



Milano, 9 maggio 2016  
Ufficio Tecnico Sportivo  
rl/prot. nr. 324

Alle **SOCIETA' AFFILIATE**  
Ai **COMITATI/DELEGATI REGIONALI**

### LORO INDIRIZZI

### CIRCOLARE NR.7

e p.c.  
Consiglio Federale  
Alle Commissioni Federali

### OGGETTO: **Campionato Italiano classe GT15 – barche e motori federali**

La presente per comunicare che per la stagione agonistica 2016 la Federazione Italiana Motonautica mette a disposizione nr. 10 complessi (barca+motore Mercury F15M) per il Campionato Italiano classe GT15.

I complessi di cui sopra, saranno messi a disposizione dei piloti aventi licenza FIM e iscritti al Campionato Italiano GT15 con dichiarazione d'impegno.

### **COMPLESSI FEDERALI GT15 – (BARCA+ MOTORE MERCURY F15M)**

#### La FIM mette a disposizione:

- Nr. 10 imbarcazioni, dotate di motori Mercury F15M;
- il trasporto delle imbarcazioni dal magazzino di riferimento al campo gara e viceversa;
- le spese assicurative per le coperture dei danni causati da RC durante le gare;
- le coperture assicurative per infortuni a piloti;
- manutenzione ordinaria delle imbarcazioni e dei motori;
- **rimborso delle spese di viaggio, vitto e alloggio per i piloti neo licenziati (prima licenza) e di un accompagnatore per pilota neo licenziato.**

#### A carico della Società sono:

- spese di viaggio, vitto e alloggio del proprio pilota (già licenziato negli anni passati) e suoi accompagnatori;
- tuta da gara e casco per il pilota;
- riparazioni per eventuali danni arrecati alle imbarcazioni e/o motori durante le prove o le gare; riparazioni che possono essere eseguite solo da personale autorizzato dalla FIM.

Qualora i piloti iscritti al Campionato Italiano GT15 siano più di 10 le prove cronometrate determineranno i 10 migliori piloti che avranno diritto a prendere parte alle manche.

Con l'occasione si allega Regolamento Tecnico-Sportivo classe GT15.

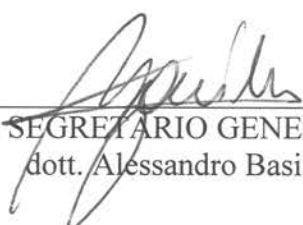


Tenuto conto della massiccia partecipazione di piloti e accompagnatori al Campionato Italiano 2016 della classe GT15, la prenotazione dei documenti di viaggio e di alloggio dovrà effettuarsi a cura dei diretti interessati.

La Federazione provvederà entro i tre giorni lavorativi successivi alla ricezione dei documenti di spesa, a rimborsare l'intero importo sostenuto per la trasferta.

In alternativa alla procedura di rimborso appena descritta, in occasione di ogni trasferta legata al Campionato Italiano GT15, potrà essere nominato un Funzionario Delegato alle spese per ogni gruppo di ragazzi, il quale, riceverà un'anticipazione dalla FIM. Tale anticipazione sarà quantificata sulla base dei documenti comprovanti le spese dell'intera trasferta, che il Funzionario Delegato avrà preventivamente comunicato in Federazione.

Nel rimanere a disposizione per eventuali necessità di chiarimenti e/o informazioni ulteriori, porgiamo cordiali saluti

  
IL SEGRETARIO GENERALE  
dott. Alessandro Basilico

## **REGOLAMENTO TECNICO – SPORTIVO GT 15**

### **PREMESSA**

Il seguente regolamento è applicabile solamente alle gare di Campionato Italiano della classe GT 15. Questo Campionato Italiano è inteso e voluto per la promozione dello sport in Italia ed è solo complementare al GT 15 internazionale che è governato dal Regolamento UIM e pur potendo utilizzare la stessa imbarcazione il regolamento internazionale è più permissivo e chiunque voglia partecipare ad una gara internazionale deve adeguarsi a detto regolamento.

Per tutto ciò non previsto nel seguente regolamento fa fede il Regolamento Circuito della stagione in corso.

### **Art. 1 – DENOMINAZIONE E PARTECIPANTI**

E' costituita la classe "GT 15" con motore fuoribordo e monocarena.

Il Campionato Italiano è aperto sia alle imbarcazioni federali che alle imbarcazioni di privati

### **Art. 2 – SCAFO**

L'unico scafo elegibile per partecipare al suddetto Campionato Italiano è l'imbarcazione monocarena denominata "Blaze Performance" e distribuita solamente attraverso la Federazione Italiana Motonautica. Tale scafo è venduto ad un prezzo imposto dalla Federazione.

### **Art. 3 – MOTORE**

L'unico motore utilizzabile per questo campionato è il Mercury 4 tempi 2 cilindri nelle due versioni: 1-F16201EL model number : **ME F15 M** e 1-F15302EL model number : **ME F15 E**

Questi due motori identici differiscono solo per essere il primo ad avviamento manuale, il secondo anche ad avviamento elettrico.

### **Art. 4 – MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE**

**Le seguenti modifiche divise per tipo di motore sono le uniche ammesse:**

#### **MODELLO 1-F16201EL avviamento manuale:**

- Rimozione manetta acceleratore
- Installazione trim manuale in acciaio codice GT15-T01 da richiedere alla FIM
- Installazione alette in acciaio codice GT15-S04 da richiedere alla FIM
- Rimozione del dispositivo originale per sollevare e bloccare il motore come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Installazione di stacco kill switch Mercury "Switch and hsg assy 856654A4" per schema e colori fare riferimento a segreteria circuito
- Installazione Kit Mercury per comando remoto come da elenco depositato presso segreteria circuito

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Mercury sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

#### **MODELLO 1-F15302EL avviamento elettrico:**

- Installazione trim manuale in acciaio codice GT15-T01 da richiedere alla FIM
- Installazione alette in acciaio codice GT15-S04
- Rimozione del dispositivo originale per sollevare e bloccare il motore come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Installazione di stacco kill switch Mercury "Switch and hsg assy 856654A4" per schema e colori fare riferimento a segreteria circuito
- Rimozione facoltativa di tutta la parte elettrica come da elenco depositato in segreteria circuito

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Mercury sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

**Si fa divieto assoluto a qualsiasi modifica ai motori ad eccezione di quelle sopra riportate.**

#### **Art. 5 - MODIFICHE AMMESSE ALLO SCAFO**

- Non sono ammesse modifiche alla chiglia inferiore che sarà controllata regolarmente per assicurarsi che sia conforme all'originale dagli ufficiali tecnici tramite speciali dime. Tali dime saranno a disposizione di chi ne avesse bisogno dopo eventuali riparazioni per assicurarsi di essere in regola col presente regolamento
- non è ammessa la modifica dell'altezza dello specchio di poppa che è fissata in 470 mm +/- 2 mm misurati con una staggia sui due lati del redan centrale
- non sono ammessi spessori sotto l'appoggio del motore che deve essere appoggiato obbligatoriamente sul legno dello specchio di poppa
- non sono ammesse modifiche alle coperte
- non è ammessa nessuna aggiunta strutturale all'interno della barca
- non è ammesso rimuovere materiale dalla barca
- è vietata la rimozione del sedile
- è ammesso regolare la posizione del sedile tramite le apposite slitte in avanti verso prua liberamente, mentre verso poppa la posizione massima di arretramento della linea di appoggio della schiena non deve per nessun motivo superare la linea del poggiatesta
- è ammesso regolare liberamente la posizione del serbatoio tramite le apposite slitte
- è ammesso regolare liberamente la posizione dei pedali tramite le apposite slitte

#### **Art. 6 – ELICA**

- L'unica elica ammessa è in alluminio originale Mercury: 897754a11 propeller 9.25x 11.25
- non sono ammesse modifiche all'elica originale sopra descritta
- è obbligatorio l'uso del dado elica originale con relativa coppiglia
- in caso di dubbio l'ufficiale tecnico ha la facoltà di imporre al pilota l'uso di un'elica di proprietà della Federazione

#### **Art. 7 – ZAVORRA**

##### **A-IMBARCAZIONI FEDERALI**

- per le imbarcazioni federali è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposita dietro il sedile di guida
- Ad inizio manifestazione, il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovrà pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso pilota a 70 Kg Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.
- In caso il pilota sia più pesante del peso minimo stabilito, non avrà semplicemente bisogno di alcuna zavorra
- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- Le barche federali non saranno soggette ad essere pesate
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico
- E' fatto divieto assoluto, in qualsiasi momento della manifestazione, pena la squalifica del pilota aprire la calandra motore per qualsiasi motivo senza la presenza del responsabile categoria o dell'ufficiale tecnico preposto

##### **B-IMBARCAZIONI PRIVATE**

- La zavorra utilizzabile per le imbarcazioni private è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposita dietro il sedile di guida

- Ad inizio manifestazione, la barca completa pronto gara ma senza benzina e il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovranno pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso complessivo a 210 Kg Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.
- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico
- L'ufficiale tecnico può chiedere di pesare l'imbarcazione senza benzina in ogni momento a propria discrezione

#### **Art. 8 – SORTEGGIO BARCHE FEDERALE**

- Il sorteggio delle imbarcazioni federali avverrà al momento delle verifiche amministrative in modo che ci sia tempo adeguato per l'eventuale regolazione della posizione di guida e dell'apposizione della relativa zavorra.
- qualora i piloti siano superiori a 10 le prove cronometrate saranno divise in due gruppi in modo che ogni pilota possa partecipare con la barca sorteggiata
- è fatto assoluto divieto, ad eccezione di quanto disposto dal regolamento, lo scambio successivo tra piloti sia delle barche che dei numeri pena la squalifica dalla manifestazione
- ogni barca federale deve avere il numero gara identico al numero di immatricolazione presente nella barca
- in caso di non corrispondenza il pilota sarà l'unico responsabile e verrà squalificato dalla manifestazione

#### **Art. 9 – GRIGLIA DI PARTENZA**

La griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione o, se per causa di forza maggiore risulta impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, essa sarà determinata in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano.

Per la prima gara della stagione la griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione, ma se per causa di forza maggiore risultasse impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione la griglia sarà determinata a sorteggio.

La griglia di partenza di ogni gara/manche (tranne la prima determinata dai tempi di qualifica) è determinata dalla classifica della gara/manche precedente. L'imbarcazione che ha ottenuto la "pole-position" partirà in griglia con la posizione interna rispetto alla prima boa di virata, tutti gli altri concorrenti partiranno inderogabilmente dalle posizioni a seguire dalla "pole-position". **Nel caso in cui ci sia un numero di barche superiore all'omologazione del circuito le prove cronometrate saranno divise in due gruppi e la FIM si riserva il diritto del passaggio delle dieci barche federali alle fasi finali. I restanti piloti avranno diritto al passaggio alle fasi finali in base al risultato delle prove cronometrate.**

#### **Art. 10 – PROVE CRONOMETRATE**

Nel caso in cui il numero dei piloti, che usufruiscono delle barche federali, iscritti ad una o più prove risultasse superiore a 10, le prove cronometrate saranno obbligatoriamente divise in due sessioni e determineranno i 10 migliori piloti che avranno diritto a prendere parte alle manche e se per causa di forza maggiore risulta impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, saranno ammessi i piloti in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano, per la prima gara della stagione i piloti ammessi saranno estratti a sorte.

Nel caso in cui due piloti con la stessa barca dovessero qualificarsi entrambi per la fase finale, il pilota con il tempo migliore terrà la barca mentre al pilota con il tempo peggiore gli verrà assegnata la barca eliminata.

Nel caso due o più piloti si dovessero trovare nella stessa situazione tale assegnazione avverrà ancora per estrazione.

In ogni caso sopra descritto nessun pilota né con barche federali né con barche private potrà mai partecipare a più di una sessione di prove cronometrate.

## **Art. 11 – PARTENZA**

DA FERMO con la seguente procedura (sostituisce quella sul regolamento tutto FIM)

- Quando il commissario al pontile giudica tutti i piloti pronti per la partenza e con tutti i motori accesi in folle (anche chi ha il motorino elettrico), espone la bandiera verde. Da questo momento il commissario generale inizia la procedura ufficiale per la partenza. Il commissario generale può giudicare, in qualsiasi momento, la necessità di annullare la partenza esponendo la bandiera rossa e facendo ricominciare la procedura.

- Due minuti prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale con un razzo o tramite tabella di segnalazione "2 minuti". Può essere dato anche 3 minuti prima, ma solo se e' stato comunicato anticipatamente alla riunione piloti.

- Un minuto prima dell'accensione della luce rossa , viene dato il segnale "1 minuto".

- 30 secondi prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "30 secondi" .

- Alla fine dei 30 secondi la luce rossa viene accesa e si deve ingranare la marcia avanti con il motore al minimo.

- Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo é il segnale di partenza.

I piloti che ingranano la marcia avanti durante gli ultimi 30 secondi prima della partenza sono squalificati.

I piloti che accelereranno o lasciano il pontile con la luce rossa ancora accesa, perdono un giro.

Dopo l'esposizione di un segnale di tempo, la luce rossa sarà riaccesa.

Un pilota che non é riuscito a partire prima che la luce rossa sia riaccesa, deve attendere che tutti i concorrenti abbiano lasciato il pontile di partenza e deve attendere le indicazioni del commissario del pontile per partire in modo corretto per la gara.

Le barche che falliscono la partenza devono ritornare a riva. Se gli assistenti del concorrente entrano in acqua nuotando o camminando verso la barca, la stessa sarà squalificata dalla gara.

Dal momento del distacco dal pontile i piloti devono mantenere le proprie posizioni in linea retta sino al raggiungimento della boa di virata e poi per tutta la virata fino alla sua conclusione senza interferire nella traiettoria delle altre imbarcazioni. La barca in testa, se non è la pole, deve lasciare all'interno della curva spazio sufficiente alle altre barche per poter impostare la curva.