



## REGOLAMENTO NAZIONALE ATTIVITA'DIPORTO 2024

Approvato con Delibera del Presidente nr. 9 del 29/02/2024

### DISPOSIZIONE GENERALE

*Il CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO consiste in una superficie acquatica (acque marittime o acque interne) delimitata da boe perimetrali invalicabili che ne sanciscono la totale interdizione temporanea alla navigazione commerciale e diportistica.*

*Esso deve avere un'estensione massima corrispondente a un rettangolo virtuale avente una base di metri lineari 500 (cinquecento) e un'altezza di metri lineari 2.000 (duemila); in detto rettangolo virtuale devono ricadere anche le aree di alaggio e di varo, nonché le eventuali corsie di collegamento al percorso agonistico interno al rettangolo, ovvero quell'area delimitata da boe di virata, la quale costituisce il "Campo di Gara".*

*Solo ed esclusivamente all'interno del CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO, come sopra descritto ed identificato, l'atleta, sia in gara sia in allenamento organizzato ed autorizzato, può condurre il proprio mezzo motonautico con la sola Licenza Agonistica o Tessera di Conduttore rilasciate dalla Federazione Italiana Motonautica (a seconda della tipologia del mezzo motonautico medesimo utilizzato e a seconda che l'attività abbia livello Nazionale o Regionale) senza necessità di ulteriori abilitazioni all'uso e alla conduzione di imbarcazioni, natanti o moto d'acqua.*

#### **ART. 1 PREMESSA**

L'attività di Diporto Internazionale in Italia, si svolgerà secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche, compatibilmente con le norme di sicurezza nazionali.

#### **ART. 2 PROVE DI CAMPIONATI D'EUROPA E DEL MONDO**

Lo svolgimento del Campionato d'Europa e del Mondo è regolamentato dalle norme U.I.M. in vigore.

#### **ART. 3 ATTIVITA' NAZIONALE**

##### **Art 3.1 CONDUTTORI AMMESSI ALL'ATTIVITA' NAZIONALE**

Sono ammessi all'attività Nazionale Diporto i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza di conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di abilitazione al comando e condotta di unità da diporto (patente nautica) ove richiesta. Essi soli hanno diritto all'acquisizione di punteggi ed agli eventuali titoli finali. Gli equipaggi (formati dal pilota e dal navigatore) partecipanti a tutte le discipline del diporto nel caso si rendesse necessario, possono sostituire previa comunicazione alla Direzione Gara, entrambi i componenti purché in regola con le licenze previste. I punteggi riferiti ai piloti di ogni Società formano la classifica delle Società, al termine del campionato verrà premiata l'Associazione che con i propri piloti ha acquisito i migliori risultati.

I piloti (con licenza straniera) per partecipare alle gare dovranno firmare, all'atto delle verifiche amministrative sul campo gara, un protocollo (firmato anche dai piloti italiani) con il quale accettano di gareggiare nelle gare di Campionato Italiano osservando una serie di clausole regolatrici del Campionato Italiano, stabilite dalla competente Commissione e approvate dal Consiglio Federale FIM.

##### **Art. 3.2 UNITA' DA DIPORTO AMMESSE**

Possono partecipare le unità da diporto **di serie** che possiedono copia della certificazione rilasciata da un Ente Tecnico Certificatore Riconosciuto, inoltre devono fornire, in **ORIGINALE**, Dichiarazione di

Potenza del Motore rilasciata dal Costruttore o Importatore, in alternativa, Libretto d'uso del Motore per Imbarcazioni da Diporto (Mod. mc 941 mm 164).

### **Art. 3.3 TIPO DI ATTIVITA'**

Le attività previste nel Diporto si dividono in:

- 1) Touring Cup (dai 18 anni compiuti)
- 2) Regolarità (dai 17 anni compiuti - 14 anni se in equipaggio con un genitore)
- 4) Match Race (dai 17 anni compiuti - 14 anni se in equipaggio con un genitore)
- 3) Rally Marathon (dai 17 anni compiuti)

Si svolgono secondo le normative F.I.M. e in base al Calendario Nazionale approvato annualmente dal Consiglio Federale.

### **Manifestazioni Promozionali**

- 1) Gare di velocità di durata/in linea – partecipazione in deroga
- 2) Raid
- 3) Raduni

Sono autorizzate dalla FIM o per delega dai Comitati/Delegazioni Regionale FIM o secondo specifiche richieste, previo parere e proposta della Commissione Diporto.

### **ART. 4 MODALITA' E VALIDITA' DEI CAMPIONATI ITALIANI**

Per la stagione 2024 possono essere assegnati i seguenti titoli di Campione Italiano:

*Regolarità, Touring Cup, Match Race.*

Nel caso in cui vi siano più richieste da parte di più Società di diverse Regioni per l'organizzazione del Campionato Italiano Regolarità e valutata la fattibilità da parte della Commissione Diporto, gli stessi potranno essere svolti su più prove con la classifica finale ottenuta dalla somma dei punti di ciascuna delle gare a cui l'equipaggio ha preso parte.

### **Art. 5 OMOLOGAZIONI CAMPIONATI ITALIANI E GARE REGIONALI (INTERREGIONALI)**

- **I Campionati Italiani** per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno nr.5 imbarcazioni (verificate) dove è presente l'equipaggio e di nr. **10** piloti (partiti – in classifica) dove è presente solo il pilota.
- **Le gare regionali e interregionali** dove è presente l'equipaggio, per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno **5** imbarcazioni (partite).

Per le specialità dove è presente solo il pilota, devono avere la partecipazione di minimo n. **10** piloti (partiti) in classifica.

### **Art. 5.1 - PARTENZE**

Le partenze possono avvenire:

- singolarmente da fermo
- con sistema che dovrà essere precisato nella richiesta ed approvato dalla Commissione Diporto.

### **Art. 5.2 – PROGRAMMA GARA**

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma alla FIM, almeno 15gg. prima della manifestazione, per la pubblicazione sul sito Internet ([www.fimconi.it](http://www.fimconi.it)). I Comitati o Delegazioni Regionali, a loro volta, dovranno avvisare le Società di loro competenza. Il programma deve contenere: indirizzo del Comitato Organizzatore, numero telefonico, indirizzo, e-mail, orario delle verifiche e delle prove, elenco delle classi ammesse, sviluppo chilometrico del percorso, tipo di partenza per ogni classe, elenco premi ed eventuali agevolazioni per i concorrenti.

### **Art 5.3–CLASSIFICA FINALE**

Al termine di ogni gara deve venir esposta la classifica.

### **Art. 5.4–UFFICIALI DI GARA –CRONOMETRAGGIO**

La direzione di ogni gara è affidata ad un Direttore di Gara coadiuvato da altri Ufficiali di Gara necessari per il regolare svolgimento delle gare e dai Cronometristi F.I.Cr. È potere del Direttore di Gara escludere

dalle gare ed allontanare dal parco alaggi i concorrenti e/o loro collaboratori che creano situazioni di pericolo e/o disturbano il regolare svolgimento della manifestazione. Il Giudice di Giornata, organo monocratico, è l'ufficiale di gara scelto per istruire sul campo gara tutti i reclami che sono trasmessi per competenza dal Commissario Generale tramite la segreteria corsa accompagnati dalla relativa tassa.

#### **Art. 5.5 – DELEGATO COMMISSIONE DI PORTO FIM**

Nei Campionati Italiani e nelle gare regionali il Delegato della Commissione Diporto FIM, se presente, ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa, se richiesto, alle decisioni del Giudice di Giornata con parere consultivo;
- approva le variazioni al programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Commissario Generale, può sostituire uno qualunque degli Ufficiali di Gara.

#### **Art. 5.6 – COMITATO D'EMERGENZA**

In caso d'emergenza in merito all'organizzazione generale della manifestazione il Commissario Generale costituisce un Comitato composto da:

- Commissario Generale;
- un rappresentante del Comitato Organizzatore;
- il Delegato della Commissione Diporto (se presente);
- il Rappresentante dei piloti che, se non designato, dovrà essere nominato durante la riunione piloti.

#### **Art. 5.7 – PERCORRENZE MINIME DELLE CLASSI INTERNAZIONALI**

Come da Regolamento U.I.M.

#### **Art. 5.8 – PERCORRENZE E CLASSI NAZIONALI**

Le percorrenze e le classi nazionali sono proposti dalla Commissione Diporto in occasione dell'approvazione dei programmi applicativi e del calendario gare e approvati dal Consiglio Federale.

#### **Art. 5.9 – RIUNIONE PILOTI E NAVIGATORI (REGOLARITA') – AMMENDA**

La riunione, per tutte le specialità del diporto, è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota o navigatore (per la regolarità). L'assenza comporta l'esclusione dalla gara.

I piloti e i navigatori che si presentano in ritardo sono puniti con un'ammenda di € 50,00.=.

#### **Art 5.10 – SEGNALI E LORO SIGNIFICATI**

Bandiere:

- VERDE inizio gara e/o via libera;
- ROSSO arresto immediato della competizione - pericolo;
- GIALLA situazione di pericolo sul percorso – prestare attenzione;
- SCACCHI BIANCHI e NERI fine gara e arrivo;
- ARANCIONE unità che si è ritirata e boa di virata
- NERA squalifica

#### **Art. 5.11 - PREMIAZIONI**

La consegna dei premi avviene almeno sino al terzo posto della classifica finale della giornata. La premiazione comunque dovrà essere fatta entro un'ora dalla chiusura della manifestazione. Nel caso vi siano contestazioni in corso la premiazione avverrà in base all'ordine di arrivo, subjudice.

#### **Art. 6 - SICUREZZA**

Secondo le normative federali.

## PROGRAMMA ATTUATIVO GENERALE DI PORTO

### **ART 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE UNITÀ DA DI PORTO**

**Art. 1.1-** Il programma attuativo di ogni tipo di competizione, specifica le caratteristiche tecniche cui debbono corrispondere le unità, per essere ammesse a competere. Per ogni unità, all'atto dell'iscrizione, deve essere documentata la corrispondenza alle normative di legge vigenti.

**Art. 1.2** - Tutti i motori installati debbono essere regolarmente omologati da un ente certificatore riconosciuto oppure dotati della dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore ovvero dal suo rappresentante stabilito nel territorio comunitario.

**Art. 1.3** - Nelle gare sono ammesse esclusivamente le unità da di porto monocarena.

**Art. 1.4** - Ogni unità, all'atto dell'iscrizione, deve esibire copia della certificazione rilasciata da un Ente Tecnico Certificatore Riconosciuto. Questa documentazione deve poter essere consultata a richiesta dal Commissario Tecnico.

### **ART. 2 - CALENDARIO**

**Art. 2.1** - Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Diporto per la prescritta approvazione.

**Art. 2.2-** Le società devono inviare le richieste di organizzazione dei Campionati Italiani, gare regionali (interregionali) ai Comitati/Delegazioni Regionali FIM. Il Comitato/Delegazione Regionale invierà le richieste (o calendario) alla Commissione Diporto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale.

**Art. 2.3-** Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Diporto con almeno 20 giorni di anticipo.

### **ART 3 - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE E DELLE MANIFESTAZIONI**

**Art. 3.1** - L'organizzazione di una gara o di una manifestazione promozionale è promossa dalla Società che ne fa richiesta tramite il Comitato Organizzatore.

Il Comitato Organizzatore deve disporre di una sede, di un recapito telefonico, di un indirizzo di posta elettronica sempre citati nel programma della manifestazione.

**Art. 3.2** - La Società richiedente è l'unica responsabile dell'adempimento di tutti gli obblighi di legge F.I.M. (U.I.M - solo per le gare Internazionali).

### **ART. 4 - PROCEDURE DI RICHIESTA ASSEGNAZIONE GARA**

**Art. 4.1-** La Società organizzatrice di una gara deve inoltrare al proprio Comitato/Delegazione Regionale FIM la richiesta con l'avanprogramma nel quale sono specificati:

- Società organizzatrice
- normativa di gara o dichiarazione nella quale viene applicato "in toto" il regolamento nazionale e il programma attuativo del tipo di gara;
- programma orario;
- pianta del percorso e relative annotazioni dove previsto;

La richiesta deve essere inoltrata:

- 20 gg. prima della data di effettuazione per gare di Campionato Italiano iscritte a calendario nazionale;
- 10gg. prima per gare regionali/ interregionali iscritte a calendario nazionale.

**Art. 4.2** - Il Comitato/Delegazione Regionale FIM riscontrata la completezza della documentazione e la rispondenza della normativa di gara al programma attuativo, approva la richiesta e rilascia il benestare alla Società e inoltra tutta la documentazione ricevuta con l'approvazione alla Commissione Diporto FIM per il benestare definitivo e l'inserimento a calendario nazionale Diporto.

Per i Campionati Italiani, gli Ufficiali di Gara vengono designati direttamente dalla Federazione Italiana Motonautica (G.U.G.).

**Art. 4.3** - Eventuali variazioni al programma orario, al percorso o annullamento della manifestazione, dovute a cause di forza maggiore, possono essere autorizzate sul campo gara, dal Commissario Generale o Ufficiale di Gara.

## **ART 5 - DOCUMENTAZIONE DI GARA**

**Art. 5.1-** A gara effettuata il Comitato/Delegazione Regionale FIM invierà di volta in volta in bustoni delle gare regionali/interregionali contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Diporto alla Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto) per l'inserimento delle classifiche e per l'omologazione del Giudice Unico.

**Art. 5.2 -** La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto). Copia dei bustoni deve rimanere anche agli atti del Comitato/Delegazione Regionale

## **ART 6 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI**

**Art. 6.1 –** Le classifiche vengono stilate in base al programma attuativo delle rispettive specialità.

**Art. 6.2 -** In ogni specialità, per ciascuna gara, viene assegnato il seguente punteggio che verrà considerato agli effetti della classifica per campionati regionali, italiani, internazionali o per singole manifestazioni:

1° classificato	400 punti
2°	" 300 punti
3°	" 225 punti
4°	" 169 punti
5°	" 127 punti
6°	" 95 punti
7°	" 71 punti
8°	" 53 punti
9°	" 40 punti
10°	" 30 punti
11°	" 22 punti
12°	" 17 punti
13°	" 13 punti
14°	" 9 punti
15°	" 7 punti
16°	" 5 punti
17°	" 4 punti
18°	" 3 punti
19°	" 2 punti
20°	" 1 punto

## **ART. 7 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE**

**Art. 7.1** Per partecipare alle prove di *Touring Cup*, *Regolarità e Match Race*, il pilota deve essere in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo di licenza conduttore (tessera conduttore)

**Art. 7.2** Il pilota all'atto dell'iscrizione dovrà esibire:

- patente nautica in originale quando previsto dalla normativa della gara e se richiesta per l'unità con cui partecipa;
- licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM;
- documentazione di bordo, ove prevista;
- documentazione relativa all'apparato motore, in originale ove previsto;
- licenza conduttore (tessera conduttore) per il navigatore e tessera FIM per eventuali passeggeri.

**Art. 7.3** Il pilota è personalmente responsabile di:

- conformità dell'unità con cui gareggia alle caratteristiche risultanti dai documenti che presenta all'atto dell'iscrizione (unità e motore);
- esistenza ed efficienza delle dotazioni di bordo previste dalla legge per il tipo di unità con cui

gareggia relativamente alla fascia di navigazione dove si svolge la gara.

- La non rispondenza delle caratteristiche reali dell'unità da diporto e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara.

#### **Art. 7.4 NUMERO DI GARA**

Il numero di gara deve essere apposto su ambedue i lati dell'imbarcazione e posizionato in maniera ben visibile verso prua. Il numero deve essere di colore nero su fondo bianco. Dimensioni minime di ogni numero: altezza cm. 28x cm. 15 e corpo cm. 3,5.

#### **ART. 8 RECLAMI**

I reclami riguardanti irregolarità accadute durante la gara devono essere presentati dal concorrente al Commissario Generale o al Direttore di Gara entro 30 minuti dall'esposizione della classifica.

Quelli avverso la classifica entro 30 minuti dall'esposizione della stessa.

Il reclamo firmato dal partecipante deve essere accompagnato dalla prevista tassa (€ 300,00. =).

#### **ART. 9 SQUALIFICA**

La squalifica può essere resa nota al concorrente durante la gara con l'esposizione della bandiera nera, anche senza mostrare il numero di gara, da parte dell'Ufficiale di Gara.

#### **ART. 10 SANZIONI (cartellino Giallo – cartellino Rosso – cartellino Blu)**

Tutte le sanzioni seguono, secondo la validità della gara, le norme previste dalla F.I.M./U.I.M.

Il cartellino giallo o rosso o **blu** può essere inflitto dal Commissario Generale (U.I.M. art. 406.05PleasureNavigation).

Il Commissario Generale agisce su segnalazioni dei Commissari di Gara e del Delegato Commissione Diporto F.I.M. Tutti i cartellini rossi, gialli e blu inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla licenza (licenza conduttori).

#### **ART. 11 – LAVORO SPORTIVO**

In funzione del regolare svolgimento di tutto quanto previsto nel presente Regolamento e per la gestione degli Eventi allo stesso collegati e nel rispetto delle Norme di cui al D.LDS. 36/2021, si rende necessaria la presenza dei seguenti Lavoratori Sportivi:

<b>Atleti (dai 14 anni)</b>	<b>Atleta Agonista</b> (con certificato medico di tipo “agonistico”) che pratica attività sportiva sia Nazionale che Internazionale organizzata dalla FIM e dalla Federazione Internazionale (UIM) per conseguire prestazioni sportive di Alto Livello <b>Atleta non Agonista</b> (con certificato medico di tipo “non agonistico”) che pratica attività sportiva Nazionale e Regionale organizzata dalla FIM per conseguire prestazioni sportive	Gli atleti regolarmente <b>tesserati</b> per la categoria “atleta” per la FIM
-----------------------------	--	---

<b>Tecnici Federali</b> <b>Tecnici Regionali</b>	Tecnici e Allenatori di ogni livello.  Si occupano della preparazione fisica e sportiva dei singoli atleti, organizzano giornate promozionali e allenamenti	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la qualifica di Tecnico per la FIM e muniti di abilitazione rilasciata dalla stessa.
----- <b>Tecnici Societari</b>  <b>Allenatori</b>	presso le ASD/SSD, si occupano di fornire informazioni e assistenza tecnico/sportiva durante gli eventi. Organizzano giornate di studio presso le scuole federali per illustrare i Regolamenti sportivi ed il comportamento in gara.	----- Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM e identificati per il ruolo dalla ASD/SSD
<b>Preparatore Atletico</b> <b>Lavoratore di competenza della ASD</b>	Soggetti abilitati a seguire la preparazione atletica degli atleti scegliendo appositi programmi di allenamento.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Direttore Sportivo/Team Manager</b> <b>Lavoratore di competenza della ASD</b>	Soggetto che cura l'attività concernente l'individuazione degli indirizzi tecnici sovrintendendo alla loro attuazione e coordinando le attività degli allenatori societari.  Pianifica la programmazione delle attività, fornendo esplicite indicazioni metodologiche ed organizzative in ordine alla preparazione delle Squadre. Coordina i rapporti tra l'organizzazione logistica, i Responsabili Tecnici, i Collaboratori Tecnici, i Tecnici Societari.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Assistenti agli atleti durante le gare</b>	Holder: ruolo previsto per le gare in cui un addetto debba aiutare il pilota durante le fasi di partenza e arrivo al pontile a fine gara.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Chaperones</b>	Soggetto addetto ad eseguire la notifica e tenere sotto osservazione l'atleta fino al suo arrivo alla sala del controllo antidoping affinché avvenga secondo la normativa vigente.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Direttori di Gara, Giudici di Gara come da inquadramento nell'Albo FIM</b>	Tali soggetti sono deputati a garantire la regolarità dello svolgimento delle competizioni sportive in base al presente Regolamento. Presenziano alle gare, dirigono lo svolgimento delle stesse ed intervengono in caso di infrazione dei	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM, con la qualifica di Giudici di Gara e inseriti nell'Albo degli UDG FIM

	Regolamenti assegnando le relative penalità.	
<b>Altre mansioni necessarie allo svolgimento dell'attività sportiva, didattica e formativa</b>		
<b>Addetti all'organizzazione logistica</b>	Soggetti addetti alla gestione e alla custodia del materiale e delle attrezzature sportive in occasione di manifestazioni sportive, raduni e allenamenti.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Docenti dei formatori sportivi</b>	Soggetti addetti alla attività di formazione, considerato utile strumento di informazione e aggiornamento dei quadri tecnici e dirigenziali.	Soggetti regolarmente <b>tesserati</b> per la FIM
<b>Omologatori campi e attrezzature sportive</b>	Soggetti incaricati di allestire e verificare la corrispondenza dei campi e delle attrezzature sportive alle norme fissate dalla FIM e UIM.  Addetti alla preparazione e controllo delle attrezzature sportive	Soggetti <b>regolarmente tesserati</b> per la FIM che svolgano mansioni previste dal presente Regolamento
<b>Addetti alla sicurezza dei praticanti</b>	Addetti a garantire la sicurezza degli atleti durante lo svolgimento delle attività sportive (gare e allenamenti). Addetti al salvamento degli atleti in acqua (de carcerazione degli atleti dall'imbarcazione incidentata, trasporto dell'atleta incidentato dall'acqua alla terra ferma).	Soggetti, <b>regolarmente tesserati</b> per la FIM, che svolgano mansioni previste dal presente Regolamento
<b>Addetti all'assistenza sul campo di gara responsabile nominato dall'ASD/SSD</b>	Addetti al controllo del campo di gara con il compito di intervenire, provvedere tempestivamente alla adeguata sistemazione delle strutture sportive necessarie, pronti ad eseguire le eventuali modifiche e rettifiche disposte dal Direttore di Gara.	Soggetti, <b>regolarmente tesserati</b> , per la FIM che svolgano mansioni previste presente Regolamento
<b>Radioman</b>	Soggetti incaricati a comunicare (tramite radio) al pilota del proprio Team, impartendo le direttive di gara e le disposizioni del Direttore di Gara	Soggetti, <b>regolarmente tesserati</b> per la FIM
<b>Speaker</b>	Incaricato di comunicare al pubblico/atleti e tecnici, attraverso gli altoparlanti, le modalità di svolgimento della manifestazione, gli ordini di partenza e	Soggetti, <b>regolarmente tesserati</b> per la FIM

	arrivo e qualsiasi informazione di pubblica utilità.	
<b>Addetto movimento Gru responsabile nominato dall'ASD/SSD</b>	Operatore abilitato con adeguato patentino alla movimentazione delle imbarcazioni e strumentazioni necessarie allo svolgimento dell'evento.	Soggetti, <b>regolarmente tesserati</b> per la FIM

## SICUREZZA

Le disposizioni qui di seguito emanate fanno parte integrante del Regolamento Attuativo Diporto di ogni singola attività.

**Art. 1 DOTAZIONI DI SICUREZZA-** Le unità da diporto che partecipano alle gare di regolarità devono avere a bordo tutte le dotazioni prescritte dalle vigenti leggi in materia di sicurezza della navigazione. È responsabilità del pilota assicurarsi dell'esistenza e dell'efficienza delle dotazioni stesse.

**Art. 2** Nel caso il Comitato Organizzatore lo ritenesse necessario possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle già previste dalle leggi vigenti. Le dotazioni devono essere presenti a bordo fin dal controllo tecnico e devono essere indicate nel regolamento di gara.

### **Art. 3 CASCO E GIUBBETTO**

Il pilota e il navigatore/i, nonché eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento della gara devono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato color arancione; il pilota è responsabile della loro efficienza. Tutte le persone a bordo di unità impegnate in gare di regolarità con media prescelta inferiore ai 50 Km/h sono esentati dall'obbligo di indossare il casco. Per tutte le altre specialità oltre al giubbotto di salvataggio è previsto sempre l'uso del casco regolamentare.

### **Art. 4 STACCO DI SICUREZZA**

Le unità da diporto che partecipano alle gare, devono essere dotate di stacco di sicurezza (Kill-Switch). Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, anche l'eventuale navigatore deve essere collegato.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione ben visibile a bordo.

Lo stacco non è richiesto per unità che hanno posto di guida esclusivamente in cabina e per le unità che partecipano a manifestazioni riservate alle barche d'epoca.

### **Art. 5 ANTIDOPING**

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M. possono essere sottoposti a controlli antidoping, etilometri in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I. (U.I.M. per gare internazionali).

### **Art. 6 NAVIGAZIONE**

In tutte le gare di regolarità e nelle manifestazioni che si svolgono in acque libere, cioè aperte alla navigazione, i concorrenti durante l'intero svolgimento della gara, devono attenersi a quanto specificato da leggi, regolamenti ed ordinanze locali.

**Art. 6.1** Per quanto non specificato nella presente normativa, si fa riferimento a:

- codice della navigazione;
- legislazione in merito a navigazione da diporto (leggi nazionali e regionali);
- ordinanze particolari emanate dall'autorità competente della zona di svolgimento della prova o manifestazione (queste vanno evidenziate nel regolamento di gara).

## **Art. 7 SERBATOI**

I serbatoi del carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere a norma.

## **Art. 8 VIETATO FUMARE**

È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggi scafi, sul pontile. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 105,00.=.

## **REGOLARITÀ**

### **Art. 1 GARA**

**Art. 1.1** Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione la velocità media, la quale dovrà essere costantemente tenuta dalla partenza all'arrivo superando i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso; detta velocità media **non può essere inferiore a 30 km/h.**

**Art. 1.2** Il Comitato Organizzatore può prevedere dei limiti di velocità per alcuni tratti, stabilire eventuali tratti neutralizzati o prevedere dei valori fissi di velocità. Questi devono essere chiaramente precisati nel Regolamento di gara ed i tratti in questione, devono essere indicati sulla carta nautica del percorso.

**Art. 1.3** A bordo di ogni unità vi deve essere il pilota e 1 o 2 navigatori in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM. Oltre al pilota e al navigatore/i è ammesso il trasporto a bordo dell'imbarcazione di persone solo se tesserati FIM e nel rispetto della portata massima dell'unità stessa.

**Art. 1.4** In funzione delle condizioni meteo è consentito agli equipaggi concorrenti di modificare la media dichiarata all'atto dell'iscrizione. **Tale modifica deve essere comunicata al Commissario Generale o al Direttore di Gara e al Comitato Organizzatore un'ora prima della gara.**

### **Art. 2 - CAMPIONATI ITALIANI SU PIU' TAPPE**

**Entro le date stabilite annualmente dal Consiglio Federale dovranno pervenire in Federazione, da parte dei Comitati Organizzatori, le richieste per l'assegnazione delle selezioni regionali di Campionato Italiano (è possibile che venga svolta più di una selezione per Regione purché ubicata in province diverse).**

**Tutte le selezioni regionali dovranno essere effettuate da metà marzo ed entro fine settembre. Al termine delle selezioni regionali si disputerà una finale nazionale, a cui avranno diritto di partecipazione i soli equipaggi partecipanti alla fase regionale.**

**La finale nazionale sarà organizzata nella Regione che ha ottenuto il maggior numero di partecipanti durante la fase di selezione regionale.**

**La finale nazionale dovrà svolgersi nel mese di ottobre.**

### **Art. 3 PARTENZA**

Le partenze avvengono in base alle medie dichiarate iniziando da quella inferiore, fra medie uguali l'ordine di partenza avviene per sorteggio. Le partenze avvengono con un intervallo non inferiore a un minuto tra concorrente e concorrente.

### **Art. 4 PERCORSO**

Per le prove di Campionato Italiano i percorsi possono essere in linea oppure in circuito per una lunghezza non inferiore a 40 Km. Per le gare regionali i percorsi si riducono ad un minimo di 35 km. Il minimo sviluppo per giro non può essere inferiore a Km 5se in mare e a Km 3 su acque interne. Tutti i percorsi devono essere indicati in Km, anche se la prova si svolge in mare. Nel caso in cui per motivi di cattivo tempo e/o di sicurezza si dovesse optare per il percorso di riserva lo stesso dovrà essere di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto.

### **Art. 5 CONTROLLO PALESE**

Dovranno essere posizionati lungo il percorso, almeno 2 controlli palesi per le competizioni nazionali. La linea di partenza potrà essere utilizzata in aggiunta ai due controlli palesi. Il controllo è all'asciutto con chiaro riferimento in acqua (boa arancione) posizionato a 90° rispetto al percorso.

Il controllo palese può anche essere un punto prefissato sul percorso, le cui coordinate siano specificate; in alternativa un'imbarcazione può essere posizionata sul punto prefissato e fare da

controllo.

L'imbarcazione porterà a bordo un Cronometrista e un Ufficiale di Boa.

Solo per le gare regionali/interregionali la partenza può costituire controllo palese, in questo caso dovrà essere espressamente indicato nel programma.

#### **Art. 6 CONTROLLO SEGRETO**

Dovrà essere posizionati lungo il percorso 1 controllo segreto sia per le gare regionali/interregionali che per i Campionati Italiani. Deve essere posto dove sia possibile registrare il passaggio dei concorrenti e posizionato a 90° rispetto al percorso. Nel caso in cui si dovesse optare per il percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto, i controlli sia per il Campionato Italiano e sia per le gare Regionali dovranno essere i seguenti: nr. 1 controllo palese e nr. 1 controllo segreto.

#### **Art. 7 TRACCIATO VALEVOLE PER CAMPIONATO ITALIANO E GARE REGIONALI**

All'iscrizione il concorrente riceve la carta nautica della zona interessata alla manifestazione, in scala non superiore 1: 100.000 se in mare aperto e a 1:50.000 se in navigazione interna, sulla quale è indicato il percorso. Sulla stessa devono essere indicate in metri le distanze progressive tra la partenza e i controlli palesi fino alla boa di arrivo.

**Art. 7.1-** Nella finale di Campionato Italiano Regolarità deve essere previsto un percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50%, e deve essere riportato sull'avanprogramma, anche i controlli possono essere ridotti in eguale misura.

#### **Art. 8 – CRONOMETRAGGIO E REGISTRAZIONE PASSAGGIO**

Il Cronometraggio e la registrazione del passaggio a tutti i punti di controllo vengono eseguiti dai Cronometristi F.I.Cr.

I tempi sono registrati ai decimi di secondo, non appena la prua dell'imbarcazione passa la linea di controllo.

Questo è confrontato con il tempo di passaggio teorico conseguente alla velocità dichiarata, causando una differenza positiva o negativa (espressa in secondi e decimi di secondi).

I tempi della F.I.Cr. non sono reclamabili.

#### **Art. 9 – CLASSIFICA GARA**

a) prima di procedere alla classifica, devono essere esaminati eventuali reclami o comunicazioni per i quali devono essere prese decisioni da parte del Commissario Generale o dal Direttore di Gara, in conformità al Regolamento.

b) ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale o al Direttore di Gara, entro 30 minuti dell'esposizione della classifica.

c) i Cronometristi fanno la somma di tutte le differenze di tempo registrate ai controlli palesi. La somma risultante deve essere espressa in secondi e decimi di secondo.

d) la differenza dei tempi registrati ai controlli segreti sarà calcolata in modo simile.

e) le differenze risultanti dalle somme dei controlli palesi, più quelle dei controlli segreti, vengono quindi usate per calcolare l'errore rispetto al tempo di percorso teorico relativo alle velocità dichiarate.

f) in caso di ex aequo, l'imbarcazione con una media inferiore sarà dichiarata vincitrice.

g) in caso di ulteriore ex aequo dovranno essere presi in considerazione i seguenti parametri progressivi:

- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli palesi
- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli segreti.

#### **ART. 10 PENALITA'**

- il concorrente che chiaramente modifichi la sua velocità in prossimità dei controlli palesi zigzagando o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- il concorrente che, in prossimità del traguardo, chiaramente modifichi la sua velocità zigzagando o fermandosi sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.

#### **ART. 11 SQUALIFICA**

-Invertire la marcia comporta la squalifica.

- il concorrente che in prossimità di un controllo palese lascia la boa dal lato sbagliato (salto boa) è squalificato

## **Campionato Italiano "Touring Cup"**

### **Art. 1 GARA**

Le gare del Campionato Italiano **Touring Cup**, possono essere svolte in fiume, lago o mare; avranno la caratteristica di essere:

- **"in linea"**, con partenza e arrivo in località diverse.
- **"in circuito"** ovvero, dove il percorso sarà costituito da boe che rappresenteranno i punti di virata; potrà essere di forma triangolare, rettangolare o, dove la superficie acquea lo consente, poligonale. Può venire ripetuto per più giri e almeno fino al raggiungimento della distanza minima richiesta nell' Art. **4 PERCORSO**, del presente regolamento.

### **Art. 2 RIUNIONE PILOTI**

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota per imbarcazione. L'assenza del pilota e/o la mancanza della firma comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presenteranno in ritardo (dopo la firma di presenza) saranno sanzionati con un'ammenda di euro100,00.

### **Art.3 PARTENZA**

Le partenze possono avvenire:

- In gruppo con barca starter.

Il superamento della barca starter, durante il giro di ricognizione, prevede il cartellino giallo. Quando la manovra effettuata è ritenuta pericolosa, può essere dato il cartellino rosso. Terminato il giro di ricognizione si darà inizio alla regolare procedura di partenza, eventuali ritardatari partiranno in coda al gruppo.

-Singolarmente, con bandiera verde, ad intervallo di tempo regolare.

Per ragioni di sicurezza, il Commissario Generale potrà decidere il metodo di partenza più idoneo, direttamente sul campo di gara, comunicandolo alla riunione piloti.

### **Art. 4 PERCORSO**

La lunghezza del percorso non può essere inferiore a **28NM**. Il percorso può essere effettuato su più giri ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,5 NM. (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,5 Mn, in ogni caso, il percorso può essere modificato a discrezione del Commissario Generale **nel caso in cui non fosse conforme** a quanto specificato nell'avanprogramma o per motivi di sicurezza.

### **Art. 5 ARRIVI E TEMPO MASSIMO**

La bandiera a scacchi sarà esposta alla prima imbarcazione che transita sul traguardo dopo aver coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo, oppure alla prima imbarcazione che, al completamento del giro in corso dopo lo scadere dei **30 (trenta)** minuti di gara, si trova in testa alla corsa.

La corsa avrà termine dopo che l'imbarcazione, presunta al primo posto, taglierà il traguardo d'arrivo. Tutte le altre imbarcazioni, indipendentemente dalla classe di appartenenza, saranno fermate all'arrivo sul traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi. La classifica sarà stilata in base al numero dei giri percorsi da ogni imbarcazione. Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo sarà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce. Il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del primo concorrente è di 15minuti. La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo. Se la bandiera a scacchi è data prima che l'imbarcazione di testa abbia compiuto il numero dei giri previsti, oppure prima dello scadere **dei 30**

**minuti**, la gara è considerata ultimata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto. Se la bandiera a scacchi è esposta in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento della Manifestazione. Se la bandiera a scacchi è esposta, per errore, ad un'altra imbarcazione che non sia in testa, sarà considerata come annuncio differito di un arrivo. La classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta all'imbarcazione di testa. Per essere classificati è necessario completare almeno il 70% dei giri percorsi dall'imbarcazione presunta vincente della propria classe di appartenenza e aver preso la bandiera a scacchi.

Tabella di riferimento per la definizione del 70% dei giri

Il calcolo è arrotondato per eccesso o per difetto al giro completo più vicino:

N° GIRI	70%	N° GIRI	70%	N° GIRI	70%
2	1	5	3	8	6
3	2	6	4	9	6
4	3	7	5	10	7

### Art. 6 CLASSIFICA GARA

Al termine d'ogni gara, a cura del Commissario Generale ed in luogo previsto nel programma, devono essere esposte le classifiche finali per classi redatte in base alle norme F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

1 ° classificato 400 punti	6 ° classificato 95 punti	11 ° classificato 22 punti	16 ° classificato 5 punti
2 ° classificato 300 punti	7 ° classificato 71 punti	12 ° classificato 17 punti	17 ° classificato 4 punti
3 ° classificato 225 punti	8 ° classificato 53 punti	13 ° classificato 13 punti	18 ° classificato 3 punti
4 ° classificato 169 punti	9 ° classificato 40 punti	14 ° classificato 9 punti	19 ° classificato 2 punti
5 ° classificato 127 punti	10 ° classificato 30 punti	15 ° classificato 7 punti	20 ° classificato 1 punto

### Art. 7 PENALITA'

Come dà indicazioni dell'avanprogramma o da specifiche durante il briefing pre-gara, viene applicata la penalità di un giro per ogni boa saltata, se un equipaggio salta tre volte la boa nella stessa gara si applica la squalifica. Il danneggiamento di una boa del percorso comporta un'ammenda pari a € **300,00** per ogni boa danneggiata, da versarsi sul campo di gara alla FIM.

### Art. 8 RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che potrà solo fissare l'orario di ricevimento) entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica. Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota per volta, fermo restando il diritto di presentare più reclami nei confronti di più piloti. I reclami sportivi dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa di reclamo di € 300,00.

In caso di *Reclamo Tecnico*, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00 deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di ulteriori € 500,00.

Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamante, verranno restituiti sia la tassa versata, sia il deposito cauzionale.

Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamato, la tassa versata verrà incamerata dalla FIM e il deposito cauzionale sarà dato al pilota reclamato.

### Art. 9 PREMIAZIONE

È obbligatoria la premiazione di ogni componente dell'equipaggio dei primi tre classificati di ogni prova. La partecipazione alla premiazione è obbligatoria, **indossando la tuta da gara o la divisa ufficiale**. L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore. Non è consentito ai piloti premiati presentarsi sul podio con bambini, animali o quant'altro. L'infrazione al presente articolo (segnalato dal Delegato della Commissione) comporta un'ammenda di € 300,00, che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

**La premiazione può essere effettuata immediatamente, a fine gara, in base all'ordine di arrivo.**

La classifica finale di Campionato Italiano viene redatta in base alla classifica di giornata e non in riferimento all'ordine di arrivo. Eventuali ricorsi vanno presentati solo ed esclusivamente dopo l'esposizione della classifica di giornata, entro i termini previsti dal regolamento.

## **Art. 10 IMBARCAZIONI**

### **ART. 10.1 LUNGHEZZA (L.O.A.) dell'unità da diporto.**

Sono ammesse alle prove di Campionato Italiano Touring Cup le unità da diporto, con lunghezza fuori tutto (L.O.A.) compresa tra 5 m. e 7,99 m., non sono ammesse plancette o superfici riportate che non siano parte della struttura o classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modifiche ed integrazioni.

La misura è rilevabile dal Certificato e il valore è riportato sul modulo al momento dell'iscrizione al Campionato Italiano.

È consentita una tolleranza tra il valore rilevato e quanto dichiarato dal documento, che sarà dell'1% per scafi rigidi e il 3% per i battelli pneumatici.

### **Art. 10.2 PESO MINIMO IMBARCAZIONI (con rapporto peso-potenza)**

Tutte le imbarcazioni, al termine della gara, devono avere un peso minimo che sarà stabilito secondo il rapporto, tra il peso dell'imbarcazione e la potenza del motore installato, della rispettiva classe di appartenenza.

Esempi del peso minimo (imbarcazione con motore da 200CV):

Rapporto per Classe <i>Kg : Cv</i>	Potenza del motore <i>Cv</i>	Peso minimo <i>Kg</i>
3 : 1	200	600
4 : 1	200	800
5 : 1	200	1000
6 : 1	200	1200

Il peso minimo deve essere verificato all'arrivo e sarà determinato dal peso dell'imbarcazione, delle dotazioni di sicurezza presenti a bordo, del carburante residuo e dell'eventuale zavorra dichiarata. Durante la procedura di verifica del peso, l'imbarcazione non deve contenere liquidi diversi dalle rimanenze di combustibile e parti solide che non siano dotazioni di bordo o la zavorra dichiarata.

I pesi saranno visibili o visionabili durante le operazioni di pesatura e saranno pubblicati in bacheca con un bollettino firmato dall'ufficiale di gara tecnico.

Nel caso in cui una barca risulti sottopeso al termine della gara, saranno applicate le seguenti penalità:  
Fino al 2% del peso minimo sottopeso - 1 giro di penalità;  
Oltre il 2% sottopeso – Squalifica.

### **Art. 10.2 STRUMENTAZIONI**

Fanno fede solo le strumentazioni per pesi e misure in dotazione ai Commissari Tecnici, i quali avranno cura di verificare il grado di precisione degli strumenti stessi.

### **Art. 10.3 PROCEDURA PER VERIFICA PESO MINIMO**

È obbligatorio mettere a disposizione dei Commissari Tecnici, l'imbarcazione per la pesatura. Questa potrà ripetersi, a discrezione degli Ufficiali di Gara, in qualsiasi momento della manifestazione.

### **Art. 10.4 ZAVORRA**

È consentita esclusivamente zavorra del tipo solido e dovrà essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione. Ne è vietato il fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile.

Per la costituzione della massa di zavorra non è ammesso l'uso di "inerti granulari" (ad esempio sabbia).

Il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo dell'imbarcazione - stabilito in relazione

al rapporto "peso/potenza.

Esempi di zavorra massima (imbarcazione con motore da 200Cv):

Rapporto per Classe Kg : Cv	Potenza del motore Cv	Massima Zavorra Kg
3 : 1	200	60
4 : 1	200	80
5 : 1	200	100
6 : 1	200	120

La presenza di zavorra, ed il suo peso, deve essere dichiarato dal pilota ai Commissari Tecnici nel corso delle verifiche pre-gara e deve essere indicata nella Scheda Tecnica da parte del Commissario.

La mancata comunicazione comporterà la squalifica così come l'installazione di zavorra eccedente il massimo peso consentito.

È espressamente vietato l'uso di zavorra di tipo liquido

Non è mai consentito il pompaggio di liquidi all'interno o all'esterno dello scafo al fine di variare il bilanciamento/assetto dell'unità.

Se l'unità è dotata di un simile apparato, il medesimo deve essere disinstallato o reso inutilizzabile, tramite la disconnessione elettrica e/o idraulica, prima delle verifiche pre-gara.

Il Commissario di Gara Tecnico potrà verificarlo in qualsiasi momento ed è a sua insindacabile decisione, porre sigilli e quant'altro renda certo che, durante lo svolgimento della manifestazione, non ne venga fatto uso.

#### **Art. 10.5 SERBATOI**

I serbatoi per il carburante devono riportare l'identificazione idonea a dimostrare di essere certificati.

#### **Art. 10.6 STACCO DI SICUREZZA**

Le unità dovranno essere dotate di **un** dispositivo di stacco di sicurezza **per ogni** componente dell'equipaggio. Tali dispositivi dovranno avere un funzionamento in modo tale che, in caso di "Uomo a Mare", provochino lo spegnimento del/dei propulsore/i. Un duplicato del "cavetto" di sicurezza, deve essere sistemato in posizione ben visibile a bordo.

#### **Art. 10.7 SEDILE**

Sulle unità è consentito l'installazione di sedili "tipo corsa".

#### **Art. 11 MOTORE**

- Al valore di potenza massima installabile a bordo è concessa una tolleranza del 5%
- Tutti i prigionieri, viti, dadi bulloni e le relative rondelle sono liberi così come il metodo di bloccaggio.
- L'elica è libera e dovrà esercitare la totalità della spinta nell'acqua, con un limite massimo di 4 pale.
- Il raffreddamento del motore deve essere garantito dalla pompa acqua originale.
- Non è permesso prelevare acqua dal circuito di raffreddamento del motore per alcun scopo.
- È consentito modificare il profilo originale del piede (scatola ingranaggi) e delle prese d'acqua dinamiche originali.
- **È permesso l'uso del gambale con scarico aereo.**
- La totalità dell'acqua pescata dovrà essere convogliata nel corpo pompa originale.
- I termostati e le valvole di pressione del sistema di raffreddamento possono essere rimossi.
- Il sistema originale della timoneria può essere modificato e rinforzato.
- I supporti in gomma del motore possono essere modificati, rimossi e sostituiti con modelli HD.

- Contagiri e altri strumenti possono essere aggiunti (temperatura acqua, manometri di pressione dell'acqua ecc.)
- Il dispositivo di blocco del cambio sul motorino di avviamento può essere rimosso.
- Le candele sono libere.
- È permesso aggiungere delle molle di richiamo al comando apertura dei corpi farfallati.
- È premessa la sostituzione delle lamelle in metallo con altro tipo.
- Le dimensioni devono essere verificate solo mediante confronto visivo con parti standard, poiché le tolleranze di produzione effettive non vengono pubblicate, piccole differenze tra la parte ispezionata e la parte di riferimento possono essere accettate.
- È possibile aggiungere pompe carburante elettriche **in sostituzione** di quelle a membrana di primo impianto.
- È permesso spostare le prese d'aria sulla calandra, ma è vietato alterarne: dimensioni dell'area dell'aspirazione motore originale.
- Nessuna parte può essere aggiunta al motore se non specificato in questo regolamento.
- È consentito l'utilizzo di Power-Lift e Flap.

### **Art. 11.1 CILINDRATA E SOVRALIMENTAZIONE**

Sono ammesse alle prove di Campionato Italiano le unità da diporto, il cui propulsore abbia cilindrata massima di:

- **3600** cc. se propulsore 2T.
- 4700 cc. se propulsore fuoribordo 4T.
- **5900** cc. se propulsore entrofuoribordo 4T.

L'uso di propulsore sovralimentato è consentito SOLO per motorizzazione FB 4T di serie. La presenza del compressore volumetrico o turbo compressore comporterà l'applicazione del coeff.  $x k=1,4$  nel calcolo della cilindrata massima. (\* per sovralimentazione si intende turbo-compressore o compressore volumetrico; non è da intendersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta che il costruttore del motore adotta di primo montaggio).

### **Art. 11.2 MOTORI MERCURI HI-PERF 2T**

I motori fuoribordo proposti a catalogo Hi-Performance Mercury, quali:

**200xs gen.1, 200xs gen 2, 2.5 efi, indipendentemente dalla potenza dichiarata dal certificato del motore presentato all'iscrizione, ai fini della collocazione, in base al calcolo del rapporto peso-potenza, verrà attribuito il valore in hp. secondo la seguente indicazione:**

- 2.5 efi con teste con guarnizione, prodotti fino all' anno 1998: 260 hp.**
- 2.5 efi con teste con o-ring, prodotti fino dall' anno 1999 in avanti: 280 hp.**
- 200xs versione gen.1: 210 hp.**
- 200xs versione gen.2: 230 hp.**
- Blocchi motore Mercury 2.4 e 2.5 a carburatori: 200hp**

### **Art. 11.3 IMBARCAZIONI CON MOTORIZZAZIONI ENTROFUORIBORDO**

Le imbarcazioni con motorizzazione Entrofuoribordo sono ammesse purché non superino la cilindrata di **5900cc.**

Alle imbarcazioni con motorizzazione EFB verrà attribuita una potenza di **350cv** indipendentemente dalla potenza descritta a libretto motore e indipendentemente dalla componentistica o modifiche applicate alle motorizzazioni.

La classe di appartenenza delle imbarcazioni EFB verrà assegnata durante le verifiche tecniche che si svolgeranno prima della prima gara di campionato.

Laddove il numero delle imbarcazioni EFB iscritte al campionato suggerisse la creazione di una classe EFB, verranno mantenuti gli stessi parametri di verifica purché le imbarcazioni rispettino il rapporto massimo di peso/potenza **3 a 1.**

#### **Art. 11.4 SOSTITUZIONE MOTORE**

È ammessa la sostituzione del motore, durante il campionato, SOLO con un altro, di medesima marca, modello, cilindrata e potenza dichiarata. Sarà tollerato lo scostamento del valore della cilindrata dovuto alla prima, seconda e terza maggiorazione dell' alesaggio

#### **Art. 11.5 RISERVA DI GALLEGGIAMENTO**

È obbligatorio che ogni unità da diporto partecipante alle gare di Touring Cup, sia equipaggiata con una riserva di galleggiamento che impedisca il suo affondamento in caso di incidente o ribaltamento.

#### **Art. 12 COLORE DELLA PRUA**

Le imbarcazioni devono avere la prua di colore giallo fluorescente (vernice o materiale adesivo) per un minimo di 50cm.

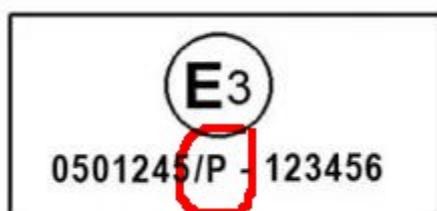
Nella stessa area, sia sulle fiancate che sulla coperta, deve essere riportato il numero dei membri dell'equipaggio, con numeri di almeno 25 cm di altezza, di colore nero.

#### **Art. 13 CASCO**

Tutti i componenti dell'equipaggio dovranno indossare un casco INTEGRALE che riporti nell' omologazione dello stesso, la sigla "/P" e che almeno il 50% superiore del casco sia di colore arancione, rosso o giallo "fluo" o "alta visibilità".

Sono espressamente vietati i caschi MODULARI.

Esempio:



#### **Art. 13.1 COLLARE SOTTOCASCO**

Ogni componente dell'equipaggio durante le prove e la gara, deve indossare un collare supporto casco, per proteggere il collo dai danni in caso di incidente o dai colpi di frusta, detto collare deve essere caratterizzato dalla particolare forma anatomica posteriore e dall'imbottitura a densità differenziata.

#### **Art. 14 GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO**

Tutti i membri dell'equipaggio, durante lo svolgimento delle prove e della gara, devono indossare un giubbotto di salvataggio.

Il giubbotto di salvataggio deve essere del tipo "a giacca" con collo modulare, deve essere dotato delle cinghie sottogamba e delle maniglie per il recupero, ed avere una riserva di galleggiamento pari o superiore a 100N.

È fortemente raccomandato l'uso del giubbotto GRABNER mod. Motor racing 110N.

L'utilizzo delle tute autosostentanti è consentito in aggiunta al giubbotto di salvataggio.

È consentito l'uso dei giubbotti di salvataggio per scafi "senza capsula di sicurezza", impiegato in gare di circuito F.I.M./U.I.M.

#### **Art. 14.1 USO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA**

La scelta e l'efficienza dei dispositivi di sicurezza individuale (casco, collare sotto casco, giubbotto di salvataggio, ecc.) sono di esclusiva responsabilità di chi li indossa.

Eventuali situazioni di pericolo derivanti dall'utilizzo di dispositivi inappropriati per l'applicazione motonautica, quali limitazione / ostacolo dei movimenti del corpo o della testa,

riduzione del campo visivo, scarsa protezione, determineranno la non ammissibilità del dispositivo stesso ad insindacabile giudizio della Direzione di gara / del Comitato di sicurezza.

#### **Art. 14.2 PUNTI E FASCE DI SOLLEVAMENTO**

Tutte le imbarcazioni devono essere munite un minimo di tre “punti” di sollevamento appositamente progettati per sopportare il sollevamento della barca completamente attrezzata e rifornita di carburante.

Ogni imbarcazione deve essere dotata di apposite fasce di sollevamento (c.d. sospendite) – una per ogni punto di sollevamento – omologate e certificate. Il carico massimo di esercizio di ciascuna fascia deve essere pari o superiore al peso totale dell'imbarcazione.

Le sospendite devono essere in perfetto stato d'uso e conservazione, ovvero non saranno ammesse sospendite la cui marcatura risulti mancante, illeggibile (totalmente o parzialmente) o che presentino nodi, abrasioni, segni di sfregamento, tagli di qualsiasi entità.

Le fasce di sollevamento devono essere di lunghezza adeguata in relazione alle norme di impiego e devono essere sostituite dopo 5 anni dalla data di produzione riportata sulla targhetta.

Per la connessione delle fasce di sollevamento ai punti di sollevamento della barca, è espressamente vietato l'utilizzo di ganci del tipo “moschettoni” ed è consentito unicamente l'uso di ganci del tipo “grillo con perno a vite” adeguatamente dimensionati e tarati (vgs figura).

Un minimo di due membri del team deve gestire le operazioni di varo o alaggio e sarà responsabilità dei membri del team di collegare le cinghie di sollevamento alla loro barca ed al dispositivo di pesatura.

Il Team sarà responsabile di eventuali danni causati dal guasto delle sospendite o dall'errata connessione alla imbarcazione o alla gru.

All'arrivo presso l'area di alaggio e varo, le imbarcazioni devono essere già pronte per il varo (equipaggiate con cime, parabordi, ecc.) diversamente il varo stesso può essere rifiutato.

È vietato a qualsiasi persona di sostare o salire sulla barca durante le operazioni di alaggio e varo.



#### **Art. 15 CARBURANTE**

Il carburante deve essere di tipo reperibile sulla rete stradale per autovetture. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore.

#### **Art. 16 VIETATO FUMARE**

È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggio scafi e sui pontili per attracco scafi. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di euro 200,00.

#### **Art. 17 TAPPETO ASSORBI OLIO**

Nel parco chiuso e ai pontili, deve essere posta estrema attenzione a non disperdere inquinanti ambientali, come olio o carburanti, è obbligo avere a disposizione un tappeto assorbi olio **ovvero una** vaschetta di raccolta.

**La mancata osservanza comporta un'ammenda di € 100,00 da versare alla FIM.**

### **Art. 18 SPECCHI RETROVISORI**

È obbligatorio avere almeno uno specchio retrovisore, il quale deve avere una superficie minima di 60 cm<sup>2</sup>. Lo/gli specchietto/i devono essere fissato/i allo scafo con attacco dotato di almeno due punti di ancoraggio. Videocamere posteriori con schermo sul cruscotto possono essere utilizzate solo come dispositivo aggiuntivo agli specchi retrovisori.

### **Art. 19 ANTIDOPING**

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli antidoping ed etilometrici in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I.

### **Art. 20 MANLEVA**

Tutti i partecipanti devono firmare la manleva pena la non partecipazione alla gara.

### **Art. 21 ISCRIZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO**

È fatto obbligo agli equipaggi iscriversi al Campionato Italiano della classe secondo le norme indicate dalla F.I.M.

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova, dovranno comunicare solo l'eventuale rinuncia di partecipazione.

La comunicazione della mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione stessa.

Si possono iscrivere al Campionato Italiano numero tre piloti per ogni imbarcazione, dei quali due devono essere sempre presenti. Il titolo viene assegnato ai due piloti con il punteggio maggiore. Nel corso della stagione, l'eventuale sostituzione dell'imbarcazione con altra rientrante nella medesima categoria non comporterà, per l'equipaggio, penalizzazioni nel punteggio. Agli equipaggi non è consentito, durante la stagione agonistica, cambiare categoria.

#### **Art. 21.1 CAUZIONE**

Per partecipare alle prove di Touring Cup 2024, è fatto obbligo di presentare regolare iscrizione al campionato, entro i termini e non è previsto versare nessuna cauzione, ma solo sottoscrivere il modulo d'impegno a partecipare a tutte le prove di campionato italiano a calendario. Nel caso un equipaggio non partecipi ad una prova di calendario nel 2024, nell'anno successivo, per essere regolarmente iscritto al campionato, dovrà versare € 500,00 a titolo di cauzione.

### **Art. 22 ETÀ MASSIMA**

Per partecipare alle prove di Touring Cup, il pilota deve essere in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo di licenza conduttore (tessera conduttore). Età massima 70 anni.

### **Art. 24 Radio VHF**

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di ricetrasmittitore VHF marino multicanale funzionante, anche del tipo "portatile".

È raccomandato l'uso di auricolari.

### **Art. 25 "WILD CARD" (partecipazione di giornata).**

Fermo restando l'ottemperanza completa del presente regolamento, è prevista e accettata dalla Segreteria di Gara, la partecipazione da parte di un equipaggio ad una singola manifestazione.

In questo caso, l'iscrizione alla singola manifestazione è OBBLIGATORIA.

La stessa deve pervenire per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, dopo le ore 24,00 del martedì precedente, comporta un'ammenda di euro 200,00.

La posizione acquisita in classifica, al termine della gara, determinerà per l'equipaggio, il solo punteggio di giornata.

## **MATCH RACE**

### **Art. 1 – GARA**

La gara è disputata da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dalla FIM e/o dai Comitati Organizzatori. Gli equipaggi partecipanti gareggiano contemporaneamente contro il tempo, in batterie di due imbarcazioni con la formula del Match Race, ad eliminazione diretta.

### **Art. 2 – RIUNIONE PILOTI**

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un componente dell'equipaggio.

L'assenza di entrambi i componenti dell'equipaggio e/o la mancanza della firma comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presenteranno in ritardo (dopo la firma di presenza) saranno sanzionati con un'ammenda di euro 50,00.

Durante il briefing verranno date istruzioni ed indicazioni dettagliate relative a:

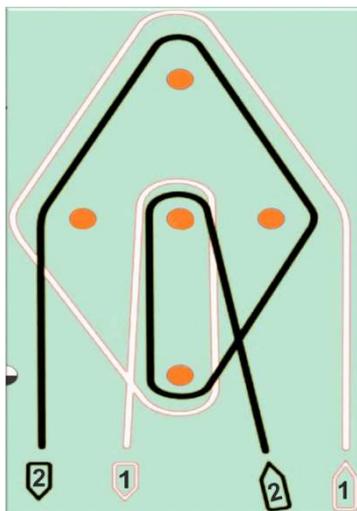
- modalità di svolgimento delle prove libere;
- ubicazione e caratteristiche della linea di partenza e arrivo;
- modalità di svolgimento della partenza;
- descrizione del percorso di gara;
- indicazioni dei punti di virata;
- conferma degli orari.

### **Art. 3 - PROVE LIBERE**

Le prove del circuito sono obbligatorie e dovranno essere effettuate come da programma orario.

### **Art. 4 - CAMPO GARA**

Il campo gara è di forma **romboidale** all'interno del quale si sviluppano due percorsi con traiettorie diverse. **La lunghezza massima del percorso è di mt. 1000.**



### **Art. 5 – IMBARCAZIONI PER CAMPIONATO ITALIANO MATCH RACE SU PIU' TAPPE**

La FIM mette a disposizione in modalità "pronto gara":

- nr. 2 imbarcazioni, tutte dotate di motori Honda BF40 cv;
- le spese assicurative per le coperture R.C. dei danni causati durante le gare;
- le coperture assicurative per infortuni ai piloti.
- 

### **Art. 6 – MANUTENZIONE E CURA DELLE IMBARCAZIONI**

La manutenzione ordinaria delle imbarcazioni di proprietà FIM e dei motori di proprietà FIM è a totale

carico della FIM stessa. È vietato apportare qualsiasi modifica alle imbarcazioni e ai motori, eseguita da personale non autorizzato dalla FIM. Le riparazioni per i danni arrecati alle imbarcazioni durante la gara o le prove, possono essere eseguite solo da personale autorizzato dalla FIM e i relativi costi sono a totale carico del pilota e/o **organizzatore dell'evento. Per l'intera durata dell'evento l'organizzatore è l'unico responsabile della cura e il mantenimento delle imbarcazioni Federali.**

#### **Art. 7 – ASSISTENZA MEDICA**

Durante lo svolgimento di una gara di Match Race devono essere presenti: un medico generico, un'ambulanza con autista e personale paramedico (soccorritore/i o infermiere/i) e un defibrillatore (con personale abilitato all'uso dello stesso).

#### **Art. 8 – CASCO E GIUBBETTO**

Il pilota ed il navigatore/i, durante tutto lo svolgimento delle gare debbono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco **omologato ad uso stradale**; il pilota è responsabile della loro efficienza.

#### **Art. 9 – STACCO DI SICUREZZA**

Le unità da diporto che partecipano alle gare devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, anche l'eventuale navigatore deve essere collegato.

#### **Art. 10 – ANTIDOPING**

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli antidoping etilometrici in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I.

#### **Art. 11 - CAMPIONATI ITALIANI SU PIU' TAPPE**

Entro le date stabilite annualmente dal Consiglio Federale dovranno pervenire in Federazione, da parte dei Comitati Organizzatori, le richieste per l'assegnazione delle selezioni regionali di Campionato Italiano (è possibile che venga svolta più di una selezione per Regione purché ubicata in province diverse).

**Tutte le selezioni regionali dovranno essere effettuate da metà marzo ed entro fine settembre.**

Al termine delle selezioni regionali si disputerà una finale nazionale, a cui avranno diritto di partecipazione i soli equipaggi partecipanti alla fase regionale.

La finale nazionale sarà organizzata nella Regione che ha ottenuto il maggior numero di partecipanti durante la fase di selezione regionale.

**La finale nazionale dovrà svolgersi nel mese di ottobre.**

#### **Art. 12 - ABBINAMENTO BATTERIE**

L'abbinamento delle batterie della fase 1 avviene mediante sorteggio e deve essere effettuato durante il briefing.

Dalla fase 2 saranno teste di serie la prima metà dei partecipanti qualificatisi con il miglior tempo durante lo svolgimento delle manches di ogni fase.

Successivamente, per lo svolgimento delle fasi seguenti, gli equipaggi teste di serie dovranno essere abbinati mediante sorteggio ai restanti equipaggi qualificati.

Se il numero degli equipaggi partecipanti nella prima fase dovesse essere dispari l'ultimo equipaggio partecipante correrà da solo ed eseguirà comunque la prova.

Ad ogni modo, nelle varie fasi, è previsto il ripescaggio del partecipante meglio piazzatosi tra quelli esclusi nella manche precedente se sussiste la necessità di formare una coppia per la nuova partenza.

In base al numero dei partecipanti, su richiesta del Comitato Organizzatore, il Commissario Generale, sentito il parere del delegato della Commissione Diporto se presente, può prevedere solo per la prima fase prevista, un ripescaggio massimo di 4 partecipanti.

(Vedi allegato 1 al presente Regolamento – tabelle di ripescaggio).

#### **Art. 13 – SVOLGIMENTO DELLA GARA**

Il senso di percorrenza dei circuiti sarà antiorario. L'ordine di partenza, determinato per sorteggio, verrà comunicato dalla Direzione Gara prima di ogni manche. La partenza, in movimento - con il motore al

minimo - a sola marcia avanti inserita, avverrà all'altezza di una specifica boa posta all'interno della starter area.

La partenza verrà data da un segnale acustico e dall'esposizione della bandiera verde.

Le imbarcazioni compiranno alternativamente le traiettorie del percorso di competenza.

La gara si svolgerà in due manche.

1<sup>a</sup> manche: ogni coppia di equipaggi ottenuta dall'abbinamento delle batterie compirà il giro previsto come dà indicazioni impartite durante il briefing.

2<sup>a</sup> manche: gli stessi equipaggi si scambieranno le imbarcazioni ed effettueranno il giro come la 1<sup>a</sup> manche.

La ripartenza di una manche avviene esclusivamente per eventuali avarie che si possono verificare su una imbarcazione/motore (noie tecniche/mancanza di carburante e noie meccaniche).

Qualsiasi altro evento non è motivo di ripartenza.

Eventuali ulteriori valutazioni per una ripartenza potranno essere decise solo dal Commissario Generale.

La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € 100,00 da versarsi sul campo di gara alla FIM.

#### **Art. 14 - CLASSIFICA DI GIORNATA**

La classifica di giornata viene stilata in base ai risultati conseguiti sommando i tempi delle due manche con la seguente metodologia:

##### **Fase 1**

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 2.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

##### **Fase 2**

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 3.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

##### **Fase 3**

I vincitori dei singoli Match Race passano alle semifinali.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

##### **Semifinali**

I vincitori dei singoli Match Race concorreranno alla Finale 1°-2° posto.

I perdenti concorreranno alla Finale 3°- 4° posto.

In caso di parità prevale chi ha effettuato la manche più veloce nella fase.

#### **Art. 15 - PENALITA' - SQUALIFICA**

L'equipaggio che ostacola la direzione di marcia **dell'avversario** in modo palese verrà penalizzato con 5 secondi che verranno sommati al tempo effettivo impiegato nella manche. Il salto di boa di boa comporta la squalifica **dalla fase in corso**. Se un membro dell'equipaggio, o entrambi, si alzerà/alzeranno dal sedile durante la gara l'equipaggio stesso sarà squalificato dalla manche in corso.

#### **Art. 16 - MANLEVA**

Tutti i partecipanti devono firmare la manleva pena la non partecipazione alla gara.

#### **Art. 17 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATI**

- Verde – Partenza – Via libera
- Rossa – Arresto immediato della gara / Ripetizione procedura di partenza.
- Gialla – Situazione di pericolo / Attenzione prepararsi alla partenza.
- Nera – Squalifica / Obbligo di ritirarsi dal percorso.
- Arancio – Imbarcazione ritirata / Boa di virata.
- Scacchi bianchi e neri – Fine gara (salvo disposizioni diverse durante il briefing).

### **Art. 18 – SANZIONI**

Tutte le sanzioni seguono, secondo la validità della gara, le norme previste dalla F.I.M./U.I.M.

Il cartellino giallo o rosso o **blu** può essere inflitto dal Commissario Generale (U.I.M. art. 406.05PleasureNavigation).

Il Commissario Generale agisce su segnalazioni dei Commissari di Gara e del Delegato Commissione Diporto F.I.M. Tutti i cartellini rossi, gialli e blu inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla licenza (licenza conduttori).

### **Art. 19 – RECLAMI**

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che potrà solo fissare l'orario di ricevimento) entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica.

Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota per volta, fermo restando il diritto di presentare più reclami nei confronti di più piloti. I reclami sportivi dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa di reclamo di € 300,00. Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamante verrà restituita la tassa versata.

### **Art. 20 - UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO – GIURIA**

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del G.U.G. della F.I.M., il servizio cronometraggio obbligatorio è effettuato dalla F.I.Cr., i tempi della F.I.Cr. non sono reclamabili.

È potere del Commissario Generale della manifestazione escludere dalle gare ed allontanare dal parco alaggi i concorrenti e/o loro collaboratori che creano situazioni di pericolo o disturbano il regolare svolgimento della manifestazione con comportamenti non consoni.

### **Art. 21 - DELEGATO COMMISSIONE FIM**

Il Delegato della Commissione F.I.M. alle manifestazioni Nazionali ha i seguenti compiti:

- Assiste gli Organizzatori Locali.
- Partecipa, con parere consultivo, alle decisioni del Presidente di Giuria (se consultato).
- Partecipa all'esame delle problematiche con il Commissario Generale cui compete la decisione finale.
- In emergenza, su richiesta del Commissario Generale, può sostituire uno degli Ufficiali di Gara.

### **Art. 22 - GIUDICE DI GIORNATA**

Il Giudice di giornata, organo monocratico, è l'Ufficiale di Gara scelto per istituire sul campo di gara tutti i reclami che sono trasmessi per competenza dal Commissario Generale tramite la Segreteria Corsa accompagnati dalle relative tasse.

### **Art. 23 - COMITATO D'EMERGENZA**

In caso d'emergenza, in merito all'organizzazione generale della manifestazione, il Commissario Generale costituisce un Comitato composto da:

- Commissario Generale
- Rappresentante del Comitato Organizzatore
- Delegato Commissione
- Rappresentante Piloti Diporto relativamente all'attività ed alla propria categoria.

### **Art. 24 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI**

Al termine d'ogni gara, a cura del Commissario Generale ed in luogo previsto nel programma, devono essere esposte le classifiche finali per classi redatte in base alle norme F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

1 ° classificato 400 punti	11 ° classificato 22 punti
2 ° classificato 300 punti	12 ° classificato 17 punti
3 ° classificato 225 punti	13 ° classificato 13 punti
4 ° classificato 169 punti	14 ° classificato 9 punti

5 ° classificato 127 punti	15 ° classificato 7 punti
6 ° classificato 95 punti	16 ° classificato 5 punti
7 ° classificato 71 punti	17 ° classificato 4 punti
8 ° classificato 53 punti	18 ° classificato 3 punti
9 ° classificato 40 punti	19 ° classificato 2 punti
10 ° classificato 30 punti	20 ° classificato 1 punto.

#### **Art. 25 – NUMERO DEI CONCORRENTI E IMBARCAZIONI**

(Campionati Italiani - Gare Regionali)

La finale nazionale di Campionato Italiano per essere omologata deve avere la partecipazione di almeno 8 equipaggi (partiti). Le selezioni regionali per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno 5 equipaggi (partiti).

#### **Art. 26 – PROGRAMMA GARA**

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma almeno 30gg. Prima della manifestazione alla FIM per la pubblicazione sul sito Internet ([www.fimconi.it](http://www.fimconi.it)). I Comitati o Delegazioni Regionali, a loro volta, dovranno avvisare le Società di loro competenza.

Il programma deve contenere: indirizzo del Comitato Organizzatore, numero telefonico, indirizzo mail, orario delle verifiche e delle prove, elencazioni delle classi ammesse, sviluppo chilometrico del percorso, tipo di partenza per ogni classe, elenco premi ed eventuali agevolazioni per i concorrenti.

#### **Art. 27 - GARE REGIONALI –CAMPIONATI REGIONALI**

Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Diporto per la prescritta approvazione. Le società devono inviare le richieste di organizzazione dei Campionati Italiani, gare regionali ai Comitati/Delegazioni Regionali FIM. Il Comitato/Delegazione Regionale invierà le richieste (calendario) alla Commissione Diporto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale. Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Diporto con almeno 20 giorni di anticipo.

#### **Art. 28 - DOCUMENTAZIONE DI GARA**

A gara effettuata il Comitato/Delegazione Regionale FIM invierà entro 10 giorni dalla fine della gara i bustoni delle gare regionali contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Diporto alla Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Generale) per l'inserimento delle classifiche e per l'omologazione del Giudice Unico.

Per i Campionati Italiani il bustone verrà consegnato al personale FIM (delegato dalla Federazione). La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico, viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Generale).

#### **Art. 29 – VIETATO FUMARE**

È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggio scafi e sui pontili per attracco scafi. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di euro 200,00.=.

#### **Art. 30 – PREMIAZIONE**

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria.

- L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.
- È obbligatoria la premiazione di ogni membro dell'equipaggio dei primi tre classificati.
- Non è consentito ai piloti premiati di presentarsi sul podio con in braccio bambini, animali quant'altro.  
L'infrazione al presente articolo comporta una sanzione di euro 50,00
- La premiazione può essere effettuata immediatamente, a fine gara, in base all'ordine di arrivo. La classifica finale di Campionato Italiano viene redatta in base alla classifica di giornata e non in riferimento all'ordine di arrivo. Eventuali ricorsi vanno presentati solo ed esclusivamente dopo l'esposizione della classifica di giornata, entro i termini previsti dal regolamento.

## IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA DELLA FIM

### RALLY MARATHON

**Art. 1-** Per **Rally Marathon** si intende un concentramento di unità da diporto in località, giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La località scelta deve essere raggiunta seguendo il percorso indicato, in una o più tappe.

Durante il percorso e/o nella sede di concentramento dovranno essere disputate almeno 2 prove diverse scelte fra le seguenti specialità: **Regolarità, Touring Cup e Match Race**, secondo gli specifici regolamenti. Tali prove, che si svolgeranno in base ai relativi regolamenti, attribuiranno punteggi ai partecipanti: tali punteggi sommati serviranno a comporre la classifica generale.

**Art. 2** - Tutte le prove debbono essere precisate nel programma di gara. Il Comitato Organizzatore avrà cura di formulare il regolamento in base alle condizioni logistiche della località prescelta per lo svolgimento della manifestazione.

**Art.3** - La manifestazione si può svolgere in una o più giornate.

**Art. 4** – Nella documentazione, consegnata solo alla partenza verranno (precisati lunghezza del percorso, tipo e numero delle prove e tempi massimi ammessi) per i vari riscontri di partecipazione.

**Art.5** - Le partenze delle varie prove verranno date in base a quanto stabilito dal programma attuativo generale e da quelli specifici delle singole prove.

**Art. 6** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi.

### RAID

**Art. 1-** Per Raid si intende un percorso di almeno 200 miglia nautiche sia in mare sia in acque interne od in entrambe.

Possono essere anche effettuati Raid di percorrenza inferiore e che si svolgono interamente in acque nazionali anche superando le 12 miglia.

**Art. 2** – La Società che intende organizzare un Raid deve farne richiesta al Comitato/Delegazione Regionale di appartenenza. Alla richiesta deve essere allegato il tracciato del percorso che si intende seguire, il numero e tipo delle unità che vi prenderanno parte, il Comitato/Delegazione Regionale darà notizia della richiesta alla Commissione Diporto per l'approvazione.

**Art. 3** - La documentazione, al termine del Raid, dovrà essere consegnata, anche in copia al Comitato/Delegazione Regionale, questo provvederà ad inviarla alla Commissione Diporto per l'omologazione dello stesso.

**Art. 4** - Il Raid per essere valido deve essere documentato in ogni sua parte.

**Art. 5** - In questo caso la Società organizzatrice presenta al Comitato/Delegazione Regionale la richiesta precisando percorso, numero e tipo di unità partecipanti ed il nominativo del capo Raid.

**Art. 6** - Quando il percorso prevede tappe oltre le 12 (dodici) miglia dalla costa l'autorizzazione deve essere convalidata dalla competente autorità.

**Art. 7** - È facoltà del Comitato/Delegazione Regionale rilasciare l'autorizzazione da presentare alle competenti Autorità;

**Art. 8** - La Società deve prendere tutte le precauzioni perché il Raid si possa svolgere nella massima sicurezza e ne è l'unica responsabile.

### RADUNI

**Art. 1** - Per Raduno si intende un concentramento di unità da diporto in località, giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La località scelta deve essere raggiunta seguendo il percorso indicato, in

una o più tappe.

Durante il percorso e/o nella sede di concentrazione verranno disputate prove di endurance e di regolarità. Tali prove, che si svolgeranno in base ai relativi regolamenti, attribuiranno punteggi ai partecipanti: tali punteggi sommati serviranno a comporre la classifica generale.

**Art. 2** - Nelle prove di Endurance il punteggio da attribuire ai concorrenti, se classificati, nelle singole classi o categorie è il seguente:

- Tre concorrenti e oltre (partiti), punteggio pieno.
- Due concorrenti (partiti), punti 300 al primo, punti 225 al secondo.
- Un concorrente punti 225.

**Art. 3** - Nel percorso potranno anche essere inseriti tratti di percorso difficoltosi: in questo caso la prova assume la denominazione di Rally Marathon.

Anche per questi tratti verrà attribuito un punteggio che entrerà nella sommatoria per la definizione della classifica generale.

**Art. 4** - Tutte le prove debbono essere precisate nel programma di gara. Il Comitato Organizzatore avrà cura di formulare il regolamento in base alle condizioni logistiche della località prescelta per lo svolgimento della manifestazione.

**Art. 5** - La manifestazione si può svolgere in una o più giornate.

**Art. 6** - Gli itinerari, le medie, i controlli di passaggio, le prove di velocità, di regolarità e gli eventuali percorsi difficoltosi rimarranno segreti. I concorrenti ne prenderanno conoscenza al momento della consegna della documentazione da parte del Comitato Organizzatore che avverrà alla partenza. In tale documentazione vengono precisati lunghezza del percorso, tipo e numero delle prove, tempi massimi ammessi.

**Art. 7** - Alla partenza ad ogni concorrente verrà consegnata una tabella di marcia.

Il pilota è l'unico responsabile della propria tabella di marcia.

L'equipaggio dovrà trovarsi in possesso della tabella di marcia per tutta la durata della prova e va presentata a tutti i posti di controllo.

L'assenza di un visto di qualsiasi controllo, ogni rettifica o falsificazione non convalidata dal responsabile del controllo o la perdita della tabella comportano l'esclusione dalla classifica.

**Art. 8** - Le partenze delle varie prove verranno date in base a quanto stabilito dal programma attuativo generale e da quelli specifici delle singole prove.

**Art. 9** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi. Quelle dei percorsi difficoltosi e di qualsiasi altra prova di cui non esiste programma attuativo, saranno stabilite dal Comitato Organizzatore e precisate nel programma, che deve essere approvato dalla C.E.

## **UNITÀ DA DIPORTO AVENTI PROPULSIONE ELETTRICA O SOLARE**

**Art. 1** - Possono disputare tutte le gare agonistiche previste nel regolamento internazionale con manifestazioni a sé stanti date le caratteristiche costruttive di tali unità.

**Art. 2** - I percorsi, le velocità e le classi verranno proposte dal Comitato Organizzatore nella richiesta di gara che deve essere corredata da regolamento particolare da inoltrare (tramite i Comitati o le Delegazioni Regionali) alla Commissione Diporto per l'approvazione.

## **UNITA' DA DIPORTO A MOTORE CLASSIFICATE D'EPOCA**

Per la certificazione delle Imbarcazioni Storiche si fa riferimento al Regolamento di Certificazione Storiche ASDEC visibile sul loro sito.

### **Art. 1 – Manifestazioni**

Le attività previste per le "unità da diporto d'epoca" sono: manifestazioni promozionali, raduni e raid; all'interno delle stesse potranno essere effettuate prove di diporto agonistico, tipo gare di abilità marinara, di regolarità, slalom ed altro, ma tassativamente mai gare di velocità.

### **Art. 2 - Manifestazioni Promozionali**

Si intendono come tali tutte quelle manifestazioni non competitive atte a promuoverla conservazione degli scafi di particolare valore storico e culturale, l'incoraggiamento al restauro conservativo ed alla manutenzione secondo tecniche e con criteri originali, il recupero e la conservazione del patrimonio storico e tecnico della cultura nautica e delle relative tradizioni.

### **Art. 3 - Raduni**

Si svolgono secondo le modalità del Regolamento Diporto "Unità da diporto classificate d'epoca"

## **CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI ASDEC**

Il calendario degli eventi è predisposto annualmente dall'ASDEC previa approvazione della Commissione Diporto FIM.

## **AUTORIZZAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI**

Tutte queste manifestazioni debbono essere autorizzate dalla Commissione Diporto su proposta dei Comitati/Delegazioni Regionali, cui va presentata richiesta nei termini previsti, al fine di ottenere l'autorizzazione delle competenti Autorità.

Le prove devono essere effettuate sotto il controllo degli Ufficiali di Gara e i Comandanti delle imbarcazioni ad esse iscritte. I partecipanti devono essere tesserati FIM e muniti di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM.