Hand Holds</b> Adequate hand holds shall be fitted below deck so that crew members may move about safely at sea.  <i>A hand hold should be capable of withstanding without rupture a side force of 1500N - attention is drawn to ISO 15085.</i>	<b>Tientibene</b> Appropriati tientibene devono essere installati sottocoperta in modo che l'equipaggio possa muoversi con sicurezza in navigazione.  <i>Un tientibene dovrebbe essere in grado di resistere senza rompersi a una forza laterale di 1500N – si richiama l'attenzione all'ISO 15085.</i>	**
<b>3.23</b>	<b>Bilge Pumps and Buckets</b>	<b>Pompe di sentina e buglioli</b>	
3.23.1	No bilge pump may discharge into a cockpit unless that cockpit opens aft to the sea.	Nessuna pompa di sentina può scaricare in un pozzetto a meno che questo non sia aperto, posteriormente, al mare.	**
3.23.2	Bilge pumps shall not be connected to cockpit drains. (OSR 3.09)	Le pompe di sentina non devono essere collegate con gli scarichi del pozzetto. (OSR 3.09)	**
3.23.3	Bilge pumps and strum boxes shall be readily accessible for maintenance and for clearing out debris	Le pompe di sentina e le succhiarole dovranno essere prontamente accessibili per la manutenzione e la pulizia	**
3.23.4	Unless permanently installed, each bilge pump handle shall be provided with a lanyard or catch or similar device to prevent accidental loss	A meno che non sia solidale con la pompa, ogni maniglia di pompa di sentina deve essere dotata di una cima o di un fermo o di altro simile espediente atto a prevenirne la perdita accidentale.	**
3.23.5	The following shall be provided: a) two permanently installed manual bilge pumps, one operable from above, the other from below deck. Each pump shall be operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut and shall have permanently installed discharge pipe(s) of sufficient capacity to accommodate simultaneously both pumps  b) one permanently installed manual bilge pump either above or below deck. The pump shall be operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut and shall have a permanently installed discharge pipe.	L'imbarcazione deve essere dotata di quanto segue: a) due pompe di sentina manuali installate in modo permanente, manovrabili una da sopra e l'altra da sotto coperta. Ogni pompa deve essere utilizzabile con tutte le sedute del pozzetto, boccaporti e discese chiuse e deve avere tubazione(i) di scarico installate in modo permanente di capacità sufficiente a soddisfare contemporaneamente entrambe le pompe.  b) una pompa di sentina manuale installata in modo permanente sia sopra che sotto coperta. La pompa deve essere utilizzabile con tutte le sedute del pozzetto, boccaporti e discese chiuse e devono avere un tubo di	Mo 0,1,2  Mu 0,1,2

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>c) multihulls shall have provision to pump out all watertight compartments (except those filled with impermeable buoyancy).</p> <p>d) at least one permanently installed manual bilge pump operable with all cockpit seats, hatches and companionways shut</p> <p>e) one manual bilge pump</p> <p>f) two buckets of stout construction each with at least 9 litres (2 UK gallons, 2.4 US gallons) capacity. Each bucket to have a lanyard.</p>	<p>scarico installato in modo permanente.</p> <p>c) nei multiscafi deve essere garantito che l'acqua possa essere pompata fuori da tutti i compartimenti stagni (ad eccezione di quelli pieni di materiale galleggiante impermeabile)</p> <p>d) almeno una pompa di sentina manuale permanentemente installata azionabile con tutti i sedili del pozzetto, portelli e boccaporti di discesa chiusi.</p> <p>e) una pompa di sentina manuale</p> <p>f) due buglioli di costruzione robusta, ciascuno della capacità di almeno 9 litri (2 UK gallons, 2.4 US gallons). Ciascun bugliolo deve essere dotato di una cima.</p>	<p>Mu 0,1,2,3,4</p> <p>Mo 3</p> <p>Mo 4 **</p>
<b>3.24</b>	<b>Compass</b>	<b>Bussola</b>	
3.24.1	<p>The following shall be provided:</p> <p>a) a marine magnetic compass, independent of any power supply, permanently installed and correctly adjusted with deviation card, and</p> <p>b) a magnetic compass independent of any power supply, capable of being used as a steering compass which may be hand-held</p>	<p>Quanto segue deve essere previsto:</p> <p>a) una bussola magnetica di tipo marino, indipendente da qualsiasi fonte di energia, permanentemente installata e correttamente compensata, con la tabella delle deviazioni residue, e</p> <p>b) una bussola magnetica indipendente da qualsiasi fonte di energia, utilizzabile come bussola di governo che può essere portatile</p>	<p>**</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
<b>3.25</b>	<b>Halyards.</b> No mast shall have less than two halyards, each capable of hoisting a sail.	<b>Drizze</b> Nessun albero deve avere meno di due drizze, ciascuna idonea ad issare una vela.	**
<b>3.26</b>	<b>Bow Fairlead</b> A bow fairlead, closed or closable and a cleat or securing arrangement, suitable for towing shall be permanently installed.	<b>Passacavi</b> Un passacavi di prua, chiuso o chiudibile e una bitta o dispositivo di fissaggio, adatto per il traino deve essere installato in modo permanente.	Mo 0
<b>3.27</b>	<b>Navigation Lights (see OSR 2.03.3)</b>	<b>Fanali di navigazione (vedi OSR 2.03.3)</b>	
3.27.1	Navigation lights shall be mounted so that they will not be masked by sails or the heeling of the yacht.	I fanali di navigazione devono essere posizionati in modo da non essere nascosti dalle vele o dallo sbandamento dell'imbarcazione.	**
3.27.2	Navigation lights shall not be mounted below deck level and should be at no less height than immediately under the upper lifeline.	I fanali di navigazione non devono essere posizionati al di sotto del livello della coperta e dovrebbero essere ad un'altezza non inferiore di quella immediatamente al di sotto	**

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

		della draglia superiore.	
3.27.3	Navigation light intensity TABLE 11	Luminosità dei fanali di navigazione TAVOLA 11	
	LOA	<i>Guide to required minimum power rating for an electric bulb in a navigation light</i>	LOA
	<i>under 12 m (39.4 ft)</i>	<i>10 W</i>	<i>inferiore a 12m (39.4 ft)</i>
	<i>12 m (39.4 ft) and above</i>	<i>25 W</i>	<i>12m (39.4 ft) e superiore</i>
			<i>10W</i>
			<i>25W</i>
3.27.4	Reserve navigation lights shall be carried having the same minimum specifications as the navigation lights above, with a separable power source, and wiring or supply system essentially separate from that used for the normal navigation lights	Devono essere previsti fanali di navigazione di riserva aventi le stesse caratteristiche minime dei suddetti fanali di navigazione, con una sorgente di alimentazione separabile o un cablaggio separato da quello usato per i normali fanali di navigazione.	MoMu0,1,2,3
3.27.5	Spare bulbs for navigation lights shall be carried, or for lights not dependent on bulbs, appropriate spares.	Devono essere stivate lampadine di riserva per i fanali di navigazione, o adatte parti di rispetto per i fanali che non impiegano lampadine	**
<b>3.28</b>	<b>Engines, Generators, Fuel</b>	<b>Motori, generatori, carburante</b>	
3.28.1	Propulsion Engines a) Engines and associated systems shall be installed in accordance with their manufacturers' guidelines and shall be of a type, strength, capacity, and installation suitable for the size and intended use of the yacht. b) An inboard propulsion engine when fitted shall: be provided with a permanently installed exhaust, coolant, and fuel supply systems and fuel tank(s); be securely covered; and have adequate protection from the effects of heavy weather. c) A propulsion engine required by Special Regulations shall provide a minimum speed in knots of (1.8 x square root of LWL in metres) or (square root of LWL in feet) d) A propulsion engine shall be provided either as an inboard propulsive engine or as an outboard engine with associated tanks and fuel supply systems, all securely fastened.	Motori ausiliari a) I motori e i relativi sistemi devono essere installati in conformità alle direttive dei loro produttori e devono essere di: tipo, resistenza, potenza e installazione adeguati alle dimensioni e all'uso previsto dell'imbarcazione. b) Un motore ausiliario entro bordo deve: essere dotato di scarichi installati in modo permanente, del liquido di raffreddamento e sistemi di alimentazione carburante e serbatoio(i) del carburante; essere coperto in modo sicuro e avere una protezione adeguata dagli effetti del maltempo. c) Il motore ausiliario previsto dalle presenti Prescrizioni Speciali deve: assicurare una velocità minima di (1.8 x radice quadrata della LWL in metri o radice quadrata della LWL in piedi) nodi d) Un motore ausiliario deve essere previsto sia come entro bordo, o come fuoribordo completo del sistema di serbatoi e impianto di alimentazione, tutto saldamente assicurato.	** **  **  MoMu0,1,2,3  Mo 3

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>e) An inboard propulsion engine shall be provided for yachts</p> <p>f) Boats of less than 12.0 m hull length may be provided with an inboard propulsion engine, or an outboard engine together with permanently installed fuel supply systems and fuel tank(s) may be used as an alternative.</p>	<p>e) L'imbarcazione deve essere dotata di un motore ausiliario entro bordo</p> <p>f) Barche di meno di 12.0 m di lunghezza possono essere dotate alternativamente di un motore entro bordo o fuoribordo entrambi dotati di impianto di alimentazione fisso e serbatoio(i).</p>	<p>Mo0,1,2 Mu0</p> <p>Mu 1,2,3</p>
3.28.2	<p><b>Generator</b></p> <p>A separate generator for electricity is optional. However, when a separate generator is carried it shall be permanently installed, securely covered, and shall have permanently installed exhaust, cooling and fuel supply systems and fuel tank(s), and have adequate protection from the effects of heavy weather.</p>	<p><b>Generatore</b></p> <p>Un generatore elettrico separato è facoltativo. Tuttavia, quando è installato, deve essere in sistemazione fissa, sicuramente coperto, e devono essere installati permanentemente sia gli impianti di scarico, raffreddamento e di alimentazione sia il serbatoio o serbatoi del carburante.</p>	**
3.28.3	<p><b>Fuel Systems</b></p> <p>a) Each fuel tank provided with a shutoff valve. Except for permanently installed linings or liners, a flexible tank is not permitted as a fuel tank.</p> <p>b) The propulsion engine shall have a minimum amount of fuel which may be specified in the Notice of Race but if not, shall be sufficient to be able to meet charging requirements for the duration of the race and to motor at the above minimum speed for at least 8 hours</p>	<p><b>Sistemi di alimentazione del carburante</b></p> <p>a) Ciascun serbatoio del carburante deve essere dotato di valvola di chiusura. Se non permanentemente installato e provvisto di adeguata fodera protettiva, il serbatoio flessibile non è consentito come serbatoio del carburante.</p> <p>b) Il motore ausiliario deve avere una quantità minima di carburante che può essere specificata dal Bando di Regata ma, se non lo fosse, dovrà essere sufficiente ad assicurare la ricarica delle batterie per la durata della regata e la navigazione a motore con la velocità minima sopra indicata per almeno 8 ore.</p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
3.28.4	<p><b>Battery Systems</b></p> <p>a) When an electric starter is the only method for starting the engine, the yacht shall have a separate battery, the primary purpose of which is to start the engine.</p> <p>b) All rechargeable batteries on board shall be of the sealed type from which liquid electrolyte cannot escape. Other types of battery installed on board at 1/12 may continue in use for the remainder of their service lives.</p>	<p><b>Batterie</b></p> <p>a) quando l'avviamento elettrico è l'unico sistema per far partire il motore, avere una batteria separata, il cui scopo primario sia l'avviamento del motore.</p> <p>b) tutte le batterie ricaricabili a bordo devono essere del tipo sigillato dalle quali il liquido elettrolita non possa uscire. Gli altri tipi di batteria installate prima del 1/12 possono continuare ad essere usate fino al loro esaurimento.</p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
3.29	<p><b>Communications Equipment, EPFS (Electronic Position-Fixing System), Radar, AIS</b></p> <p><i>Provision of GMDSS and DSC is unlikely to be mandatory</i></p>	<p><b>Apparati per le comunicazioni, EPFS (Sistema elettronico di determinazione della posizione), Radar, AIS</b></p> <p><i>Nei termini di validità delle presenti Prescrizioni Speciali, è</i></p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>





## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>or with waterproof covers and internal batteries. When not in use each to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21)</p> <p>d) At least two hand-held marine VHF transceivers each with min 5w output power, watertight or with waterproof covers. When not in use to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21)</p> <p>e) A hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover. When not in use to be stowed in a grab bag or emergency container (see OSR 4.21)</p> <p>f) Independent of a main radio transceiver, a radio receiver capable of receiving weather bulletins</p> <p><i>g) It is strongly recommended that a hand-held watertight transceiver operating on one or more aviation frequencies including 121.5MHz should be provided. This will enable communications between the yacht and aircraft on SAR duties, not all of which have maritime VHF. When not in use to be stowed in a grab bag (see OSR 4.21.2)</i></p> <p>h) A D/F (direction-finding) radio receiver operating on 121.5MHz to take a bearing on a PLB or EPIRB, or an alternative device for man-overboard location when each crew member has an appropriate personal unit (see OSR 5.07);</p> <p>i) An EPFS (Electronic Position-Fixing System) (e.g. GPS)</p> <p>j) A Standard-C satellite terminal (GMDSS) shall be permanently installed and permanently powered up for the duration of the race and for which the race committee shall have polling authority.</p> <p>k) An MF/HF marine SSB transceiver (GMDSS/DSC) with at least 125 watts transmitter power and frequency range from at least 1.6 to 29.9 MHz with permanently installed antenna and earth.</p> <p>l) An active radar set permanently installed, with not less</p>	<p>o contenuti in una fodera a tenuta stagna e batterie interne. Quando non in uso, stivate dentro il sacco da abbandono (vedi OSR 4.21)</p> <p>d) Come minimo due ricetrasmittenti VHF portatili ognuna di potenza minima di trasmissione di 5w, impermeabili o contenute in una fodera a tenuta stagna. Quando non in uso, stivate dentro il sacco da abbandono (vedi OSR 4.21)</p> <p>e) Una ricetrasmittente VHF portatile, impermeabile o in una fodera a tenuta stagna. Da stivare nel sacco da abbandono imbarcazione o contenitore per l'emergenza(vedi OSR 4.21)</p> <p>f) Indipendente dal ricetrasmittitore principale, un radio ricevitore idoneo alla ricezione di bollettini meteorologici</p> <p><i>g) Si raccomanda vivamente che un ricetrasmittitore portatile a tenuta stagna che operi su una o più frequenze operanti nel settore dell'aviazione inclusa la 121.5MHz devono essere previste. Ciò consentirà la comunicazione tra la barca e gli aerei in carico al SAR, che non tutti i VHF marini hanno. Quando non in uso, stivate dentro il sacco da abbandono (vedi OSR 4.21.2)</i></p> <p>h) Un ricevitore radio D/F (radiogoniometro) funzionante su 121.5MHz per prendere l'orientamento su un PLB o EPIRB, o dispositivo alternativo per la posizione dell'Uomo a mare nel caso ogni membro dell'equipaggio abbia un'adeguata unità di rilevamento personale (vedi OSR 5.07);</p> <p>i) Un EPFS (Sistema elettronico di determinazione della posizione) (ad esempio un GPS)</p> <p>j) Un terminale satellitare Standard-C (GMDSS), deve essere installato in modo permanente e permanentemente acceso per tutta la durata della regata e per il quale il comitato di regata deve avere autorità di accesso.</p> <p>k) Un ricetrasmittente SSB marino MF/HF (GMDSS/DSC) con almeno 125 watt di potenza in trasmissione e gamma di frequenza di almeno 1.6-29.9 MHz con antenne e la terra installate in modo permanente.</p> <p>l) Un set radar attivo installato in modo permanente, con non</p>	<p>MoMu 0</p> <p>MoMu1,2,3,4</p> <p>**</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p>
--	--	---	---



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>than 4 kW PEP with antenna mounted at least 7 metres above the water. The radar antenna unit shall have a maximum dimension not less than 533 mm. The radar shall be mounted so that the antenna unit remains essentially horizontal when the yacht is heeled. Installations in place before January 2006 shall comply as closely as possible with OSR 3.29.(L)</p> <p>m) A class A AIS n) An AIS Transponder o) <i>An AIS Transponder is recommended</i></p>	<p>meno di 4 kW PEP con antenna montata almeno 7 metri sopra l'acqua. L'antenna radar deve avere una dimensione massima non inferiore a 533 millimetri. Il radar deve essere montato in modo che l'antenna resti essenzialmente orizzontale quando la barca è sbandata. Installazioni prima di gennaio 2006 devono essere il più possibile conformi con OSR 3.29(I).</p> <p>m) Un AIS di classe A n) <i>Un trasponder AIS</i> o) <i>Si raccomanda un trasponder AIS</i></p>	<p>MoMu 0 MoMu 1,2 MoMu 3</p>
3.29.2	<p><i>Yachts are reminded that no reflector, active or passive, is a guarantee of detection or tracking by a vessel using radar.</i></p> <p>a) <i>The attention of persons in charge is drawn to legislation in force or imminent affecting the territorial seas of some countries in which the carriage of an AIS set is or will be mandatory for certain vessels including relatively small craft.</i></p>	<p><i>Si ricorda alle imbarcazioni che nessun riflettore radar, attivo o passivo, è garanzia di localizzazione e di tracciamento da parte di una nave che impiega il radar.</i></p> <p>a) <i>Si richiama l'attenzione della persona in comando sulla legislazione in vigore, o di imminente entrata in vigore, nelle acque territoriali di alcuni paesi per i quali la presenza a bordo di un apparato AIS è o sarà obbligatoria per alcuni mezzi navali, incluse imbarcazioni relativamente piccole.</i></p>	<p>**</p> <p>**</p>

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>SECTION 4</b>	<b>PORTABLE EQUIPMENT &amp; supplies for the yacht (for water &amp; fuel see OSR 3.21 and OSR 3.28)</b>	<b>EQUIPAGGIAMENTI MOBILI</b>	
<b>4.01</b>	<b>Sail Letters &amp; Numbers</b>	<b>Lettere e Numeri velici</b>	
4.01.1	Yachts which are not in an ISAF International Class or Recognized Class shall comply with RRS 77 and Appendix G as closely as possible, except that sail numbers allotted by a State authority are acceptable .	Le imbarcazioni non appartenenti ad una Classe Internazionale o Riconosciuta ISAF devono uniformarsi alla Regola 77 e all'appendice G del Regolamento di Regata ISAF il più possibile, fatta eccezione per i numeri velici assegnati da una autorità di uno Stato, che sono accettabili.	**
4.01.2	Sail numbers and letters of the size carried on the mainsail must be displayed by alternative means when none of the numbered sails is set.	Numeri velici e lettere della grandezza di quelli portati sulla randa devono essere mostrati con sistemi alternativi quando nessuna delle vele che mostrano i numeri è issata.	**
<b>4.02</b>	<b>Hull marking (colour blaze)</b>	<b>Contrassegni dello scafo (colorazioni)</b>	Mo 0,1, Mu 0,1,2,3,4
4.02.1	To assist in SAR location:- a) Each yacht shall show at least 4 m <sup>2</sup> of fluorescent pink or orange or yellow colour as far as possible in a single area on the coachroof and/or deck where it can best be seen <i>b) Each yacht is recommended to show at least 1 m<sup>2</sup> of fluorescent pink or orange or yellow colour as far as possible in a single area on the coachroof and/or deck where it can best be seen</i>	Per aiutare il SAR nella localizzazione: a) Ogni imbarcazione deve mostrare almeno 4 m <sup>2</sup> di colore rosa o arancione o giallo fluorescenti, per quanto possibile in una singola area, sulla tuga e/o del ponte dove è più visibile <i>b) Si raccomanda che ogni barca mostri almeno 1 m<sup>2</sup> di colore rosa o arancione o giallo fluorescenti, per quanto possibile in una singola area sulla tuga e/o del ponte dove è più visibile</i>	MoMu 0  MoMu 1
4.02.2	Multihulls shall show on the underside, where they can be seen when inverted, an solid area of highly-visible colour (e.g. Day-Glo pink, orange, or yellow) of at least 1m <sup>2</sup>	I Multiscafi devono mostrare nella parte inferiore, dove può essere vista quando ribaltata, una superficie continua di colore ben visibile (ad esempio fluorescente rosa, arancio o giallo) di almeno 1 m <sup>2</sup>	Mu 0,1,2,3,4
4.02.3	<i>Each yacht is recommended to show on each underwater appendage an area of highly-visible colour</i>	<i>Si raccomanda che ogni barca mostri su ogni appendice sommersa una superficie verniciata con colori ad alta visibilità</i>	MoMu 0,1

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<p><b>4.03</b></p>	<p><b>Soft Wood Plugs</b> Soft wood plugs, tapered and of the appropriate size, shall be attached or stowed adjacent to the appropriate fitting for every through-hull opening.</p>	<p><b>Tappi di legno dolce</b> Tappi di legno dolce, rastremati e di appropriate dimensioni, devono essere legati o tenuti vicino ad ogni apertura a scafo.</p>	<p align="center">**</p>
<p><b>4.04</b></p>	<p><b>Jackstays, Clipping Points and Static Safety Lines</b></p>	<p><b>Cavi di sicurezza, punti di ancoraggio e penzolo statici</b></p>	
<p>4.04.1</p>	<p>The following shall be provided: a) Jackstays shall be provided i - attached to through-bolted or welded deck plates or other suitable and strong anchorage fitted on deck, port and starboard of the yacht's centre line to provide secure attachments for safety harness;  ii - comprising stainless steel 1 x 19 wire of minimum diameter 5 mm (3/16 in), high modulus polyethylene (such as Dyneema/Spectra) rope or webbing of equivalent strength;  iii - which, when made from stainless steel wire shall be uncoated and used without any sleeving; <i>iv - 20kN (2,040 kgf or 4,500 lbf) min breaking strain webbing is recommended;</i> <i>v - at least two of which should be fitted on the underside of a multihull in case of inversion.</i></p>	<p>Quanto segue deve essere previsto: a) Cavi di sicurezza devono essere i - assicurati a golfari fissati con perni passanti o saldati alla coperta, o ad altro idoneo e robusto ancoraggio, installati in coperta a dritta e a sinistra della linea centrale dell'imbarcazione allo scopo di consentire un sicuro agganciamento per le cinture di sicurezza;  ii - composto da acciaio inox 1x19 fili, di diametro minimo di 5 mm (3/16 in); da cime o cinghie in polietilene ad alto modulo (come Dyneema/Spectra) di forza equivalente;  iii - quando costituiti da cavi di acciaio inox devono essere non verniciati e privi di qualsiasi rivestimento; <i>iv - si raccomanda una cinghia avente un carico di rottura minimo di 20 kN (2040 Kgf o 4500 lbf)</i> <i>v - almeno due dei quali devono essere montati sulla parte inferiore di un multiscafo, per l'eventualità di ribaltamento.</i></p>	<p>MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3  MoMu0,1,2,3  MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3  Mu 0,1,2,3</p>
<p>4.04.2</p>	<p>Clipping Points: shall be provided a) attached to through-bolted or welded deck plates or other suitable and strong anchorage points adjacent to stations such as the helm, sheet winches and masts, where crew members work for long periods;  b) which, together with jackstays and static safety lines shall enable a crew member: i - to clip on before coming on deck and unclip after going below; ii - whilst continuously clipped on, to move readily between the working areas on deck and the</p>	<p>Punti di ancoraggio devono essere previsti: a) vicino a postazioni dove i membri dell'equipaggio lavorano per lunghi periodi di tempo (come il timone, i verricelli delle scotte e gli alberi), fissati con piastre con perni passanti o saldate alla coperta o con altri idonei e robusti punti di ancoraggio b) assieme ai cavi di sicurezza e ai penzoli statici, devono consentire a un membro di equipaggio: i - di agganciarsi prima di salire in coperta e sganciarsi dopo essere scesi di sotto ii - di muoversi rapidamente tra le zone di lavoro in coperta e il pozzetto o i pozzetti, continuando a</p>	<p>MoMu0,1,2,3  MoMu0,1,2,3</p>

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>cockpit(s) with the minimum of clipping and unclipping operations.</p> <p>c) The provision of clipping points shall enable two-thirds of the crew to be simultaneously clipped on without depending on jackstays</p> <p>d) In a trimaran with a rudder on the outrigger, adequate clipping points shall be provided that are not part of the deck gear or the steering mechanism, in order that the steering mechanism can be reached by a crew member whilst clipped on.</p> <p><i>e) Warning - U-bolts as clipping points - see OSR5.02.1(a)</i></p>	<p>rimanere agganciati , col minimo numero di operazioni di agganciamento e sganciamento.</p> <p>c) la disposizione dei punti di ancoraggio deve consentire a due terzi dell'equipaggio di essere simultaneamente agganciati, senza contare sui cavi di sicurezza.</p> <p>d) In un trimarano con un timone sul bilanciere, devono esserci adeguati punti di ancoraggio che non siano parte dell'attrezzatura di coperta o del meccanismo di governo, in modo che l'organo di governo possa essere raggiunto da un membro dell'equipaggio, ancorandosi a detti punti.</p> <p><i>e) Attenzione – perni a U impiegati come punti di ancoraggio – vedi OSR 5.02.1 (a)</i></p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>Mu 0,1,2,3</p>																
<b>4.05</b>	<b>Fire Extinguishers</b> Shall be provided as follows:	<b>Estintori</b> Quanto segue deve essere previsto:																	
4.05.1	Fire extinguishers, at least two, readily accessible in suitable and different parts of the yacht	Almeno due estintori, prontamente accessibili in punti diversi e adatti della barca	**																
4.05.2	Fire Extinguishers, at least two, of minimum 2 kgs each of dry powder or equivalent	Almeno due estintori, ciascuno da 2 kg minimo, a polvere o equivalente	MoMu0,1,2,3																
4.05.3	Fire extinguishers, at least three of minimum 2 kgs each of dry powder or equivalent including at least one extinguisher or system suitable for dealing with fire in a machinery space	Almeno tre estintori, ciascuno da 2 kg minimo, a polvere o equivalenti, tra cui almeno un estintore o un sistema adeguato a estinguere il fuoco in sala macchine	MoMu 0																
4.05.4	<b>A fire blanket adjacent to every cooking device with an open flame</b>	<b>Una coperta antincendio adiacente a ogni cucina con dispositivo a fiamma libera.</b>	**																
<b>4.06</b>	<b>Anchor(s)</b>	<b>Ancora(e)</b>																	
4.06.1	An anchor or anchors shall be carried according to the table below:  <table style="margin-left: auto; margin-right: auto; border: none;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">TABLE 12</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">LOA</th> <th style="text-align: left;">detail</th> </tr> <tr> <td>any</td> <td>The specification of anchor, chain and rope shall be in accordance with relevant class rules or the rules of a recognized Classification Society(eg Lloyd's, DNV,etc.)</td> </tr> <tr> <td>8.5 m (28ft) and over</td> <td>2 anchors together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use</td> </tr> </table>	TABLE 12		LOA	detail	any	The specification of anchor, chain and rope shall be in accordance with relevant class rules or the rules of a recognized Classification Society(eg Lloyd's, DNV,etc.)	8.5 m (28ft) and over	2 anchors together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use	Devono essere portate un'ancora o le ancore come dalla seguente tavola:  <table style="margin-left: auto; margin-right: auto; border: none;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">TAVOLA 12</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">LOA</th> <th style="text-align: left;">dettagli</th> </tr> <tr> <td>tutte</td> <td>Le specifiche dell'ancora, catena e cima devono essere conformi con le relative regole di classe o le regole di una società di classificazione riconosciuta (ad esempio Lloyd, DNV,ecc)</td> </tr> <tr> <td>8.5m (28ft) e superiori</td> <td>2 ancore con una adatta combinazione di catena e cima, il tutto pronto per un impiego immediato</td> </tr> </table>	TAVOLA 12		LOA	dettagli	tutte	Le specifiche dell'ancora, catena e cima devono essere conformi con le relative regole di classe o le regole di una società di classificazione riconosciuta (ad esempio Lloyd, DNV,ecc)	8.5m (28ft) e superiori	2 ancore con una adatta combinazione di catena e cima, il tutto pronto per un impiego immediato	<p>**</p> <p>**</p>
TABLE 12																			
LOA	detail																		
any	The specification of anchor, chain and rope shall be in accordance with relevant class rules or the rules of a recognized Classification Society(eg Lloyd's, DNV,etc.)																		
8.5 m (28ft) and over	2 anchors together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use																		
TAVOLA 12																			
LOA	dettagli																		
tutte	Le specifiche dell'ancora, catena e cima devono essere conformi con le relative regole di classe o le regole di una società di classificazione riconosciuta (ad esempio Lloyd, DNV,ecc)																		
8.5m (28ft) e superiori	2 ancore con una adatta combinazione di catena e cima, il tutto pronto per un impiego immediato																		
			MoMu 0																
			MoMu 1,2,3																

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	under 8.5 m (28 ft)	1 anchor together with a suitable combination of chain and rope, all ready for immediate use	sotto 8.5m (28 ft)	1 ancora con una adatta combinazione di catena e cima, il tutto pronto per un impiego immediato	MoMu 1,2,3
	any	1 anchor, readily accessible	tutte	1 ancora facilmente accessibile	MoMu 4
<b>4.07</b>	<b>Flashlight(s) and Searchlight(s)</b>		<b>Torcia(e) e Proiettore(i)</b>		
4.07.1	<p>The following shall be provided:</p> <p>a) A watertight, high-powered searchlight, suitable for searching for a person overboard at night and for collision avoidance with spare batteries and bulbs, and</p> <p>b) a watertight flashlight with spare batteries and bulb</p> <p>c) for Mu 3,4 the watertight flashlight in OSR 4.07.1 (b) shall be stowed in the grab bag or emergency container</p> <p>d) a watertight high-intensity heavy duty handlamp powered by the ships' batteries, instantly available for use on deck and in the cockpit, with spare bulbs</p>		<p>deve essere prevista la seguente dotazione:</p> <p>a) Un proiettore stagno ad alta potenza, adatto per la ricerca di una persona in mare di notte e per evitare collisioni, con batterie e lampadine di rispetto, e</p> <p>b) una torcia stagna con batterie e lampadine di rispetto</p> <p>c) per Mu 3,4 la torcia stagna in OSR 4.07.1 (b) deve essere stivata nel sacco da abbandono imbarcazione o contenitore per l'emergenza</p> <p>d) una robusta lampada portatile stagna ad alta intensità e alimentata dalle batterie della barca, immediatamente disponibile per l'uso sul ponte e in pozzetto, con lampadine di rispetto</p>		<p>**</p> <p>**</p> <p>Mu 3,4</p> <p>MoMu 0</p>
<b>4.08</b>	<b>First Aid Manual and First Aid Kit</b>		<b>Manuale e cassetta di pronto soccorso</b>		**
4.08.1	<p>A suitable First Aid Manual shall be provided</p> <p><i>In the absence of a National Authority's requirement, the latest edition of one of the following is recommended:-</i></p> <p>a) <i>International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva</i></p> <p>b) <i>First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, published by Adlard Coles Nautical, London</i></p> <p>c) <i>Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, published by Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France.</i></p> <p>d) <i>'PAN-PAN medico a bordo' in Italian edited by Umberto Verna. <a href="http://www.panpan.it">www.panpan.it</a></i></p> <p>e) <i>Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie <a href="http://www.msos.org.uk">www.msos.org.uk</a></i></p>		<p>Deve essere previsto un adatto manuale di primo soccorso</p> <p><i>In assenza di una prescrizione dell'Autorità Nazionale, l'ultima edizione di uno dei seguenti manuali è raccomandata:</i></p> <p>a) <i>International Medical Guide for Ships, World Health Organisation, Geneva</i></p> <p>b) <i>First Aid at Sea, by Douglas Justins and Colin Berry, pubblicato da Adlard Coles Nautical, London</i></p> <p>c) <i>Le Guide de la medecine a distance, by Docteur J Y Chauve, pubblicato da Distance Assistance BP33 F-La Baule, cedex, France</i></p> <p>d) <i>'PAN-PAN medico a bordo' in Italiano curato da Umberto Verna. <a href="http://www.panpan.it">www.panpan.it</a></i></p> <p>e) <i>Skipper's Medical Emergency Handbook by Dr Spike Briggs and Dr Campbell Mackenzie <a href="http://www.msos.org.uk">www.msos.org.uk</a></i></p>		<p>**</p> <p>**</p> <p>MoMu 0,1</p> <p>MoMu 2,3,4</p> <p>**</p> <p>MoMu 2,3,4</p> <p>**</p>
4.08.2	A First Aid Kit shall be provided		Deve essere prevista una cassetta di primo soccorso		**
4.08.3	<i>The contents and storage of the First Aid Kit should reflect</i>		<i>Il contenuto e lo stivaggio della cassetta di primo soccorso</i>		**





## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

4.10.3	<p><i>When available, a passive radar reflector in compliance with ISO8729-1:2010 will offer improved performance over earlier models and has a size typified by a cylinder of not more than weight 5kg,height 750mm and diameter 300mm.</i></p>	<p><i>Quando disponibile, un riflettore passivo conforme alla ISO 8729-2:2009 offre prestazioni migliori rispetto ai modelli precedenti ed ha dimensione caratterizzata da un cilindro di peso non superiore a 5kg, altezza 750mm e diametro 300 mm</i></p>	**
4.10.4	<p><i>S (3GHz) band radar is often used by ships in bad weather to complement X (9GHz) band radar. On S (3GHz) band a passive reflector offers about 1/10 the response obtained on the X (9GHz) band.</i></p> <p><i>Unless specifically designed to operate in the S(3GHz) band, an RTE will provide no response at all.</i></p>	<p><i>La banda radar S (3 GHz) viene spesso impiegata dalle navi, in condizioni di cattivo tempo, per integrare la banda Radar X (9 GHz). Sulla banda S (3 GHz) un riflettore passivo fornisce una risposta pari a circa 1/10 di quella ottenuta sulla banda X (9 GHz).</i></p> <p><i>Se non specificatamente progettato per operare in banda S (3 GHz), un RTE non fornirà alcuna risposta.</i></p>	**
<b>4.11</b>	<b>Navigation Equipment</b>	<b>Attrezzatura per la navigazione</b>	
4.11.1	<p>Charts Navigational charts (not solely electronic), light list and chart plotting equipment shall be provided</p>	<p>Carte nautiche - Devono essere previste: carte nautiche (non solo elettroniche), elenco fari e fanali, portolani, attrezzatura per il carteggio.</p>	**
4.11.2	<p><i>Reserve Navigation System</i> <i>Navigators are recommended to carry a sextant with suitable tables and a timepiece or an adequate reserve navigation system so that total reliance is not placed on dead-reckoning and a single form of EPFS (Electronic Position-Fixing System)</i></p>	<p><b>Sistema di navigazione di rispetto</b> I navigatori sono invitati a portare un sestante con idonee tavole e un orologio o un adeguato sistema di navigazione di riserva in modo che tutta l'affidabilità non sia posta sulla navigazione stimata e una sola forma di EPFS (Sistema elettronico di determinazione della posizione)</p>	MoMu 0,1
<b>4.12</b>	<b>Safety Equipment Location Chart</b>	<b>Piano di stivaggio dell'equipaggiamento di sicurezza</b>	**
	<p>A safety equipment location chart in durable waterproof material shall be displayed in the main accommodation where it can best be seen, clearly marked with the location of principal items of safety equipment.</p>	<p>Un piano di stivaggio dell'equipaggiamento di sicurezza, che mostri chiaramente l'ubicazione delle principali dotazioni, scritto su materiale resistente ed impermeabile, deve essere esposto in quadrato dove sia meglio in vista .</p>	
<b>4.13</b>	<b>Echo Sounder or Lead Line</b>	<b>Ecoscandaglio o scandaglio a sagola</b>	
4.13.1	<p>An echo sounder or lead line shall be provided</p>	<p>Deve essere previsto un ecoscandaglio o uno scandaglio a sagola</p>	MoMu1,2,3,4
4.13.2	<p>Two independent echo sounders shall be provided</p>	<p>Devono essere previsti due ecoscandagli indipendenti</p>	MoMu 0
<b>4.14</b>	<b>Speedometer or Distance Measuring Instrument (log)</b>	<b>Indicatore di velocità o strumento che misuri la distanza percorsa (log)</b>	
	<p>A speedometer or distance measuring instrument (log) shall be provided</p>	<p>Deve essere previsto un indicatore di velocità o uno strumento che misuri la distanza percorsa (log)</p>	MoMu0,1,2,3

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

4.15	<b>Emergency Steering</b>	<b>Organo di governo di emergenza</b>	
4.15.1	<p>Emergency steering shall be provided as follows:</p> <p>a) except when the principal method of steering is by means of an unbreakable metal tiller, an emergency tiller capable of being fitted to the rudder stock;</p> <p>b) crews must be aware of alternative methods of steering the yacht in any sea condition in the event of rudder loss. At least one method must have been proven to work on board the yacht. An inspector may require that this method be demonstrated.</p>	<p>Deve essere previsto un sistema di governo di emergenza nel modo seguente:</p> <p>a) fatta eccezione per il caso in cui il mezzo principale di governo sia costituito da una barra metallica che non possa rompersi, una barra di emergenza che possa essere fissata all'asse del timone;</p> <p>b) l'equipaggio deve essere a conoscenza di metodi alternativi di governo della imbarcazione in qualsiasi condizione di mare nell'eventualità di perdita del timone. Il funzionamento di almeno un metodo deve essere stato provato. Un ispettore può richiedere che tale metodo sia dimostrato.</p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
4.16	<p><b>Tools and Spare Parts</b></p> <p>Tools and spare parts, including effective means to quickly disconnect or sever the standing rigging from the hull shall be provided.</p>	<p><b>Attrezzi e parti di rispetto</b></p> <p>Devono essere previsti attrezzi e parti di rispetto, inclusi mezzi atti a scollegare o tagliare rapidamente le manovre fisse dallo scafo in caso di necessità.</p>	**
4.17	<p><b>Yacht's name</b></p> <p>Yacht's name shall be on miscellaneous buoyant equipment, such as lifejackets, cushions, lifebuoys, lifeslings, grab bags etc.</p>	<p><b>Nome dell'imbarcazione</b></p> <p>Il nome dell'imbarcazione deve comparire sull'equipaggiamento galleggiante di vario genere, quale: cinture di salvataggio, cuscini, salvagente, sacco di emergenza ecc..</p>	**
4.18	<p><b>Marine grade retro-reflective material</b></p> <p>Marine grade retro-reflective material shall be fitted to lifebuoys, lifeslings, liferafts and lifejackets. See OSRs 5.04, 5.08.</p>	<p><b>Materiale riflettente di tipo marino</b></p> <p>Materiale riflettente di tipo marino deve essere applicato su salvagenti, imbragature di salvataggio, zattere di salvataggio e cinture di salvataggio. Vedere OSR 5.04, 5.08</p>	**
4.19	<p><b>EPIRBs</b></p>	<p><b>EPIRB</b></p>	
4.19.1	<p>A 406 MHz EPIRB shall be provided</p> <p>a) At least two 406 MHz EPIRBs shall be provided</p> <p><i>b) It is recommended that a 406 MHz EPIRB should include an internal GPS, and also a 121.5MHz transmitter for local homing.</i></p> <p>c) Every 406 MHz EPIRB shall be properly registered with the appropriate authority.</p> <p><i>d) Every ship's 406 MHz EPIRB shall be water and manually activated.</i></p>	<p>Deve essere previsto un EPIRB 406 MHz</p> <p>a) Devono essere previsti almeno due EPIRB 406 MHz</p> <p><i>b) Si raccomanda che l'EPIRB 406 MHz includa un GPS interno, e anche un trasmettitore a 121.5 MHz per guidare la localizzazione in zona.</i></p> <p>c) Ogni EPIRB 406 MHz deve essere opportunamente registrato con l'autorità competente</p> <p><i>d) Ogni EPIRB da 406 MHz della barca deve essere attivabile dall'acqua e manualmente</i></p>	<p>MoMu 1,2</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>e) <i>EPIRBs should be tested in accordance with manufacturer's instructions when first commissioned and then at least annually.</i></p> <p>f) <i>A list of registration numbers of 406 EPIRBs should be notified to event organizers and kept available for immediate use.</i></p> <p>g) <i>Consideration should be given to the provision of a locator device (eg an "Argos" beacon) operating on non - SAR frequencies, to aid salvage if a yacht is abandoned.</i></p> <p>h) <i>Beacons with only 121.5MHz are no longer recommended for distress alerting. Satellite processing of 121.5 MHz is being phased out. 121.5MHz will continue to be used for local homing by on-board D/F systems and for local homing by SAR units. Type "E" EPIRBs are no longer supported and should be replaced immediately.</i></p> <p>i) <i>See OSR 3.29.1(e) for on-board D/F and OSR 5.07.1(b) for personal EPIRBs (PLBs)</i></p>	<p>e) <i>EPIRB devono essere testati in conformità alle istruzioni del produttore all'entrata in servizio e poi almeno una volta all'anno.</i></p> <p>f) <i>Un elenco dei numeri di registrazione degli EPIRB 406 MHz devono essere comunicati agli organizzatori di eventi e tenuti a disposizione per l'uso immediato</i></p> <p>g) <i>Occorre prendere in considerazione l'acquisizione di un dispositivo di localizzazione (ad esempio un faro "Argos") che operi su frequenze non - SAR, per assistere il recupero se la barca viene abbandonata.</i></p> <p>h) <i>Radiofari solo con la frequenza 121.5MHz non sono più consigliati per gli avvisi di emergenza. L'elaborazione da satellite della 121,5 MHz è in fase di soppressione. La 121.5MHz continuerà ad essere utilizzata per guidare i sistemi di localizzazione D/F di bordo e per guidare i sistemi di localizzazione da unità SAR in zona. Gli EPIRB "E" non sono più supportati e devono essere sostituiti immediatamente.</i></p> <p>i) <i>Vedere OSR 3.29.1(e) per il D/F di bordo e OSR 5.07.1(b) per gli EPIRB personali (PLB)</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0</p>
<b>4.20</b>	<b>Liferafts</b>	<b>Zattere di salvataggio</b>	MoMu 0,1,2
4.20.1	<p>Liferaft Construction and Packed Equipment</p> <p>a) A sufficient number of liferafts shall be provided so that in the event of any one liferaft being lost or rendered unserviceable, sufficient aggregate capacity remains for all persons on board</p> <p>b) Liferafts shall comply with SOLAS LSA code 1997 Chapter IV or later version except that they are acceptable with a capacity of 4 persons and may be packed in a valise. A SOLAS liferaft shall contain at least a SOLAS "A" pack.</p>	<p>Zattere di salvataggio costruzione ed equipaggiamento</p> <p>a) Un numero sufficiente di zattere di salvataggio devono essere previste affinché in caso di perdita o inservibilità di una qualsiasi di queste, rimanga una sufficiente capacità per raccogliere tutte le persone a bordo</p> <p>b) Le zattere di salvataggio devono essere conformi SOLAS LSA code 1997 Chapter IV o versione successiva, salvo il fatto che sono accettabili anche con capacità di 4 persone e possono essere in un contenitore morbido. Una zattera di salvataggio SOLAS deve contenere almeno un pacco dotazioni SOLAS "A".</p>	<p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p>
4.20.2	Liferaft(s) shall be provided capable of carrying the whole crew when each liferaft shall comply with either:	Deve essere prevista una o più zattere capace(i) di portare tutto l'equipaggio, ciascuna zattera deve essere conforme a:	MoMu 1,2

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>a) OSR 4.20.1 (b) (SOLAS), or  b) for liferafts manufactured prior to January 2003, OSR Appendix A part I (ORC), or  c) OSR Appendix A part II (ISAF) when, unless otherwise specified by a race organizer, the floor shall include thermal insulation, or  d) ISO 9650 Part I Type I Group A (ISO) when each liferaft shall contain at least a Pack 2 (&lt;24h) and</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i - shall have a semi-rigid boarding ramp, and</li> <li>ii - shall be so arranged that any high-pressure hose shall not impede the boarding process, and</li> <li>iii - shall have a topping-up means provided for any inflatable boarding ramp, and</li> <li>iv - when the liferaft is designed with a single ballast pocket this shall be accepted provided the liferaft otherwise complies with ISO 9650 and meets a suitable test of ballast pocket strength devised by the manufacturer and</li> <li>v - compliance with OSR 4.20.2 (d) i-iv shall be indicated on the liferaft certificate.</li> </ul>	<p>a) OSR 4.20.1 (b) (SOLAS), o  b) per le zattere costruite prima del Gennaio 2003 OSR Appendice A parte I (ORC), o  c) OSR Appendice A parte II (ISAF), se non diversamente specificato dall'organizzazione di regata, il pavimento deve includere un isolante termico, o  d) ISO 9650 Parte I Tipo I Gruppo A (ISO), ogni zattera deve contenere almeno un Pack 2 (&lt;24 ore) e:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i - deve avere una rampa di imbarco semi-rigida, e</li> <li>ii - ogni tubo ad alta pressione deve essere disposto in modo da non ostacolare il processo di imbarco, e</li> <li>iii - deve avere mezzi/cinghie di risalita per ogni rampa gonfiabile di imbarco, e</li> <li>iv - una zattera progettata con una sola tasca di zavorra deve essere accettata purché la zattera sia conforme all'ISO 9650 e superi un adeguato test di robustezza della tasca di zavorra ideato dal costruttore, e</li> <li>v - la conformità con la OSR 4.20.2 (d) i-iv deve essere indicata sul certificato della zattera.</li> </ul>	<p>MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2  MoMu 1,2</p>
<p>4.20.3</p>	<p>Liferaft Packing and Stowage  A Liferaft shall be either:-  a) packed in a transportable rigid container or canister and stowed on the working deck or in the cockpit, or:-  b) packed in a transportable rigid container or canister or in a valise and stowed in a purpose-built rigid compartment containing liferaft(s) only and opening into or adjacent to the cockpit or working deck, or through a transom, provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i - each compartment is watertight or self-draining (self-draining compartments will be counted as part of the cockpit volume except when entirely above working deck level or when draining independently overboard from a transom stowage - see OSR 3.09) and-</li> </ul>	<p>Contenitore e stivaggio della zattera di salvataggio  Una zattera di salvataggio deve essere:  a) in un contenitore rigido portatile sistemato sul ponte di coperta o in pozzetto, oppure:  b) in un contenitore trasportabile rigido o morbido e riposta in un apposito compartimento rigido contenente solo la(le) zattera(e) di salvataggio, con apertura o adiacente al pozzetto o ponte di lavoro, o attraverso lo specchio di poppa, a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i - ciascun compartimento sia stagno o auto-svuotante (i compartimenti auto-svuotanti saranno considerati parte del volume del pozzetto a meno che non siano interamente al di sopra del ponte di lavoro o scaricano fuoribordo in modo indipendente da un comparto ricavato nello specchio di poppa vedi OSR 3.09) e</li> </ul>	<p>MoMu 0,1,2  MoMu 0,1,2  MoMu 0,1,2  MoMu 0,1,2  MoMu0,1,2</p>

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>ii - the cover of each compartment is capable of being easily opened under water pressure, and-</p> <p>iii - the compartment is designed and built to allow a liferaft to be removed and launched quickly and easily, or-</p> <p>iv - in a yacht with age or series date before June 2001, a liferaft may be packed in a valise not exceeding 40kg securely stowed below deck adjacent to a companionway.</p> <p>v - Liferaft stowage on a multihull shall be such that each liferaft may be readily removed and launched whether or not the yacht is inverted.</p> <p>c) The end of each liferaft painter should be permanently made fast to a strong point on board the yacht.</p>	<p>ii - la copertura di ciascun compartimento sia facilmente apribile sotto la pressione dell'acqua; e</p> <p>iii - il compartimento sia progettato e costruito per consentire alla zattera di salvataggio di essere rimossa e varata rapidamente e facilmente; oppure</p> <p>iv - in una imbarcazione di età o età della serie, antecedente al Giugno 2001, la zattera può essere contenuta in un involucro morbido di peso totale non eccedente i 40 kg, stivato in sicurezza sotto coperta in prossimità di un boccaporto.</p> <p>v - lo stivaggio della zattera di salvataggio su un multiscafo deve essere tale che ogni zattera di salvataggio possa essere facilmente rimossa e varata anche a imbarcazione capovolta.</p> <p>c) L'estremità della sagola di attivazione di ciascuna zattera dovrebbe essere permanentemente assicurata ad un solido punto dell'imbarcazione.</p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 1,2</p> <p>Mu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>
<p>4.20.4</p>	<p>Liferaft Launching</p> <p>a) Each raft shall be capable of being got to the lifelines or launched within 15 seconds.</p> <p>b) <i>Each liferaft of more than 40kg weight should be stowed in such a way that the liferaft can be dragged or slid into the sea without significant lifting</i></p>	<p>Varo della zattera</p> <p>a) Ciascuna zattera deve poter essere portata alle draglie o varata in mare entro 15 secondi</p> <p>b) <i>Ciascuna zattera di peso superiore a 40 kg dovrebbe essere sistemata in modo che possa essere trascinata o fatta scivolare a mare senza significativi sollevamenti.</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>
<p>4.20.5</p>	<p>Liferaft Servicing and Inspection</p> <p><i>IMPORTANT NOTICE Recent evidence has shown that packaged liferafts are vulnerable to serious damage when dropped (eg from a boat onto a marina pontoon) or when subjected to the weight of a crew member or heavy object (eg an anchor). Damage can be caused internally by the weight of the heavy steel CO2 bottle abrading or splitting neighbouring layers of buoyancy tube material.</i></p> <p><i>ISAF has instituted an investigation into this effect and as an interim measure requires that every valise-packed liferaft shall have an annual certificate of servicing.</i></p>	<p>Ispezioni e revisioni della zattera di salvataggio</p> <p><i>AVVISO IMPORTANTE. Avvenimenti recenti hanno evidenziato che le zattere in contenitore morbido sono vulnerabili e possono subire seri danni se lasciate cadere (per esempio da un'imbarcazione sul pontile di un marina) o quando soggette al peso di un membro dell'equipaggio o di un oggetto pesante (per es. un ancora). Danni possono essere prodotti internamente dal peso della bombola d'acciaio di CO2 che può abradere o tagliare gli strati vicini del materiale dei tubolari di galleggiamento. L'ISAF ha iniziato un'indagine su questo inconveniente e, quale provvedimento temporaneo, richiede che tutte le zattere in</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p><i>A liferaft should be taken for servicing if there is any sign of damage or deterioration (including on the underside of the pack).</i></p> <p><i>Persons in charge should insist on great care in handling liferafts and apply the rules NO STEP and DO NOT DROP UNLESS LAUNCHING INTO THE SEA.</i></p> <p>a) Certificates or copies, of servicing and/or inspection shall be kept on board the yacht. Every SOLAS liferaft and every valise-packed liferaft shall have a valid annual certificate of new or serviced status from the manufacturer or his approved service station.</p> <p>b) A liferaft built to OSR Appendix A part I ("ORC") packed in a rigid container or canister shall either be serviced annually or may, when the manufacturer so specifies, be inspected annually (not necessarily unpacked) provided the yacht has on board written confirmation from the manufacturer's approved service station stating that the inspection was satisfactory.</p> <p>c) A liferaft built to OSR Appendix A part II ("ISAF") packed in a rigid container or canister shall either be serviced annually or may, when the manufacturer so specifies, have its first service no longer than 3 years after commissioning and its second service no longer than 2 years after the first. Subsequent services shall be at intervals of not more than 12 months.</p> <p>d) A liferaft built to ISO 9650 Part 1 Type Group A, packed in a rigid container or canister shall be serviced in accordance with the manufacturer's instructions but NOT less frequently than every three years</p> <p>e) A liferaft built to ISO 9650 Part 1 Type Group A packed in a valise shall be inspected annually by an approved manufacturer's agent and serviced in accordance with the</p>	<p><i>contenitore morbido debbano avere un "certificato di revisione" annuale. Una zattera dovrebbe essere sottoposta a revisione qualora vi sia un qualsiasi indizio di danno o deterioramento (anche se nella parte inferiore del contenitore).</i></p> <p>La persona al comando dovrebbe insistere sulla cura nello spostare le zattere e applicare la regola : <u>non calpestare e non far cadere</u> salvo lanciandola in mare.</p> <p>a) Certificati di revisione e/o ispezione, o copie di essi, devono essere tenuti a bordo. Tutte le zattere SOLAS e tutte le zattere in contenitore morbido devono avere un valido certificato annuale, nuovo o di revisione, emesso dal costruttore o di una sua stazione di servizio approvata.</p> <p>b) Una zattera costruita secondo le OSR Appendice A parte I ("ORC") in contenitore rigido deve essere revisionata annualmente o può, se il costruttore lo specifica, essere ispezionata annualmente (non necessariamente aperta) purché l'imbarcazione abbia a bordo una conferma, scritta da parte di una stazione di servizio approvata dal costruttore, che attesti l'esito soddisfacente dell'ispezione.</p> <p>c) Una zattera costruita secondo le OSR Appendice A parte II ("ISAF") in contenitore rigido deve essere revisionata annualmente o può, se il costruttore lo specifica, essere ispezionata per la prima volta non oltre 3 anni dopo l'entrata in servizio e per la seconda volta non oltre 2 anni dopo la prima. Le revisioni successive devono essere ad intervalli di non oltre 12 mesi</p> <p>d) Una zattera costruita secondo le ISO 9650 Parte 1 Tipo Gruppo A, in contenitore rigido deve essere revisionata seguendo le specifiche del costruttore ma NON meno frequentemente di ogni tre anni</p> <p>e) Una zattera costruita secondo le ISO 9650 Parte 1 Tipo Gruppo A, in contenitore morbido deve essere ispezionata annualmente da un agente approvato dal costruttore e</p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 1,2</p> <p>MoMu 1,2</p> <p>MoMu 1,2</p>
--	---	---	---

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>manufacturer's instructions but NOT less frequently than every three years.</p> <p>f) Liferaft servicing certificates shall state the specification that the liferaft was built to. See OSR 4.20.2</p>	<p>deve essere revisionata seguendo le specifiche del costruttore ma NON meno frequentemente di ogni tre anni</p> <p>f) Il certificato di revisione rilasciato dalla stazione di servizio dovrà attestare le specifiche con cui la zattera è stata costruita. Vedi OSR 40.20.2</p>	<p>MoMu 1,2</p>
<p><b>4.21</b></p>	<p><b>Grab Bags</b></p>	<p><b>Sacchi da abbandono</b></p>	
<p>4.21.1</p>	<p>Grab Bag or Emergency Container for Multihulls Without Liferrafts.</p> <p>a) A multihull without a liferaft shall have, readily accessible whether or not the yacht is inverted, either a watertight compartment or a grab bag with the following minimum contents. A grab bag shall have inherent flotation, at least 0.1 m<sup>2</sup> area of fluorescent orange colour on the outside, shall be marked with the name of the yacht, and shall have a lanyard and clip.</p> <p><i>b) Note: it is not intended to duplicate in a grab bag etc. items required by other OSRs to be on board the yacht - this regulation covers only the stowage of those items</i></p> <p>c) a watertight hand-held marine VHF transceiver plus a spare set of batteries</p> <p>d) a watertight flashlight with spare batteries and bulb</p> <p>e) 2 red parachute and 3 red hand flares</p> <p>f) a watertight strobe light with spare batteries</p> <p>g) a knife</p>	<p>Sacco da abbandono o contenitore d'emergenza per i multiscafi senza zattera di salvataggio.</p> <p>a) Un multiscafo senza la zattera di salvataggio deve avere, facilmente accessibili anche in caso di capovolgimento, un compartimento stagno o un sacco da abbandono con i seguenti contenuti minimi. Un sacco da abbandono deve essere di per sé galleggiante, avere almeno 0.1 m<sup>2</sup> di superficie di colore arancione fluorescente sulla parte esterna, essere contrassegnato con il nome dell'imbarcazione, avere una sagola e moschettone.</p> <p><i>b)Nota: non viene richiesto di duplicare nel sacco da abbandono etc. le dotazioni che le OSR già impongono di tenere a bordo dell'imbarcazione - questa norma riguarda solo lo stivaggio di tali elementi</i></p> <p>c) un ricetrasmittitore VHF portatile e stagno più una serie di batterie di riserva</p> <p>d) una torcia stagna con batterie e lampadina di rispetto</p> <p>e) 2 razzi a paracadute rossi e 3 fuochi a mano rossi</p> <p>f) una luce stroboscopica stagna con batterie di rispetto</p> <p>g) un coltello</p>	<p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p> <p>Mu 3,4</p>
<p>4.21.2</p>	<p><i>Grab Bags to Accompany Liferrafts</i></p> <p><i>a) A yacht is recommended to have for each liferaft, a grab bag with the following minimum contents. A grab bag should have inherent flotation, at least 0.1m<sup>2</sup> area of fluorescent orange colour on the outside, should be marked with the name of the yacht, and should have a lanyard and clip.</i></p> <p><i>b) Note: it is not intended to duplicate in a grab bag items</i></p>	<p><i>Sacchi da abbandono a corredo delle zattere di salvataggi</i></p> <p><i>a) Si raccomanda che un'imbarcazione abbia, per ciascuna zattera, un sacco da abbandono con i seguenti contenuti minimi. Un sacco da abbandono dovrebbe essere di per sé galleggiante, avere almeno 0.1 m<sup>2</sup> di superficie di colore arancione fluorescente sulla parte esterna, essere contrassegnato con il nome della barca, avere una sagola e moschettone.</i></p> <p><i>b)Nota: non viene richiesto di duplicare nel sacco da</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>





## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p><i>recommended for Cat Zero)</i>  <i>n) nylon string, polythene bags, seasickness tablets (min 6 per person recommended)</i>  <i>o) watertight hand-held aviation VHF transceiver (if race area warrants)</i>  <i>p) water in re-sealable containers and a hand operated desalinator</i>  <i>q) hand-held satellite telephone with waterproof cover and internal batteries</i>  <i>r) strobe light</i>  <i>s) medical supplies including any for pre-existing medical conditions of any crew member</i>  <i>t) spare unbreakable spectacles for any crew members needing them</i>  <i>u) wet notebook with captive pencil</i>  <i>v) powerful whistle (operated by mouth)</i>  <i>w) 6 red SOLAS compliant parachute flares, 3 white parachute flares, 2 orange SOLAS compliant smoke flares, cyalume-type light sticks</i></p> <p><i>x) a watertight, high-powered torch (flashlight) with spare batteries and bulbs</i>  <i>y) watertight hand-held EPFS (Electronic Position-Fixing System) (eg GPS)</i>  <i>z) SART (Search and Rescue Transponder)</i>  <i>aa) 406MHz or type "E" EPIRB registered to the yacht (see OSR 4.19.2)</i></p>	<p><i>raccomandano minimo 10000kJ per persona)</i>  <i>n) laccio di nylon, sacchi di politene, pillole per il mal di mare (raccomandate minimo 6 per persona)</i>  <i>o) ricetrasmittitore aeronautico VHF portatile e stagno (se l'area della regata lo giustifica)</i>  <i>p) acqua in contenitori richiudibili e un dissalatore manuale</i></p> <p><i>q) telefono satellitare portatile contenuto in una fodera a tenuta stagna e batterie interne</i>  <i>r) luce stroboscopica</i>  <i>s) medicinali compresi quelli per eventuali condizioni mediche preesistenti per qualsiasi membro dell'equipaggio</i>  <i>t) occhiali infrangibili di ricambio per tutti i membri dell'equipaggio che ne hanno bisogno</i>  <i>u) Block Notes con carta subacquea e matita incorporata</i>  <i>v) potente fischio (utilizzabile a fiato)</i>  <i>w) 6 razzi a paracadute rossi conformi ai requisiti SOLAS, 3 razzi a paracadute bianchi, 2 fumogeni arancioni conformi ai requisiti SOLAS, bastoncini luminosi di tipo "cyalume"</i></p> <p><i>x) una torcia stagna ad alta potenza ( ) con batterie e lampadine di rispetto</i>  <i>y) un EPFS (Sistema elettronico di determinazione della posizione) (come il GPS) portatile e stagno</i>  <i>z) un SART (Transponder per la ricerca e soccorso)</i>  <i>aa) un EPIRB da 406MHz o di tipo "E" registrato sull'imbarcazione (vedi OSR 4.19.2)</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p>
4.21.4	<p><i>Swimmer of the Watch Bag</i>  <i>a) It is recommended to keep a bag, stored ready for immediate use within reach of the main companionway hatch, to facilitate the recovery of a man overboard by a swimmer of the watch and containing:</i>  <i>b) 50 metres of buoyant 8mm rope</i>  <i>c) a pair of swim fins</i>  <i>d) a semi-automatic life jacket</i></p>	<p><i>Sacco per il nuotatore di guardia</i>  <i>a) Si consiglia di avere un sacco, pronto per l'uso immediato, a portata di mano, vicino al boccaporto principale, per facilitare il recupero dell'uomo a mare da parte del nuotatore di guardia e contenente:</i>  <i>b) 50m di cima galleggiante da 8mm</i>  <i>c) un paio di pinne (corte)</i>  <i>d) un giubbotto di salvataggio semiautomatico</i></p>	<p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p> <p>MoMu 0</p>

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

	<i>e) suitable clothing to effect a man overboard recovery in cold water</i>	<i>e) indumenti adatti per effettuare il recupero dell'uomo a mare in acqua fredda</i>	MoMu 0
<b>4.22</b>	<b>Lifebuoys</b>	<b>Salvagenti</b>	
4.22.1	<p>The following shall be provided within reach of the helmsman and ready for instant use:</p> <p>a) a lifebuoy with a self-igniting light and a drogue or a Lifesling with a self-igniting light and without a drogue .</p> <p>b) In addition to a) above, one lifebuoy within reach of the helmsman and ready for instant use, equipped with:</p> <p style="padding-left: 40px;">i - a whistle, a drogue, a self-igniting light and</p> <p style="padding-left: 40px;">ii - a pole and flag. The pole shall be either permanently extended or be capable of being fully automatically extended (not extendable by hand) in less than 20 seconds.</p> <p style="padding-left: 40px;">It shall be attached to the lifebuoy with 3 m (10 ft) of floating line and is to be of a length and so ballasted that the flag will fly at least 1.8 m (6 ft) off the water.</p> <p style="padding-left: 40px;">iii - Each lifebuoy shall be equipped with a sachet of fluoresceine dye</p>	<p>Devono essere previste le seguenti attrezzature a portata di mano del timoniere e pronte all'uso istantaneo:</p> <p>a) un salvagente con una luce ad accensione automatica e una spera o un'imbragatura di salvataggio con una luce ad accensione automatica e senza spera</p> <p>b) in aggiunta al punto a) sopra, un salvagente a portata di mano del timoniere, pronto all'uso istantaneo equipaggiato con:</p> <p style="padding-left: 40px;">i - un fischietto, una spera e una luce ad accensione automatica</p> <p style="padding-left: 40px;">ii - un'asta e bandiera. L'asta deve essere estesa in modo permanente o deve poter essere estesa in modo completamente automatico (non estendibile a mano) in meno di 20 secondi. Essa deve essere fissata al salvagente con 3m (10ft) di cima galleggiante e deve essere di altezza adeguata e zavorrata in modo tale che la bandiera sia ad almeno 1.8m (6ft) fuori dall'acqua.</p> <p style="padding-left: 40px;">iii - Ogni salvagente deve essere dotato di una bustina di fluorescina colorante</p>	<p align="center">**</p> <p align="center">**</p> <p align="right">MoMu 0,1,2</p> <p align="right">MoMu 0,1,2</p> <p align="right">MoMu 0,1,2</p> <p align="right">MoMu 0</p>
4.22.2	When at least two lifebuoys (and/or Lifeslings) are carried, at least one of them shall depend entirely on permanent (eg foam) buoyancy.	Quando almeno due salvagenti (e/o imbragature di salvataggio) sono a bordo, almeno uno di essi deve dipendere interamente da galleggiabilità permanente (ad esempio schiuma).	MoMu 0,1,2
4.22.3	Each inflatable lifebuoy and any automatic device (eg. pole and flag extended by compressed gas) shall be tested and serviced at intervals in accordance with its manufacturer's instructions.	Ciascun salvagente gonfiabile e ogni dispositivo automatico (ad es. l'asta della bandiera estensibile mediante gas compresso) dovrà essere provato e revisionato periodicamente secondo le istruzioni della casa costruttrice.	**
4.22.4	Each lifebuoy or lifesling shall be fitted with marine grade retro-reflective material (4.18).	Ogni salvagente o imbragatura di salvataggio dovrà essere dotata di materiale riflettente di tipo marino (OSR 4.18).	**



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

4.22.5	<i>It is recommended that the colour of each lifebuoy be a safety colour in the yellow-red range.</i>	<i>Si raccomanda che il colore di ogni salvagente sia un colore di sicurezza nel campo giallo-rosso.</i>	**																								
<b>4.23</b>	<b>Pyrotechnic and Light Signals</b>	<b>Segnali pirotecnici</b>																									
4.23.1	<p>Pyrotechnic signals shall be provided conforming to SOLAS LSA Code Chapter III Visual Signals and not older than the stamped expiry date (if any) or if no expiry date stamped , not older than 4 years.</p> <p style="text-align: center;">TABLE 13</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">red parachute flares (LSA III 3.1)</th> <th style="width: 25%;">red hand flares (LSA III 3.1)</th> <th style="width: 25%;">orange smoke (LSA III 3.1)</th> <th style="width: 25%;">razzi a paracadute rossi (LSA III 3.1)</th> <th style="width: 25%;">fuochi a mano rossi (LSA III 3.1)</th> <th style="width: 25%;">fumogeni arancio (LSA III 3.1)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">4</td> <td style="text-align: center;">2</td> </tr> </tbody> </table>	red parachute flares (LSA III 3.1)	red hand flares (LSA III 3.1)	orange smoke (LSA III 3.1)	razzi a paracadute rossi (LSA III 3.1)	fuochi a mano rossi (LSA III 3.1)	fumogeni arancio (LSA III 3.1)	6	4	2	6	4	2	4	4	2	4	4	2	2	4	2	2	4	2	<p>I segnali pirotecnici previsti dovranno essere conformi ai Regolamenti SOLAS Codice LSA, Capitolo III Segnali ottici, e non più vecchi della data di scadenza stampigliata (se indicata) o, non più vecchi di 4 anni.</p> <p style="text-align: center;">TAVOLA 13</p>	**
red parachute flares (LSA III 3.1)	red hand flares (LSA III 3.1)	orange smoke (LSA III 3.1)	razzi a paracadute rossi (LSA III 3.1)	fuochi a mano rossi (LSA III 3.1)	fumogeni arancio (LSA III 3.1)																						
6	4	2	6	4	2																						
4	4	2	4	4	2																						
2	4	2	2	4	2																						
<b>4.24</b>	<p><b>Heaving Line</b></p> <p>a) a heaving line shall be provided 15 m-25 m (50ft -75 ft) length readily accessible to cockpit.</p> <p><i>b) the "throwing sock" type is recommended –see Appendix D</i></p>	<p><b>Cima da lancio</b></p> <p>a) deve essere prevista una cima da lancio di 15m–25m (50ft -75ft) di lunghezza, prontamente accessibile dal pozzetto</p> <p><i>b) è raccomandato il tipo in “sacco da lancio” – vedi Appendice D</i></p>	** ** **																								
<b>4.25</b>	<p><b>Cockpit Knife</b></p> <p>A strong, sharp knife, sheathed and securely restrained shall be provided readily accessible from the deck or a cockpit.</p>	<p><b>Coltello del pozzetto</b></p> <p>Un robusto e affilato coltello, provvisto di fodero e tenuto al suo posto con sicurezza,dovrà essere prontamente accessibile dalla coperta o da un pozzetto</p>	**																								
<b>4.26</b>	<b>Storm &amp; Heavy Weather Sails</b>	<b>Vele da burrasca e da tempo duro</b>																									
4.26.1	<p><i>Design</i></p> <p><i>a) it is strongly recommended that persons in charge consult their designer and sailmaker to decide the most effective size for storm and heavy weather sails. The purpose of these sails is to provide safe propulsion for the yacht in severe weather -they are not intended as part of the racing inventory.</i></p> <p><i>The areas below are maxima. Smaller areas are likely to suit some yachts according to their stability and other characteristics.</i></p>	<p><i>Disegno</i></p> <p><i>a) Si raccomanda vivamente che le persone in comando consultino i loro progettisti e velai per decidere le dimensioni più efficaci per le vele da tempesta e da tempo duro. Scopo di queste vele è di garantire all'imbarcazione una propulsione sicura in caso di severe condizioni meteorologiche –esse non fanno parte dell'inventario delle vele da regata. Le superfici di seguito indicate sono le massime. Superfici minori sono a volte più adatte in relazione alla stabilità e caratteristiche dell'imbarcazione.</i></p>	**																								

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

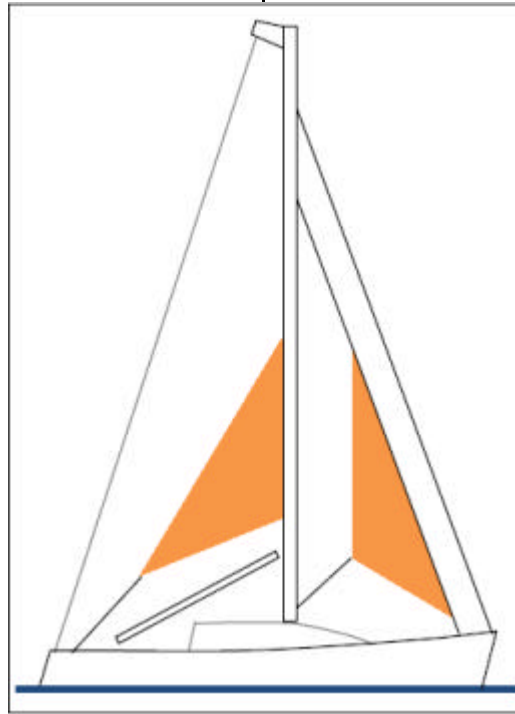
<p>4.26.2</p>	<p><b>High Visibility</b>  a) Every storm jib shall either be of highly-visible coloured material (eg dayglo pink, orange or yellow) or have a highly-visible coloured patch at least 50% of the area of the sail (up to a maximum diameter of 3m) added on each side; and also that a rotating wing mast should have a highly-visible coloured patch on each side.</p> <p>A storm sail purchased after January 2014 shall have the material of the body of the sail a highly-visible colour.</p>	<p><b>Elevata visibilità</b>  a) Ogni fiocco da tempesta deve essere confezionata con materiale colorato altamente visibile (per es. fluorescente rosa, arancione o giallo) oppure avere, su ambedue i lati, una zona colorata altamente visibili per almeno il 50% della superficie (fino ad un massimo di 3m di diametro); anche un albero alare rotante dovrebbe avere su entrambi i lati una zona colorata altamente visibile.</p> <p>Una vela da tempesta comprata dopo il 2014 dovrà avere pannelli di materiale colorato ad alta visibilità.</p>	<p style="text-align: center;">**</p>
<p>4.26.3</p>	<p><b>Materials</b>  a) aromatic polyamides, carbon and similar fibres shall not be used in a trysail or storm jib but spectra/dyneema and similar materials are permitted.  b) <i>it is strongly recommended that a heavy-weather jib does not contain aromatic polyamides, carbon and similar fibres other than spectra/dyneema.</i></p>	<p><b>Materiali</b>  a) Poliammidi aromatici, fibre di carbonio e similari non devono essere impiegate nella randa o nel fiocco da tempesta, ma spectra dyneema e similari sono ammessi.  b) <i>Si raccomanda vivamente che un fiocco da tempo duro non contenga poliammidi aromatici, fibre di carbonio e similari, fuorché lo spectra/dyneema.</i></p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p>
<p>4.26.4</p>	<p>The following shall be provided:  a) sheeting positions on deck for each storm and heavy-weather sail;  b) for each storm or heavy-weather jib, a means to attach the luff to the stay, independent of any luff-groove device.</p> <p>A heavy weather jib shall have the means of attachment readily available.  A storm jib shall have the means of attachment permanently attached;  Storm and heavy weather jib areas shall be calculated as: (0.255 x luff length x (luff perpendicular + 2 x half width))  * To apply to sails made in January 2012 and after</p> <p>c) a storm trysail which shall be capable of being sheeted independently of the boom with trysail area not greater than 17.5% mainsail hoist (P) x mainsail foot length (E).  The storm trysail area shall be measured as (0.5 x leech</p>	<p>Quanto segue deve essere previsto  <b>a)</b> punti di scotta in coperta per ogni vela da tempesta o da tempo duro  <b>b)</b> un sistema attacco dell'inferitura allo strallo indipendente da qualunque dispositivo a canaletta per ogni fiocco da tempesta o da tempo duro.  Un fiocco da tempo duro dovrà avere il sistema di fissaggio prontamente disponibile.  Un fiocco da tempesta dovrà avere il sistema di fissaggio permanentemente installato;  L'area di un fiocco da tempesta o da tempo duro deve essere calcolata come: (0.255 x lunghezza dell'inferitura x (perpendicolare all'inferitura + 2 x mezza larghezza))  * Da applicare alle vele fatte a gennaio 2012 e successive  <b>c)</b> una randa da tempesta, che deve poter avere le scotte indipendenti dal boma, con una superficie non superiore al 17.5%: altezza di randa(P)xlunghezza del piede randa (E).  L'area della randa da tempesta deve essere misurata</p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0,1,2</p>

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>length x shortest distance between tack point and leech).</p> <p>The storm trysail shall have neither headboard nor battens, however a storm trysail is not required in a yacht with a rotating wing mast which can adequately substitute for a trysail.</p> <p>The method of calculating area applies to sails made in January 2012 and after.</p> <p>d) if a storm trysail is required by either OSR 4.26.4 (c) or OSR 4.26.4 (g) the yacht's sail number and letter(s) shall be placed on both sides of the trysail (or on a rotating wing mast as substitute for a trysail) in as large a size as practicable;</p> <p>e) a storm jib of area not greater than 5% height of the foretriangle squared, with luff maximum length 65% height of the foretriangle;</p> <p>f) a heavy-weather jib (or heavy-weather sail in a yacht with no forestay) of area not greater than 13.5% height of the foretriangle squared;</p> <p>g) either a storm trysail as defined in OSR 4.26.4(c), or mainsail reefing to reduce the luff by at least 40%.</p> <p>h) in the case of a yacht with an in-mast furling mainsail, the storm trysail must be capable of being set while the mainsail is furled.</p> <p><i>i) A trysail track should allow for the trysail to be hoisted quickly when the mainsail is lowered whether or not the mainsail is stowed on the main boom. It is strongly recommended that a boat has either a dedicated trysail track permanently installed with the entry point accessible to a person standing on the main deck or coachroof, or a permanently installed stay on which to hank the trysail.</i></p>	<p>come (0.5 x lunghezza della balumina x distanza più corta tra punto di mura e balumina).</p> <p>La randa da tempesta non deve avere né tavoletta né stecche, e non è richiesta su di una imbarcazione con un albero alare rotante che può esserne adeguato sostituto.</p> <p>Il metodo di calcolo della superficie si applica alle vele fatte a gennaio 2012 e successivamente.</p> <p><b>d)</b> se una randa da tempesta è prevista dalle OSR 4.26.4 (c) o 4.26.4 (g), i numeri e le lettere dell'imbarcazione nelle dimensioni più grandi possibili, dovranno essere applicati su entrambi i lati di questa vela (o su entrambi i lati di un albero alare rotante che sostituisca la randa);</p> <p><b>e)</b> un fiocco da tempesta di area non superiore al 5% del quadrato dell'altezza del triangolo di prua, con una lunghezza dell'inferitura non maggiore del 65% dell'altezza del triangolo di prua.</p> <p><b>f)</b> un fiocco da tempo duro (o vela da tempo duro in una imbarcazione sprovvista di strallo) di superficie non maggiore del 13.5% del quadrato dell'altezza del triangolo di prua</p> <p><b>g)</b> una randa da burrasca, come definito OSR 4.26.4 (c), o randa con terzaroli per ridurre l'inferitura di almeno il 40%.</p> <p>h) nel caso di un'imbarcazione con la randa rollabile nell'albero, deve essere possibile armare la randa da burrasca mentre la randa normale è rollata.</p> <p><i>i) Una canaletta o rotaia dovrebbe consentire alla randa da tempesta di essere issata rapidamente quando si ammaina la randa normale che sia o meno sistemata sul boma. Si raccomanda vivamente che una barca abbia una canaletta dedicata alla randa da tempesta installata in modo permanente, con il punto di ingresso accessibile a una persona in piedi sul ponte principale o tuga, o un cavo/rotaia installata in modo permanente su cui agganciare la randa da burrasca.</i></p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0,1,2</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">MoMu 3</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0,1,2</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0,1,2</p>
--	--	--	---

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

*k) It is strongly recommended that an inner forestay is provided either permanently installed or readily set up, on which to set the storm jib.*



*k) Si raccomanda vivamente che uno stralotto sia installato in modo permanente o facilmente armabile, su cui issare il fiocco da tempesta.*

MoMu 0,1,2

**4.27**

**Drogue, Sea Anchor**

**Spera, Ancora galleggiante**

MoMu 0,1

*4.27.1*

*A drogue for deployment over the stern, or alternatively a sea anchor or parachute anchor for deployment over the bow, complete with all gear needed to rig and deploy the sea anchor or drogue, is strongly recommended to withstand long periods in rough conditions (see Appendix F).*

*Una spera da dispiegare oltre la poppa, o in alternativa una ancora galleggiante, o ancora a paracadute, da distendere a prua, completa di tutte le attrezzature necessarie per armare e dispiegare l'ancora galleggiante o la spera, è vivamente raccomandata per resistere a lunghi periodi in condizioni difficili (vedi Appendice F).*

MoMu 1

4.27.2

A drogue for deployment over the stern, or alternatively a sea anchor or parachute anchor for deployment at the bow, shall be provided complete with all gear needed to rig and deploy the sea anchor or drogue to withstand long periods in rough conditions (see OSR Appendix F)

Una spera da dispiegare oltre la poppa, o in alternativa una ancora galleggiante o ancora a paracadute da distendere a prua, deve essere a bordo, completa di tutte le attrezzature necessarie per armare e dispiegare l'ancora galleggiante o spera per resistere a lunghi periodi

MoMu 0

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

		in condizioni difficili (vedi OSR Appendice F).	
<b>4.28</b>	<b>Man Overboard Alarm</b>	<b>Allarme di uomo a mare</b>	MoMu 0
4.28.1	Each yacht shall be equipped with a man overboard alarm including an emergency button immediately accessible to a helmsman which will sound an audible alarm in the accommodation and simultaneously send an appropriate signal to the ship's navigational software.	Ogni imbarcazione deve essere munito di un allarme per l'uomo a mare, compreso un pulsante di emergenza immediatamente accessibile dal timoniere, che emette un allarme acustico nelle cabine e contemporaneamente invia un appropriato segnale al software di navigazione della barca.	MoMu 0
<i>4.28.2</i>	<i>A yacht is recommended to be equipped with an EPFS (e.g. GPS) capable of immediately recording a man overboard position from each helm station</i>	<i>Si raccomanda che l'imbarcazione sia dotata di un EPFS (ad esempio GPS) in grado di registrare immediatamente la posizione dell'uomo in mare da ogni postazione di governo</i>	MoMu 1,2
4.28.3	A yacht shall be equipped with an EPFS (e.g. GPS) capable of immediately recording a man overboard position from each helm station (From January 2012)	La barca deve essere dotata di un EPFS (ad esempio GPS) in grado di registrare immediatamente la posizione dell'uomo in mare da ogni postazione di governo (da Gennaio 2012)	MoMu 1,2
<b>4.29</b>	<b>Deck Bags</b>	<b>Sacchi di coperta</b>	Mo 0
4.29.1	OSR 4.29 shall apply only when RRS 51 moveable ballast is changed in the Notice of Race, Sailing Instructions or Class Rules to permit deck bags.  a) A deck bag or bags may be provided for the stowage of sails on deck b) A deck bag shall be: i - so constructed to ensure rapid draining of water  ii - securely fastened in such a way that the integrity of deck fittings e.g. stanchions and lifelines, is not compromised	OSR 4.29 si applica solo quando la RRS 51 sulla zavorra mobile viene cambiata nel Bando di Regata, nelle Istruzioni di Regata o nelle regole di classe, per consentire i sacchi di coperta. a) Un sacco di coperta o sacchi possono essere forniti per lo stivaggio di vele sul ponte di coperta b) Un sacco di coperta deve: i - costruito in modo da assicurare il rapido drenaggio dell'acqua ii - saldamente fissato in modo tale che l'integrità degli accessori del ponte per esempio candelieri e draglie, non sia compromessa	Mo 0  Mo 0  Mo 0  Mo 0  Mo 0

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>SEZIONE 5</b>	<b>PERSONAL EQUIPMENT</b>	<b>EQUIPAGGIAMENTO PERSONALE</b>	
<b>5.01</b>	<b>Lifejacket</b>	<b>Giubbotto salvagente</b> (cintura di salvataggio)	
5.01.1	<p>Each crew member shall have a lifejacket as follows:</p> <p>a) i - In accordance with ISO 12402 – 3 (Level 150) or equivalent, including EN 396 or UL 1180</p> <p>ii - Lifejackets manufactured after 1 January 2012 shall be in accordance with ISO 12402–3 (Level 150) and shall be fitted with:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• an emergency light in accordance with either ISO 12402-8 or SOLAS LSA code 2.2.3.</li> <li>• a sprayhood in accordance with ISO 12402-8.</li> <li>• a full deck safety harness in accordance with ISO 12401 (ISO 1095) including a crotch or thigh strap (holding down device) as specified in ISO 12401 (ISO 1095).</li> <li>• If of an inflatable type either               <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) automatic, manual and oral inflation or</li> <li>(b) manual and oral inflation</li> </ul> </li> </ul> <p>Notes: ISO 12402 requires Level 150 lifejackets to be fitted with a mandatory whistle and retro-reflective material. Also, when fitted with a safety harness, ISO 12402 requires that this shall be the full safety harness in accordance with ISO 12401. Any equivalent lifejacket shall have equal requirements.</p> <p>Persons of larger than average build are generally more buoyant than those of average build and so do not require a lifejacket with greater levels of flotation.</p> <p>Wearing a Level 275 lifejacket may hamper entry into liferafts.</p>	<p>Ciascun membro d'equipaggio deve avere un giubbotto salvagente come segue:</p> <p>a) i - In conformità con ISO 12402 - 3 (Livello 150) o equivalenti, incluse EN 396 o UL 1180</p> <p>ii I giubbotti salvagente prodotti dopo il 1 Gennaio 2012 devono essere in conformità con ISO 12402-3 (livello 150) e devono essere muniti di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• una luce di emergenza in conformità con ISO 12402-8 o SOLAS LSA codice 2.2.3.</li> <li>• una capottina anti-spray in conformità con ISO 12402- 8.</li> <li>• un'imbracatura di sicurezza completa in conformità con ISO 12401 (ISO 1095) con cinghia inguinale o cosciali (dispositivo di ritenuta) come specificato in ISO 12401 (ISO 1095).</li> <li>• Se di tipo gonfiabile con               <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) gonfiaggio automatico, manuale e orale o</li> <li>(b) gonfiaggio manuale e orale</li> </ul> </li> </ul> <p>Note: ISO 12402 richiede che i giubbotti salvagente Livello 150 siano obbligatoriamente dotati di fischietto e materiale riflettente. Inoltre, se dotati di cintura di sicurezza, la ISO 12402 richiede che debba essere completa ed in conformità con ISO 12401. Ogni giubbotto salvagente equivalente deve avere pari requisiti. Le persone di corporatura superiore alla media hanno in genere più galleggiabilità di quelle di corporatura media e quindi non necessitano di un giubbotto salvagente con maggiore spinta di galleggiamento. Indossare un giubbotto salvagente di Livello 275 potrebbe ostacolare l'entrata nella zattera di salvataggio.</p>	<p align="center">**</p> <p align="center">**</p> <p align="center">**</p>



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<p>b) fitted with either a crotch strap(s) / thigh straps or a full safety harness in accordance with ISO 12401,  <b>Note:</b> The function of lifejacket crotch/thigh straps is to hold the buoyancy element down.  A crew member before a race should adjust a lifejacket to fit then retain that lifejacket for the duration of the race. Correct adjustment is fundamental to the lifejacket functioning correctly.</p> <p>c) fitted with a lifejacket light in accordance with SOLAS LSA code 2.2.3 (white, &gt;0.75 candelas, &gt;8 hours),  d) if inflatable have a compressed gas inflation system,  e) if inflatable, regularly checked for gas retention,  f) compatible with the wearer's safety harness,  g) clearly marked with the yacht's or wearer's name,  h) fitted with a splashguard / sprayhood in accordance with ISO 12402 – 8,  i) Fitted with a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)  <i>It is strongly recommended that a lifejacket has:</i>  j) a splashguard / sprayhood See ISO 12402 – 8,  k) a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)  l) if of a gas inflatable type, a spare cylinder and if appropriate a spare activation head</p>	<p>b) dotato di cinghia(e) inguinale / cosciali o una cintura di sicurezza completa in conformità con ISO 12401,  <b>Nota:</b> La funzione della cinghia inguinale / cosciali è quella di tenere la camera galleggiante verso il basso. Ogni membro dell'equipaggio prima di una regata deve regolarsi il giubbotto salvagente a misura poi conservare quello per tutta la durata della regata. Una corretta regolazione è fondamentale per il corretto funzionamento del giubbotto salvagente.</p> <p>c) dotato di una luce in conformità al codice SOLAS LSA 2.2.3 (bianca, &gt;0.75 candele, &gt;8 ore)  d) se gonfiabile avere un sistema di gonfiaggio con gas compresso,  e) se gonfiabile, regolarmente controllato per la tenuta del gas,  f) compatibile con la cintura di sicurezza di chi lo indossa,  g) chiaramente contrassegnato con il nome dell'imbarcazione o di chi lo indossa,  h) dotato di paraschizzi/ capottina anti-spray in conformità con ISO 12402- 8,  i) Dotato di unità PLB (come per gli altri tipi di EPIRB, dovrebbe essere correttamente registrata presso l'autorità competente)  <i>Si raccomanda vivamente che un giubbotto salvagente abbia:</i>  j) un paraschizzi/ capottina anti-spray, vedi ISO 12402- 8,  k) una unità PLB (come per gli altri tipi di EPIRB, dovrebbe essere correttamente registrata presso l'autorità competente)  l) se di tipo gonfiabile a gas, una bomboletta di ricambio e, se del caso, un ricambio dell'attivazione automatica</p>	<p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">**</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0</p> <p style="text-align: center;">MoMu 0</p> <p style="text-align: center;">MoMu1,2,3,4</p> <p style="text-align: center;">MoMu1,2,3,4</p> <p style="text-align: center;">MoMu1,2,3,4</p>
5.01.2	For every gas inflatable lifejacket a spare cylinder and if appropriate a spare activation head shall be carried.	Per ogni giubbotto salvagente di tipo gonfiabile a gas devono essere portate a bordo una bomboletta di ricambio e, se del caso, un ricambio dell'attivazione automatica.	MoMu 0

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

5.01.3	Each yacht shall carry a spare lifejacket or lifejacket(s) as required in OSR 5.01.1 sufficient for at least 10% of the total number of persons on board (minimum one spare lifejacket). At least one of the required spare lifejacket(s) shall be a semi - automatic for use in man overboard recovery.	Ogni imbarcazione deve essere fornita di uno o più giubbotti salvagente di ricambio come richiesto in OSR 5.01.1 sufficienti per almeno il 10% del numero totale delle persone a bordo (minimo un giubbotto salvagente di ricambio). Almeno uno dei giubbotti salvagente di ricambio richiesti deve essere di tipo semi-automatico per l'impiego nel recupero dell'uomo a mare.	MoMu 0
5.01.4	The person in charge shall personally check each lifejacket at least once annually.	La persona al comando deve controllare personalmente ogni giubbotto salvagente almeno una volta all'anno.	**
<b>5.02</b>	<b>Safety Harness and Safety Lines (Tethers)</b>	<b>Cintura di Sicurezza e Cime di Sicurezza (Penzoli)</b>	MoMu0,1,2,3
5.02.1	<p>Each crew member shall have a harness and safety line that complies with ISO 12401 or equivalent with a safety line not more than 2m in length.</p> <p>Harnesses and safety lines manufactured prior to Jan2010 shall comply with either ISO 12401 or EN 1095.</p> <p>Harnesses and safety lines manufactured prior to Jan2001 are not permitted.</p> <p><i>a) Warning it is possible for a plain snaphook to disengage from a U bolt if the hook is rotate under load at right-angles to the axis of the Ubolt.</i></p> <p><i>For this reason the use of snaphooks with positive locking devices is strongly recommended.</i></p>	<p>Ciascun membro d'equipaggio deve avere una cintura ed una cima di sicurezza che sia conforme all'ISO 12401 o equivalente, con la cima di sicurezza lunga non più di 2m.</p> <p>Cinture e cime di sicurezza fabbricate prima del Gennaio 2010 devono essere conformi alla norma ISO 12401 o EN 1095. Cinture e cime di sicurezza fabbricate prima del Gennaio 2001 non sono più permesse</p> <p><i>a) Avvertenza: è possibile che un moschettone semplice si sganci da un golfare ad "U" se il gancio del moschettone sia sollecitato a ruotare sotto sforzo ad angolo retto rispetto all'asse del golfare. Per questo motivo si raccomanda vivamente di usare moschettoni dotati di un sicuro dispositivo di chiusura.</i></p>	MoMu0,1,2,3
5.02.2	<p>At least 30% of the crew shall each, in addition to the above be provided with either:</p> <p>a) a safety line not more than 1m long, or</p> <p>b) a mid-point snaphook on a 2m safety line</p> <p>c) Each yacht shall carry spare harness and safety line units as required in OSR 5.02.1 above sufficient for at least 10% of the total number of persons on board (minimum one unit).</p>	<p>Almeno il 30% dell'equipaggio, oltre alla suddetta attrezzatura, dovrà essere dotato di:</p> <p>a) una cima di sicurezza non più lunga di 1m, oppure</p> <p>b) su una cima di sicurezza di 2m, un moschettone nel punto di mezzo</p> <p>c) Ogni barca deve essere fornita di cinture e cime di sicurezza di ricambio come richiesto dalla precedente OSR 5.02.1 sufficienti per almeno il 10% del numero totale delle persone a bordo (minimo una cintura e cima di sicurezza).</p>	MoMu0,1,2,3 MoMu0,1,2,3 MoMu 0



## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

5.02.3	<p>A safety line purchased in January 2001 or later shall have a coloured flag embedded in the stitching, to indicate an overload.</p> <p>A line which has been overloaded shall be replaced as a matter of urgency.</p>	<p>Una cima di sicurezza acquistata nel Gennaio 2001, o successivamente, deve essere dotata di un segnale colorato inserito tra le cuciture per indicare un sovraccarico. Una cima che è stata sovraccaricata dovrà essere sostituita urgentemente.</p>	MoMu0,1,2,3
5.02.4	<p>A crew member's lifejacket and harness shall be compatible</p>	<p>Il giubbotto salvagente e la cintura di sicurezza di ciascun membro di equipaggio devono essere compatibili</p>	MoMu0,1,2,3
5.02.5	<p><i>It is strongly recommended that:</i></p> <p><i>a) static safety lines should be securely fastened at work stations;</i></p> <p><i>b) A harness should be fitted with a crotch strap or thigh straps. Crotch straps or thigh straps together with related fittings and fixtures should be strong enough to lift the wearer from the water.</i></p> <p><i>c) to draw attention to wear and damage, stitching on harness and safety lines should be of a colour contrasting strongly with the surrounding material;</i></p> <p><i>d) snaphooks should be of a type which will not self-release from a U-bolt (see OSR 5.02.1(a)) and which can be easily released under load (crew members are reminded that a personal knife may free them from a safety line in emergency);</i></p> <p><i>e) a crew member before a race should adjust a harness to fit then retain that harness for the duration of the race.</i></p>	<p><i>Si raccomanda vivamente che:</i></p> <p><i>a) cime di sicurezza statiche siano fissate con sicurezza presso i posti di lavoro;</i></p> <p><i>b) La cintura di sicurezza sia dotata di cinghia inguinale o cosciali. La cinghia inguinale o i cosciali e relative cuciture e dispositivi dovrebbero essere abbastanza resistenti per il sollevamento dall'acqua di chi li indossa.</i></p> <p><i>c) per attirare l'attenzione su eventuali danni, le cuciture delle cinture e cime di sicurezza, dovrebbe essere di un colore che contrasti con il materiale circostante</i></p> <p><i>d) i moschettoni dovrebbero essere di un tipo che non permetta l'auto apertura accidentale da un golfare ad "U" (vedi OSR 5.02.1(a)) e che possano essere aperti facilmente sotto carico (si ricorda ai membri di equipaggio che, in emergenza, un coltello personale può liberarli da una cima di sicurezza);</i></p> <p><i>e) prima della regata, ciascun membro d'equipaggio dovrebbe provare la cintura di sicurezza per adattarsela e quindi conservarla per tutta la durata della regata</i></p>	<p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p> <p>MoMu0,1,2,3</p>
5.02.6	<p><i>Warning - a safety line and safety harness are not designed to tow a person in the water and it is important that the shortest safety line length possible be used with a harness to minimise or eliminate the risk of a person's torso becoming immersed in water outside the boat, especially when working on the foredeck. 1m safety lines or the midpoint snaphook on a 2m line should be used for this purpose.</i></p> <p><i>The diligent use of a properly adjusted safety harness and</i></p>	<p><i>Attenzione – una cintura di sicurezza non è progettata per rimorchiare una persona in acqua ed è importante che sia utilizzata la più corta cima di sicurezza possibile, tale da minimizzare o eliminare il rischio che il torso di una persona venga a trovarsi immerso nell'acqua al di fuori della barca, soprattutto lavorando sul ponte di prua dovrebbero essere impiegate la cima di sicurezza da 1m o la cima di sicurezza da 2m con un moschettoni nel punto di mezzo. L'impiego diligente di una cintura di</i></p>	**

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

	<i>the shortest safety line practicable is regarded as by far the most effective way of preventing man overboard incidents.</i>	<i>sicurezza regolata correttamente e l'utilizzo della più corta cima di sicurezza possibile è considerata di gran lunga la più efficace maniera per prevenire incidenti di uomo a mare.</i>	
<b>5.03</b>	<b>Personal Location Lights</b> a) two packs of miniflares or two personal location lights (either SOLAS or strobe) shall be provided for each crew member: one should be attached to, or carried on, the person when on deck at night.	<b>Luci personali di localizzazione</b> a) due confezioni di minirazzi o due luci individuali di localizzazione (SOLAS o strobo) devono essere fornite per ogni membro dell'equipaggio: una dovrebbe essere attaccata o portata da una persona che è sul ponte di notte.	MoMu 0 MoMu 0
<b>5.04</b>	<b>Foul Weather Suits</b> a) a foul weather suit with hood shall be supplied to each crew member . <i>b) it is recommended that a foul weather suit should be fitted with marine-grade retro-reflective material, and should have high-visibility colours on its upper parts and sleeve cuffs. See OSR 4.18</i>	<b>Tenuta per il cattivo tempo</b> a) una tenuta per il cattivo con cappuccio deve essere fornita a ciascun membro dell'equipaggio. <i>b) Si raccomanda che ogni tenuta per il cattivo tempo sia provvista di materiale riflettente di tipo marino, e sia di colori ad alta visibilità nelle parti superiori e nei polsini delle maniche. Vedi OSR 4.18</i>	MoMu 0  **
<b>5.05</b>	<b>Knife</b> A knife, one shall be supplied to each crew member to be worn on the person at all times	<b>Coltello</b> Un coltello deve essere fornito a ciascun membro dell'equipaggio da portare con se tutto il tempo	MoMu 0 MoMu 0
<b>5.06</b>	<b>Watertight flash light</b> A buoyant watertight flashlight, one shall be supplied to each crew member.	<b>Torcia stagna</b> Una torcia stagna galleggiante deve essere fornita a ciascun membro dell'equipaggio.	MoMu 0 MoMu 0
<b>5.07</b>	<b>Survival Equipment</b>	<b>Equipaggiamento da sopravvivenza</b>	MoMu 0
5.07.1	One set of Survival Equipment shall be supplied to each crew member to include: a) an immersion suit (attention is drawn to EN ISO15027-1 constant wear suits, and EN ISO 15027-2 abandonment suits and the LSA Code Chapter II,2,3); b) a PLB (Personal Locator Beacon) equipped with 406MHz and 121.5Mhz; c) a personal unit in addition to the PLB in OSR 4.07.1(b) if the location device carried by the yacht in accordance with OSR 3.29.1(h) requires it;	Un set di equipaggiamento di sopravvivenza deve essere fornito ad ogni membro dell'equipaggio e includere: a) una tuta da immersione (si richiama l'attenzione alla norma EN ISO 15027-1 tute stagne, e EN ISO 15027-2 tute da abbandono e al Codice LSA capitolo II, 2,3); b) un PLB (Personal Locator Beacon) dotato di frequenze 406MHz e 121.5Mhz; c) un'unità personale in aggiunta al PLB in OSR 4.07.1 (b) se il dispositivo di localizzazione montato sulla barca secondo la OSR 3.29.1 (h) la richiede;	MoMu 0  MoMu 0  MoMu 0  MoMu 0

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

	<p><i>d) Attention is drawn to the value of keeping on the person a combined 406MHz/121.5MHz PLB when on deck: this may aid location in a man overboard incident independent of the equipment carried by the parent vessel</i></p> <p><i>e) All PLB units, as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority</i></p>	<p><i>d) Si richiama l'attenzione all'importanza di tenere addosso alla persona un PLB combinato 406MHz/121.5MHz quando sia sul ponte: questo può aiutare la localizzazione dell'uomo in mare in caso di incidente, indipendente dall'attrezzatura disponibile sulla barca di provenienza</i></p> <p><i>e) Tutte le unità PLB, come gli altri tipi di EPIRB, dovrebbero essere correttamente registrati presso l'autorità competente</i></p>	<p>MoMu 0,1,2</p> <p>MoMu 0,1,2</p>
5.07.2	<p><i>It is strongly recommended that an immersion suit should be supplied to each crew member in a multihull in conditions where there is a potential for hypothermia</i></p>	<p><i>Si raccomanda vivamente che una tuta da immersione debba essere fornita a ciascun membro dell'equipaggio di un multiscafo nel caso in cui ci siano potenziali condizioni per l'ipotermia</i></p>	<p>Mu 1,2,3,4</p>
<b>5.08</b>	<b>Diving Equipment</b>	<b>Equipaggiamento diving</b>	
5.08.1	<p>A yacht shall carry at least two diving suits each to cover the entire body and including gloves, fins and portable air supplies.</p>	<p>Una barca deve avere a bordo almeno due mute subacquee ciascuna atta a coprire tutto il corpo e complete di guanti, le pinne e i respiratori portatili.</p>	<p>MoMu 0</p>

**PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA**

<b>SEZIONE 6</b>	<b>TRAINING</b>	<b>ADDESTRAMENTO</b>	<b>Categoria</b>
<b>6.01</b>	<b>At least 30% but not fewer than two members of a crew, including the skipper shall have undertaken training within the five years before the start of the race in both 6.02 topics for theoretical sessions, and 6.03 topics which include practical, hands-on sessions.</b>	<b>Almeno il 30%, ma non meno di due membri di un equipaggio, tra cui lo skipper deve aver seguito un addestramento entro i cinque anni precedenti l'inizio della regata riguardante gli argomenti di entrambe le sessioni: 6.02 argomenti teorici e 6.03 argomenti che includono sessioni pratiche, sul campo.</b>	MoMu 1,2
6.01.2	Every member of a crew including the skipper shall have undertaken training as in OSR 6.01	Ciascun membro d'equipaggio incluso lo skipper deve aver seguito un addestramento come in OSR 6.01	MoMu 0
<i>6.01.3</i>	<i>It is strongly recommended that all crew members should undertake training as in OSR 6.01 at least once every five years</i>	<i>Si raccomanda vivamente che tutti i membri d'equipaggio seguano un addestramento come in OSR 6.01 almeno una volta ogni cinque anni</i>	MoMu 1,2
6.01.4	Except as otherwise provided in the Notice of Race, an in-date certificate gained at an ISAF Approved Offshore Personal Survival Training course shall be accepted by a race organizing authority as evidence of compliance with Special Regulation 6.01. See Appendix G - Model Training Course, for further details.	Salvo se diversamente previsto nel Bando di Regata, un certificato in corso di validità, ottenuto in un corso "Offshore Personal Survival" Approvato ISAF deve essere accettato dall'autorità organizzatrice di una regata come prova della conformità con la richiesta 6.01 delle Prescrizioni Speciali. Vedi Appendice G - Modello Corso di formazione, per ulteriori dettagli.	MoMu 0,1,2
<b>6.02</b>	<b>Training Topics for Theoretical Sessions</b>	<b>Argomenti per le sessioni teoriche del corso</b>	
6.02.1	Care and maintenance of safety equipment	Cura e manutenzione dell'equipaggiamento di sicurezza	MoMu 0,1,2
6.02.2	Storm sails	Vele da tempesta	MoMu 0,1,2
6.02.3	Damage control and repair	Controllo danni e riparazione	MoMu 0,1,2
6.02.4	Heavy weather - crew routines, boat handling, drogues	Tempo duro - routine equipaggio, gestione barca, spere,..	MoMu 0,1,2
6.02.5	Man overboard prevention and recovery	Uomo a mare : prevenzione e recupero	MoMu 0,1,2
6.02.6	Giving assistance to other craft	Dare assistenza ad un'altra imbarcazione	MoMu 0,1,2
6.02.7	Hypothermia	Ipotermia	MoMu 0,1,2
6.02.8	SAR organisation and methods	SAR : organizzazione e metodi	MoMu 0,1,2
6.02.9	Weather forecasting	Previsioni meteo	MoMu 0,1,2
<b>6.03</b>	<b>Training Topics for Practical, Hands-On Sessions</b>	<b>Argomenti per le sessioni pratiche del corso</b>	MoMu 0,1,2
6.03.1	Liferafts and lifejackets	Zattere di salvataggio e giubbotti salvagente	MoMu 0,1,2
6.03.2	Fire precautions and use of fire extinguishers	Misure antincendio ed uso degli estintori	MoMu 0,1,2

## PRESCRIZIONI SPECIALI ISAF PER L'ALTURA

6.03.3	Communications equipment (VHF, GMDSS, satcomms, etc.)	Equipaggiamenti di comunicazione (VHF, GMDSS, comunicazioni satellitari, ecc)	MoMu 0,1,2
6.03.4	Pyrotechnics and EPIRBs	Segnali pirotecnici ed EPIRB	MoMu 0,1,2
<b>6.04</b>	<b><i>Routine Training On-Board</i></b>	<b><i>Procedure di addestramento a bordo</i></b>	**
6.04.1	<i>It is recommended that crews should practice safety routines at reasonable intervals including the drill for man-overboard recovery.</i>	<i>Si raccomanda che gli equipaggi si esercitino a intervalli regolari nelle procedure riguardanti la sicurezza, compresa la manovra di recupero dell'uomo a mare.</i>	**
<b>6.05</b>	<b>Medical Training</b>	<b>Addestramento medico</b>	MoMu 0
6.05.1	At least one member of the crew shall have a valid STCW 95 A-VI/4-2 (Proficiency In Medical Care) certificate or equivalent	Almeno un membro dell'equipaggio deve avere un certificato valido STCW 95 A-VI/4-2 (Competenza nell'assistenza medica) o equivalente	MoMu 0
6.05.2	In addition to 6.05.1 another member of the crew At least two members of the crew At least one member of the crew shall have a first aid certificate completed within the last five years meeting any of the following requirements: i) A certificate listed on the ISAF website <a href="http://www.sailing.org/specialregs">www.sailing.org/specialregs</a> of MNA recognised courses ii) STCW 95 First Aid Training complying with A-VI/1-3 – Elementary First Aid or higher STCW level	In aggiunta a 6.05.1 un altro membro dell'equipaggio Almeno due membri dell'equipaggio Almeno un membro dell'equipaggio deve avere un certificato di primo soccorso completato entro gli ultimi cinque anni, qualcuno seguenti requisiti: i) Un certificato MNA da corsi riconosciuti elencati sul sito web dell'ISAF <a href="http://www.sailing.org/specialregs">www.sailing.org/specialregs</a> ii) Formazione di primo soccorso STCW 95 conforme a A-VI/1-3 - livello elementare di primo soccorso o di livello superiore STCW	MoMu 0 MoMu 1 MoMu 2
6.05.3	At least one member of the crew shall be familiar with First Aid procedures, hypothermia, drowning, cardiopulmonary resuscitation and relevant communications systems (see OSR 6.02.7 and 6.03.3).	Almeno un membro dell'equipaggio deve avere familiarità con le procedure di primo soccorso, ipotermia, annegamento, rianimazione cardiopolmonare ed i più importanti sistemi di comunicazione (vedi OSR 6.02.7 e 6.03.3).	MoMu 3,4
6.05.4	<i>An example model first aid training course is included in Appendix N.</i>	<i>Un esempio di modello per l'addestramento di primo soccorso è incluso nell'Appendice N</i>	**
<b>6.06</b>	<b>Diving Training</b>	<b>Addestramento subacqueo</b>	MoMu 0
6.06.1	At least 30% of the crew shall have received appropriate diving training to enable them to carry out basic repairs underwater and to provide assistance if necessary in recovery of a man overboard	Almeno il 30% dell'equipaggio deve aver ricevuto un adeguato addestramento subacqueo per consentirgli di effettuare le riparazioni subacquee di base e di fornire assistenza, se necessario, nel recupero dell'uomo in mare	MoMu 0

Fine del documento in italiano. Ricordiamo che fa fede esclusivamente il documento originale in lingua inglese scaricabile dal sito dell'ISAF