

CIRCUITO 2017 - Indice

CAP. I - PROGRAMMI - SUPPORTI F.I.M.

CAP. II - PROCEDURE ORGANIZZAZIONE GARE

CAP. III - SERVIZI ORGANIZZATIVI - LOGISTICI GARE

CAP. IV - ATTIVITA' NAZIONALE

- Art. 1 - Premessa
- Art. 2 - Prove di Campionato del Mondo e World Cup in Italia
- Art. 3 - Prove di Campionato Europeo in Italia
- Art. 4 - Prove di Campionato Italiano - nazionali - regionali
- Art. 5 - Categorie in generale
- Art. 6 - Categorie ammesse al Campionato Italiano velocita'
- Art. 7 - Piloti
- Art. 8 - Partecipazione piloti al campionato Italiano velocita'
- Art. 9 - Assegnazione titolo campione d'Italia velocita'
- Art. 10 - Imbarcazioni
- Art. 11 - Certificato di stazza - logbook
- Art. 12 - Circuiti
- Art. 13 - Gare
- Art. 14 - Cronometraggio - Classifiche
- Art. 15 - Verifiche amministrative
- Art. 16 - Verifiche tecniche
- Art. 17 - Pesi e misure
- Art. 18 - Carburanti lubrificanti e batterie
- Art. 19 - Bandiere di segnalazione
- Art. 20 - Normative di sicurezza
- Art. 21 - Commissario Generale - Ufficiali di Gara
- Art. 22 - Delegato Commissione Circuito F.I.M.
- Art. 23 - Comitato d'Emergenza
- Art. 24 - Sanzioni
- Art. 25 - Gare di Durata - lunghi Circuiti-Raid
- Art. 26 - Barche da Corsa Storiche

CAP. V - CATEGORIE – NORME SPECIFICHE

- FORMULA 2 / S 2000
- FORMULA 4
- O-125
- O-250
- GT15
- OSY-400
- BARCHE DA CORSA STORICHE



CIRCUITO 2017

CAP. I - PROGRAMMI e SUPPORTI F.I.M.

L'attività agonistica in Circuito è programmata tramite la formazione, fatta dalla Commissione Circuito ed approvata da parte del Consiglio Federale, del Calendario F.I.M. comprendente le gare con validità Internazionali, Nazionali e Regionali, in accordo con i Regolamenti ed il Calendario U.I.M..

A supporto delle manifestazioni e delle categorie di barche primarie, la F.I.M. si fa carico economico di alcune spese organizzative inerenti a servizi e personale.

Gli Organizzatori devono inserire nelle manifestazioni le iniziative promozionali F.I.M. indicate dalle apposite circolari.

CAP. II - PROCEDURE ORGANIZZAZIONE GARE

Le Società che intendono organizzare manifestazioni sportive di motonautica in circuito devono:

1 - Richiedere l'autorizzazione ad organizzare prove valide per il Campionato Mondiale, World Cup ed Europeo entro i termini previsti dalla U.I.M. ed indicati da apposita circolare F.I.M. con relativo deposito cauzionale come annualmente stabilito dal Consiglio Federale.

2 - Richiedere l'inserimento nel calendario nazionale di prove con validità nazionale e regionale secondo le modalità ed i termini indicati da apposita circolare F.I.M., con relativo deposito cauzionale come annualmente stabilito dal Consiglio Federale.

La F.I.M. conferma l'inserimento della gara entro il 1/3/2017.

3 - Inviare via e-mail alla segreteria Commissione Circuito F.I.M. (o Comitato Regionale di competenza per le gare regionali) **almeno 95 giorni** prima della manifestazione l'AVAN-PROGRAMMA della manifestazione (anche in lingua inglese per prove di validità internazionale) e i seguenti documenti allegati:

- a) planimetria e grafico del circuito e parco alaggi
- b) protocollo pronto - soccorso sanitario della manifestazione
- c) copia lettera comunicazione allertamento Ospedale di zona
- d) scheda informativa della manifestazione
- e) dichiarazione di impegno firmata dal Comitato Organizzatore
- f) copia lettera allertamento Questura e Vigili del Fuoco
- g) copia lettera richiesta Centro Mobile di Rianimazione
- h) copia della polizza assicurativa a copertura della manifestazione (piloti inclusi)
- i) lista facilitazioni, rimborsi, premi per i concorrenti

4 - In caso di manifestazioni internazionali inviare almeno 60 giorni prima della manifestazione l'avan-programma approvato dalla Commissione Circuito con allegati planimetria e grafico del circuito alle Autorità internazionali.

5 - Inviare alle segreterie di competenza, almeno 5 giorni prima della data di effettuazione della manifestazione, copia autentica delle autorizzazioni per la realizzazione della manifestazione rilasciate dalle Autorità competenti.

6 - La Commissione Circuito (o il Comitato Regionale) ritornerà l'avan-programma delle manifestazioni (con diritto di modifica) alle Società entro 15 giorni dal ricevimento dello stesso.

Tutti gli avan-programma delle manifestazioni, approvati dalla Commissione Circuito saranno pubblicati sul sito internet: www.fimconi.it. E' obbligo delle Società, oltre che aggiornarli sui regolamenti, portarne a conoscenza i propri piloti (gli organizzatori di manifestazioni nazionali non sono più obbligati a spedire gli avan-programmi ai piloti e alle Società).

CAP. III - SERVIZI ORGANIZZATIVI - LOGISTICI GARE

I Comitati Organizzatori, di qualsiasi tipo e validità di gare effettuate sul territorio nazionale, devono garantire sotto la loro responsabilità e a proprio onere, i seguenti servizi:

Viaggio mezzi federali per trasporto allestimento campi gara, per le isole (Sicilia e Sardegna) a carico dei Comitati Organizzatori.

1. **Uomini e mezzi** per l'intervento di pronto soccorso a piloti e pubblico: all'interno dell'area di gara deve essere prevista una stazione di pronto soccorso, con la presenza di almeno 1 ambulanza e 1 centro mobile di rianimazione con paramedico, o medico qualificato abilitato e con esperienza di mantenimento in vita avanzato come da reg. UIM e dal protocollo di sicurezza-sanitario approvato dalla Commissione Medica F.I.M..
2. **Medico responsabile** dell'organizzazione del pronto soccorso della manifestazione.
3. **Servizio gru/alaggi** adeguato al numero delle imbarcazioni presenti (minimo 2 gru).
4. **Personale di controllo** per gli accessi al parco alaggi, alla zona gru, per il parcheggio riservato a piloti/addetti e per la sorveglianza notturna del parco alaggi per tutte le notti di sosta delle imbarcazioni.
5. **Segreteria generale** con personale fisso del Comitato Organizzatore (che parli lingua inglese in caso di manifestazioni internazionali), con numero telefonico di riferimento sul posto e servizio per comunicati stampa (telefono, fax, fotocopiatrice, etc.).
6. **Locali destinati per :**
 - verifiche amministrative, con prese-corrente, telefono, fax, fotocopiatrice, 2 scrivanie / 4 sedie
 - direzione gara/giuria, con uno spazio separato per i radioman (1 per barca).
 - riunione piloti, con sistema amplificato ed un traduttore in caso di manifestazioni internazionali
 - controllo anti-doping
7. **Servizio di cronometraggio** a cura della Fed. Ital. Cronometristi (e loro rimborso spese).
8. **Attacchi elettrici ed idrici** in tutto il parco alaggi per i piloti (potenza elettrica totale disponibile pari a 6 kw.), con almeno un punto di presa elettrica ogni 5 barche ed idrica ogni 10 barche.
9. **Servizi igienici gratuiti** in quantità necessaria secondo il numero dei partecipanti (minimo un servizio ogni 5 concorrenti iscritti).
10. **Area verifiche tecniche recintata**, con tenda, tavolo e 2 sedie.
11. **Barche di supporto tecnico** per interventi e recupero scafi, controllo boe e supporti tecnici del campo di gara. Devono essere minimo quattro barche operative su circuiti lunghi fino a 2000 mt. Per circuiti più lunghi devono essere operative, in aggiunta, una barca ogni 500 mt. lineari (UIM art. 205.08.01). Tutte le barche devono essere conformi per efficienza, personale ed attrezzature tecniche alle normative di sicurezza F.I.M.. (art. 20-L e 20-M).
12. **Barche Salvamento-Piloti** come specificato dal protocollo di sicurezza sanitario approvato dalla Commissione Medica F.I.M. (oltre al loro rimborso spese) e dalle norme di sicurezza (art. 20-H e 20-M), salvo le gare titolate di competenza F.I.M..
13. **Sommozzatori** come specificato dal protocollo di sicurezza sanitario, approvato dalla Commissione Medica F.I.M. (e loro rimborso spese), salvo le gare titolate di competenza F.I.M..
14. **Servizio antincendio** e dotazione di estintori nel parco alaggi come previsto nelle normative di sicurezza (art. 20-F) e per le barche di supporto (art. 20-L).
15. **Pontili di partenza** per gli alaggi: minimo di 60 metri di lunghezza utilizzabili su ambedue i lati, anche frazionabili. Pontili di partenza secondo quanto richiesto dall' U.I.M..
16. **Parco alaggi** con recinzione e personale di controllo (normative di sicurezza art. 20-F).
17. **Area gru- alaggi con recinzione permanente** (Normative di sicurezza art. 20-G).
18. **Palco premiazioni**
19. **Premi ai piloti** come previsto dal Regolamento attività nazionale circuito per ogni categoria.
20. **Servizio di speakeraggio** (anche in lingua inglese in caso di manifestazioni internazionali).
21. **Parco chiuso** recintato e dotato di barriera perimetrale anti-visiva.
22. **Parcheggio auto riservato e custodito** solo per i piloti e gli addetti ai lavori.
23. **Brochure** obbligatoria solo per le manifestazioni internazionali (anche in lingua inglese). Per le manifestazioni Nazionali e Regionali è facoltativa, ma è obbligatorio sostituirla comunque con

- fogli liberi riportanti orari, elenco degli iscritti e le informazioni generali della manifestazione.
24. **Pass F.I.M. Annuali - Concorrenti**, forniti e distribuiti dalla segreteria sportiva F.I.M. direttamente in loco ai concorrenti alla loro prima gara di campionato (ogni pilota: 5 pass parco-alaggi, 1 pass mezzo-assistenza parco-alaggi, 1 pass parcheggio-auto esterno).
 25. **Pass della manifestazione** agli addetti ai lavori devono essere forniti dall'organizzazione.
 26. **Spazi, supporti logistici e personale**, a disposizione per iniziative promozionali F.I.M..
 27. **Rimborsi spese** ai Commissari F.I.M.-viaggio,vitto,alloggio-solo per gare non titolate.
 28. **Rimborsi spese** ai Commissari U.I.M.-viaggio,vitto,alloggio-per manifestazioni internazionali.
 29. **Promozione della gara**: obbligo di comunicati stampa ai principali giornali regionali e nazionali.
 30. **Mezzi, attrezzature e personale supplementari** eventualmente richiesti dalla F.I.M. o U.I.M. e dalle Autorità Locali competenti.
 31. **Planimetria parco-alaggi**: il Comitato Organizzatore ha l'obbligo di predisporre preventivamente l'assegnazione delle aree del parco-alaggi alle varie categorie e coordinando l'arrivo dei concorrenti con proprio personale, fare in modo che siano rispettate le zone assegnate. Copia della planimetria deve essere consegnata agli Ufficiali incaricati agli alaggi.

CAP IV - ATTIVITA' NAZIONALE

Art.1 - PREMESSA

In attuazione dello Statuto federale, la Federazione Italiana Motonautica aderisce alla Union Internationale Motonautique e ne è l'unico rappresentante in Italia. L'attività di circuito internazionale in Italia si svolge secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche, compatibilmente ai regolamenti ed alle norme di sicurezza nazionali. L'attività nazionale circuito è regolamentata secondo le norme di cui ai successivi articoli integrate dai regolamenti U.I.M..

L'attività regionale circuito è regolamentata solo secondo le norme F.I.M..

Le Società affiliate, a loro cura, hanno l'obbligo di mettere i propri piloti a conoscenza del regolamento almeno 30 giorni prima della prima gara a calendario.

Art. 2 - PROVE DEL CAMPIONATO DEL MONDO (CM) e WORLD CUP IN ITALIA

Lo svolgimento del Campionato del Mondo e della World Cup è regolamentato dalla U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionale.

La F.I.M. si riserva espressamente il diritto di occupare il 50% di tutti gli spazi dei campi di gara idonei ad essere utilizzati per finalità di comunicazione, propaganda istituzionale ed esposizione di marchi, ideogrammi riguardanti proprie sponsorizzazioni.

Art. 3 - PROVE DI CAMPIONATO D'EUROPA (CE) IN ITALIA

Lo svolgimento del Campionato d'Europa è regolamentato dalla U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionale.

La F.I.M. si riserva espressamente il diritto di occupare il 50% di tutti gli spazi dei campi di gara idonei ad essere utilizzati per finalità di comunicazione, propaganda istituzionale ed esposizione di marchi, ideogrammi riguardanti proprie sponsorizzazioni.

Art. 4 - PROVE DI CAMPIONATO ITALIANO, NAZIONALI E REGIONALI

Lo svolgimento delle prove di Campionato Italiano, nazionali e regionali sono regolamentate dal Regolamento CIRCUITO.

Art. 5 - CATEGORIE IN GENERALE

Le categorie internazionali sono regolamentate dalla U.I.M.. Le categorie nazionali e regionali hanno regolamenti diversificati approvati annualmente dal Consiglio Federale in occasione dell'approvazione del calendario gare 2017. Qualora il campo di gara lo permetta possono concorrere nella stessa gara più categorie con classifica finale separata, purché il tipo di carena degli scafi sia lo stesso. La decisione è a giudizio del Commissario Generale, sentito il parere del Delegato Commissione Circuito e dei rappresentanti dei piloti delle varie categorie.



Art. 6 - CATEGORIE AMMESSE AL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

Le categorie ammesse al Campionato Italiano Velocità Circuito sono :

Formula 2 - S.2000 : 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

Formula F4 : 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

O - 125 : 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

O - 250 : 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

OSY - 400 : 2 gare per ogni manifestazione, con classifica e punteggio separati e premiazione unica (somma delle 2 gare). In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di gara.

GT15 : 2 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 2 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

A discrezione della commissione circuito, potrà essere inclusa nelle manifestazioni anche una ulteriore gara "Match Race" per singole categorie (UIM 307.10), con classifica, punteggi e premi indipendenti dal Campionato Italiano.

Art. 7 - PILOTI

A - Piloti ammessi

Sono ammessi all'attività nazionale circuito i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia. **Sono parimenti ammessi all'attività nazionale circuito piloti di nazionalità straniera in possesso di licenza rilasciata da altra Autorità Nazionale e non residenti in Italia. I suddetti piloti (con licenza straniera) per partecipare alle gare dovranno firmare 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.** I piloti privi di cittadinanza Italiana acquisiscono punti nelle singole gare, concorrono alla classifica finale di Campionato Italiano, possono accedere ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori, ma sono esclusi da qualsiasi contributo, rimborsi ed agevolazioni federali. La loro partecipazione è regolamentata dal successivo art. 8/C.

I punteggi riferiti ai piloti Italiani, o stranieri con licenza italiana, di ogni Società ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico, formano la graduatoria delle Società per le specialità.

Su tutto il territorio nazionale italiano non può essere ammesso all'attività agonistica nazionale ed internazionale (non titolata) circuito chi abbia compiuto il 60° anno di età.

B - Decoro e livrea

I piloti ed i loro assistenti devono sempre indossare abbigliamento e calzature adeguatamente rispettosi del contesto urbano in cui vengono allestiti i campi alaghi delle manifestazioni F.I.M..

I piloti devono presentarsi alle gare, di qualsiasi tipo e validità, portando applicati alla tuta da gara: nome-cognome, gruppo sanguigno, stemma della bandiera italiana e lo stemma della F.I.M..

Art. 8 - PARTECIPAZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

I piloti che intendono partecipare al campionato italiano possono iscriversi come segue:

A - Iscrizione Annuale con Impegnativa

L'iscrizione è gratuita e senza alcun versamento di cauzione per le classi OSY/400-O/125-O/250-F4-GT15-F2.

Documenti da presentare:

- Impegnativa scritta di partecipazione a tutte le gare in calendario del campionato italiano della propria categoria (salvo cause di forza maggiore), da presentare alla segreteria sportiva circuito tramite l'apposito modulo F.I.M. ed entro il termine massimo del: 31 marzo 2017.

- Conferma scritta obbligatoria di partecipazione all'organizzatore ad ogni gara, anche via e-mail o



fax, prima dei 10 giorni precedenti la gara. Con successiva firma in loco del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Contributi e premi

Partecipazione ad eventuali contributi e monte-premi in denaro destinati al campionato italiano dalla F.I.M., o messi in palio dai singoli organizzatori.

B - Iscrizione Singola

L'iscrizione e' gratuita.

Documenti da presentare:

- Pre-iscrizione obbligatoria ad ogni gara inoltrata all'organizzatore, anche via e-mail o fax, prima dei 10 giorni precedenti la gara. Con successiva firma in loco del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Non sono accettate iscrizioni fatte solo all'ultimo momento sul campo di gara senza la pre-iscrizione sopra-indicata, salvo la sostituzione di un pilota già iscritto.

Contributi e premi

Partecipazione ai soli eventuali contributi e premi messi in palio dai singoli organizzatori.

C - Iscrizione Piloti Stranieri

Quota d'iscrizione F.I.M. di euro 50 ad ogni manifestazione, da versare in loco al momento della firma del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Documenti da presentare e contributi e premi: come al precedente punto C.

Art. 9 - ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE D'ITALIA VELOCITA'

A - Validità

Il titolo di Campione d'Italia Velocità Circuito è messo in palio per le categorie nazionali e/o internazionali, secondo il calendario gare nazionale approvato annualmente dal Consiglio Federale su proposta della Commissione Circuito.

B - Numero minimo di iscritti

La titolazione è valida per le categorie che presenteranno, entro il 31 marzo 2017, almeno 7 piloti iscritti con regolare dichiarazione d'impegno annuale depositata (come da art.8/A).

Per la validità del Campionato Italiano 2017 della classe F.2 dovranno essere presenti, alla gara minimo 7 imbarcazioni in griglia di partenza.

In caso contrario la Commissione Circuito potrà eventualmente indire - Trofei F.I.M. - .

C - Calendario gare

E' quello definitivamente approvato dal Consiglio Federale e pubblicato sul sito-web della F.I.M.:

www.fimconi.it

D - Punteggi

I punteggi da assegnare ai piloti partecipanti alle varie prove e che ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico formano la graduatoria delle Società per le specialità sono i seguenti:

CATEGORIE: FORMULA 2 - S.2000 (per ognuna delle gare).

| | |
|---------------|---------------|
| 1° - punti 20 | 9° - punti 7 |
| 2° - punti 17 | 10° - punti 6 |
| 3° - punti 15 | 11° - punti 5 |
| 4° - punti 13 | 12° - punti 4 |
| 5° - punti 11 | 13° - punti 3 |
| 6° - punti 10 | 14° - punti 2 |
| 7° - punti 9 | 15° - punti 1 |
| 8° - punti 8 | 16°> punti 0 |

Sarà classificata prima la barca che avrà percorso la distanza ufficiale della gara nel minor tempo possibile. Tutte le barche saranno classificate secondo il numero di giri completi che avranno effettuato. Per quelle che hanno completato lo stesso numero di giri l'ordine di arrivo sarà secondo l'ordine con cui avranno tagliato il traguardo. Il numero dei giri completati durante le ripartenze saranno conteggiati per la classifica. I punti saranno assegnati ai primi 15 classificati. Le barche che hanno completato il 90% o più della percorrenza della gara, ma non hanno tagliato il traguardo dopo che il vincitore lo ha tagliato, saranno classificate dopo le barche che hanno fatto lo stesso numero di giri ma che hanno anche tagliato il traguardo dopo il vincitore. Per avere il punteggio pieno, la barca in testa deve aver completato il 70% del numero ufficiale di giri della gara. Due

barche sono considerate ex-equo quando tagliano il traguardo contemporaneamente, in questo caso la posizione migliore verrà assegnata a chi ha effettuato il giro più veloce in gara.

Se una gara interrotta non può ripartire “per forza maggiore”, i punti saranno attribuiti come segue:

- 70% o più del compimento totale della gara: punteggio pieno
- meno del 70% del compimento totale della gara: metà punteggio
- meno del 35% del compimento totale della gara: nessun punteggio

CATEGORIE: O-125/O-250/OSY- 400-F4-F2-GT15 (per ognuna delle manches)

| | |
|----------------|----------------|
| 1° - punti 400 | 12° - punti 17 |
| 2° - punti 300 | 13° - punti 13 |
| 3° - punti 225 | 14° - punti 9 |
| 4° - punti 169 | 15° - punti 7 |
| 5° - punti 127 | 16° - punti 5 |
| 6° - punti 95 | 17° - punti 4 |
| 7° - punti 71 | 18° - punti 3 |
| 8° - punti 53 | 19° - punti 2 |
| 9° - punti 40 | 20° - punti 1 |
| 10° - punti 30 | 21° > punti 0 |
| 11° - punti 22 | |

Punteggio finale (ricavato dalla somma dei punteggi delle manches):

| | |
|---------------|---------------|
| 1° - punti 20 | 9° - punti 7 |
| 2° - punti 17 | 10° - punti 6 |
| 3° - punti 15 | 11° - punti 5 |
| 4° - punti 13 | 12° - punti 4 |
| 5° - punti 11 | 13° - punti 3 |
| 6° - punti 10 | 14° - punti 2 |
| 7° - punti 9 | 15° - punti 1 |
| 8° - punti 8 | 16° > punti 0 |

Il concorrente per l'acquisizione del punteggio deve aver compiuto almeno il 75% del percorso fatto dal vincitore (giri arrotondati per eccesso).

Sarà classificata prima la barca che avrà percorso la distanza ufficiale della gara nel minor tempo possibile. Tutte le barche saranno classificate secondo il numero di giri completi che avranno effettuato, per essere classificate le barche devono comunque prendere bandiera dopo il vincitore. Per quelle che hanno completato lo stesso numero di giri l'ordine di arrivo sarà secondo l'ordine con cui avranno tagliato il traguardo. I punti saranno assegnati ai primi 20 classificati. Per avere il punteggio pieno, la barca in testa deve aver completato il 70% del numero ufficiale di giri della manches.

Due barche sono considerate ex-aequo quando tagliano il traguardo contemporaneamente o acquisiscono lo stesso punteggio in una gara multi-manches. In questi due casi prevale la barca che ha segnato il miglior tempo totale di una manche, ma solo se ha completato la gara o tutte le manches.

Se una manche interrotta non può ripartire “per forza maggiore”, i punti saranno attribuiti come segue:

- 70% o più del compimento totale della manche: punteggio pieno
- meno del 70% del compimento totale della manche: metà punteggio
- meno del 35% del compimento totale della manche: nessun punteggio.

E - Classifica finale

Vengono presi in considerazione tutti i punteggi ottenuti nelle gare/manches effettuate dai piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano. La classifica finale sarà stilata per somma dei punteggi acquisiti a fine delle manifestazioni. In caso di parità di punteggio il titolo di Campione Italiano verrà assegnato al pilota che abbia vinto più gare. A parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi posti, terzi posti, etc..

Le manifestazioni hanno inizio con l'apertura delle verifiche amministrative/tecniche e si chiudono mezz'ora dopo l'esposizione dell'ultima classifica (salvo reclami). I piloti, prima di lasciare il parco-alaggi, devono essere sicuri che la propria barca non sia tra quelle soggette a verifica tecnica.

Art. 10 - IMBARCAZIONI

A - Imbarcazioni ammesse

Possono partecipare alle prove di Campionato Italiano Velocità Circuito le barche verificate idonee e provviste di certificato di stazza-logbook per le categorie nazionali e/o internazionali.

E' possibile iscrivere e far verificare più di una imbarcazione per pilota, lo stesso dovrà comunque dichiarare al Commissario Tecnico, prima delle prove cronometrate, l'imbarcazione verificata che userà. Nel corso di una manifestazione è quindi ammessa la sostituzione dell'imbarcazione prima e non oltre l'inizio delle prove cronometrate. Tutti i motori dovranno essere preventivamente verificati e punzonati dal Commissario Tecnico. Il motore può essere sostituito tra una gara e l'altra purché le gare siano singolarmente valide per il punteggio di Campionato Italiano, l'imbarcazione perderà però la posizione in griglia ottenuta dai risultati della gara precedente e partirà in coda al pontile (il motore sostituito deve essere portato immediatamente al parco chiuso). Se il motore viene sostituito dopo le prove cronometrate, l'imbarcazione perde il tempo ottenuto e partirà in coda al pontile.

Per gare in più manches:

- se il motore viene sostituito dopo le prove cronometrate, l'imbarcazione perde il tempo ottenuto e partirà in coda al pontile.

- se il motore viene sostituito tra una manche e l'altra, l'imbarcazione perde tutti i punteggi ottenuti fino a quel momento e ripartirà in coda.

Il motore può essere sostituito tra una manche e l'altra, ma con la perdita di tutti i punteggi ottenuti fino a quel momento. In entrambi i casi i nuovi motori dovranno sempre essere stati punzonati e verificati dal Commissario Tecnico. La sostituzione del motore e le modifiche che comportano la manomissione della punzonatura effettuata dal Commissario Tecnico devono essere preventivamente autorizzate dallo stesso. I motori trovati privi di punzonatura dopo le prove cronometrate e/o le gare saranno squalificati ed i punti della gara verranno persi. Il pilota è responsabile unico della manutenzione e delle condizioni in cui il proprio motore si trova in assetto da gara.

Non costituiscono scusanti le eventuali irregolarità tecniche nelle parti del motore dovute a difetti di costruzione, imperizia del meccanico/preparatore o danni causati dal proprietario precedente.

B - Livrea delle imbarcazioni

E' obbligatorio partecipare a qualsiasi tipo di gara e validità, in Italia ed all'estero, con applicati alla propria imbarcazione, su entrambi i lati:

- numero di gara (articolo UIM 206.02)
- bandiera italiana (articolo UIM 206.01)
- pubblicità (articolo UIM 203.051) compatibilmente ai divieti previsti dalla Legge italiana
- nome-cognome del pilota (vicino al posto guida)
- stemma F.I.M. (prima del nome, sulla stessa linea)
- stemma U.I.M. solo per le gare internazionali (art. UIM 502)

Art. 11 - CERTIFICATO DI STAZZA – LOGBOOK

A - Certificato

Il certificato di stazza-logbook ha validità annuale, riporta le indicazioni dimensionali dell'imbarcazione, le caratteristiche del propulsore ed identifica i Costruttori dell'imbarcazione e del motore.

Il certificato di stazza-logbook è ad uso puramente interno della F.I.M. e conforme alle regole internazionali U.I.M.-Circuit Rules art. 501, detta denominazione serve ad individuare il documento. Preposti alla stazzatura dei mezzi sono gli stazzatori iscritti all'Albo ufficiale della F.I.M.. Gli ufficiali tecnici di gara possono effettuare le stazze-logbook solo se iscritti all'albo di cui sopra. Eccezionalmente e solamente in occasione di gare all'estero la stazza-logbook potrà essere rilasciata dal delegato Italiano presso la manifestazione, sarà comunque da revisionare a cura di un Ufficiale Tecnico autorizzato al rientro in Italia.

Il certificato di stazza-logbook dovrà essere presentato dal pilota all'atto delle verifiche amministrative e tecniche in ogni gara regionale, nazionale ed internazionale. E' cura del Commissario Tecnico annotare la data, il luogo di partecipazione all'evento e l'esito della verifica

pre-gara.

Se durante la manifestazione l'imbarcazione o il cockpit subiscono un danno questo verrà annotato dal Commissario Tecnico con l'indicazione della necessità di verifica della riparazione nella gara successiva. In una apposita sezione verranno inoltre allegate, se necessarie, le fotografie del danno riscontrato. E' cura dell'Ufficiale Tecnico annotare presso la Segreteria le eventuali nuove modifiche sulla copia in possesso della F.I.M..

Affinché tutte le imbarcazioni siano dotate del logbook, durante tutte le manifestazioni del 2017 verrà utilizzata la seguente procedura:

- all'atto della prima iscrizione ad un evento, a fronte della stazza valida, verrà fornito un logbook che sostituirà il Certificato di stazza esistente. Questo verrà compilato dal Commissario Tecnico durante la verifica pre-gara ed avrà scadenza annuale (anno solare).

- All'atto del rinnovo del certificato di stazza o della richiesta di una nuova stazzatura l'imbarcazione verrà ristazzata con il nuovo certificato di stazza-logbook (vedere le procedura rilascio certificato di stazza-logbook per barche circuito).

In caso di smarrimento del certificato di stazza-logbook l'imbarcazione dovrà essere ristazzata e sarà dovuto un pagamento pari ad una nuova stazzatura.

B - Procedura di rilascio

Per il rilascio del certificato di stazza-logbook il richiedente deve sottoporre alla F.I.M. la domanda su apposito modulo e con la prevista tassa: tassativamente 30 giorni prima dell'effettuazione della gara alla quale l'imbarcazione deve prendere parte.

La Commissione Circuito, Settore Tecnico, esamina le richieste e nomina uno stazzatore.

La Segreteria concorderà con il richiedente : data e luogo per le operazioni di stazzatura.

L'imbarcazione sarà stazzata solamente a costruzione e procedure completate ed in allestimento di gara. Al momento della stazzatura il richiedente deve mettere a disposizione quanto necessario per effettuare le operazioni di pesatura, oppure deve produrre un documento ufficiale di pesatura rilasciato da un Ente autorizzato.

Il RILASCIO della stazza-logbook deve essere richiesto:

- alla prima stazzatura dell'imbarcazione
- per cambio di stazza e di categoria

Ogni barca non può essere stazzata contemporaneamente per due categorie differenti.

Al fine di snellire le operazioni di stazzatura la F.I.M. organizzerà opportuni raduni. In caso le operazioni di rilascio del certificato di stazza vengano effettuate durante i sopraccitati raduni le spese degli stazzatori saranno a carico della F.I.M.. Nel caso invece che dette operazioni siano richieste in località e date differenti dai sopraccitati raduni le spese di trasferta dello stazzatore (vitto, alloggio e spese viaggio) saranno a carico del richiedente stesso. Dette spese comunque non potranno essere inferiori a € 105,00 .

C - Procedura per il rinnovo

Il certificato ha validità solo per l'anno solare in corso, deve quindi essere rinnovato annualmente. In mancanza di due rinnovi annuali consecutivi il certificato non è più valido e la stazzatura va rifatta come nuova.

All'atto delle verifiche tecnico/amministrative della prima gara dell'anno 2017 alla quale partecipa l'imbarcazione, deve essere consegnato alla segreteria sportiva della gara il certificato di stazza rilasciato ed il modulo allegato compilato in ogni sua parte e debitamente firmato dal proprietario del mezzo. Se la barca è stata valutata tecnicamente idonea e conforme alle norme tecniche in corso della sua categoria: il certificato di stazza logbook sarà rinnovato per l'anno solare in corso mediante timbratura e firma da uno stazzatore ufficiale F.I.M..

In caso di incidente, l'Ufficiale di Gara Tecnico deve riportare la descrizione dei danni sulla quarta pagina del modulo di stazza-logbook definitivo. Perché l'imbarcazione sia riammessa alle gare, in caso di annotazioni (incidenti) il proprietario o il concorrente deve sottoporre all'Ufficiale di Gara Tecnico, all'atto delle verifiche pre gara, la certificazione da parte del costruttore (sottoscritta nell'apposito spazio) che le riparazioni sono state eseguite.

D - Tasse 2017

- Rilascio stazza-logbook:
 - € 30,00: categorie O-125 / O-250 / OSY-400-GT15
 - € 105,00: tutte le altre categorie
- Rinnovo annuale stazza - logbook: gratuito per tutte le categorie
- Duplicato stazza - logbook: € 50,00 per tutte le categorie

Art. 12 - CIRCUITI e PERCORSI DI GARA

A - Tipologia

Le gare, di qualsiasi tipo e validità, possono essere disputate:

- in circuiti di forma ovale, rettangolare e triangolare aventi uno sviluppo totale di un minimo di 1.500 mt. (con rettilinei parziali mai superiori ai 850 mt. di lunghezza)
- in circuiti diversi con uno sviluppo totale massimo di 2500 mt. (con rettilinei parziali mai superiori a 850 mt.)
- in circuito per le categorie GT15, con uno sviluppo minimo di 800 mt. ad un massimo di 1.100 mt., con rettilinei parziali mai superiori ai 400 mt. di lunghezza (fatta eccezione per il rettilineo di partenza).
- in circuito per le categorie O-125, O-250 e OSY-400-F4, con uno sviluppo minimo di 1.000 mt. ad un massimo di 1.500 mt., con rettilinei parziali mai superiori ai 600 mt. di lunghezza (fatta eccezione per il rettilineo di partenza)
- in linea, con partenza ed arrivo in località diverse.

La conformazione del percorso deve essere specificata nell'avan-programma da sottoporre all'approvazione della Commissione Circuito e può avere anche virate a destra (tranne per le categorie O-125, O-250, OSY-400). In ogni caso, il percorso può essere modificato a discrezione del Commissario Generale quando non sia conforme a quanto specificato nell'avan-programma o quando lo richiedano ragioni di sicurezza.

B - Distanza pontile partenza prima boa

La distanza tra la linea di partenza e la prima boa di virata deve essere in linea retta di almeno mt. 300. (UIM art. 307.2).

C - Ponti

La presenza di ponti nei campi di gara in circuito è da evitare per motivi di sicurezza.

Solo se impossibile escluderli, devono avere campate parziali con una larghezza minima di 50 mt. (alte almeno 15 mt.) per le categorie di imbarcazione tipo hydroplane, e di minimo 80 mt. di larghezza (alte almeno 15 mt.) per tutte le altre categorie (UIM art. 106.02).

Art. 13 - GARE

A - Iscrizioni alle gare

Le iscrizioni al campionato Italiano Circuito sono regolamentate dall'art. 8 del presente regolamento.

Tutti i piloti che partecipano alle prove di Campionato Italiano in circuito sono tenuti a trasmettere entro il 30 aprile 2017 all'ufficio stampa F.I.M.: una scheda personale che riporta il curriculum sportivo ed almeno due belle foto della barca in corsa.

B - Riunione piloti

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali delle manifestazioni). Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e prima delle prove libere, durante la quale dovranno essere presentati gli ufficiali di gara incaricati specificando le loro singole mansioni.

In caso di prove internazionali deve essere prevista la presenza di un traduttore di lingua inglese.

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti che devono, all'inizio della riunione, firmare per appello nominale. In caso di mancata presenza alla riunione, il pilota verrà sanzionato con € 250,00 da pagarsi immediatamente pena l'esclusione dalla manifestazione. Dovrà quindi e comunque effettuare un briefing con il Commissario Generale.

In caso di eventuali variazioni degli orari la notifica verrà esposta presso la Segreteria Corsa.

Il Commissario Generale potrà, a suo giudizio, ulteriormente riunire i piloti delle singole categorie in qualunque momento lo ritenga necessario, anche con convocazione a mezzo altoparlante.

C - Prove libere

In ogni manifestazione devono essere programmate delle prove libere, secondo le necessità e regole delle varie categorie e secondo le normative U.I.M. per quanto riguarda le prove di validità internazionale.

D - Prove cronometrate di qualificazione

In ogni manifestazione sono sempre obbligatorie le prove di qualifica.

I piloti delle categorie F2/F4 non possono prendere il via senza avere il proprio radioman contemporaneamente presso la giuria.

In caso di ex-aequo la posizione migliore sarà assegnata al pilota che avrà stabilito il suo miglior tempo sul giro nel minor tempo passato dall'inizio delle prove cronometrate.

Per le prove con validità internazionale valgono le norme F.I.M./U.I.M..

La fine delle prove deve essere sempre segnalata con la bandiera a scacchi bianco-nera.

E - Griglia di partenza

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

I piloti della categoria F2-F4 non possono essere ammessi al via senza avere il proprio radioman contemporaneamente presente presso la giuria.

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.

Per deroga, a giudizio del Commissario Generale (tranne nelle gare con validità internazionale) possono essere ammessi anche i piloti che, solo per seri motivi particolari, non hanno potuto partecipare alle prove di qualificazione (esclusi i piloti alla loro prima gara F.I.M. in assoluto).

I piloti ammessi in deroga devono comunque e sempre effettuare almeno 2 giri liberi del circuito. Partono in griglia posizionati dopo l'ultimo qualificato nelle prove cronometrate (in caso di più piloti in deroga, le posizioni saranno assegnate per sorteggio tra di loro).

In tutte le categorie 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".

Se i tempi organizzativi lo consentono, ad esclusione della categoria F.2, le sei barche meglio qualificate nei tempi di qualificazione potranno effettuare ulteriori due giri cronometrati individuali immediatamente dopo le prove cronometrate. I tempi ottenuti, se migliorati, potranno rideterminare la griglia di partenza.

Nel caso in cui il numero dei piloti iscritti ad una prova risultasse superiore al massimo stabilito dal seguente punto F, il Commissario Generale, una volta verificato il numero dei piloti ammessi, procederà come indicato a proposito dalle norme U.I.M..

F - Numero massimo dei piloti ammessi

Il numero massimo dei piloti ammessi a gareggiare in ogni campo di gara è di 24 piloti per le categorie fino a 1000 cc. e di 20 piloti per le categorie da 1001 cc. in poi. Comunque sempre secondo il numero massimo di partenti previsti dalle omologazioni dei vari circuiti.

G - Partenze

Le partenze possono essere.

DA FERMO con la seguente procedura (UIM 307/03-04)

- Quando il commissario al pontile giudica tutti i piloti pronti per la partenza e con tutti i motori spenti, 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 è 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" ed i

motori devono essere spenti.

- Alla fine dei 30 secondi la luce rossa viene accesa.
- Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo è il segnale di partenza.

I piloti che avviano i motori durante gli ultimi 30 secondi prima della partenza sono squalificati.

I piloti che avviano i motori 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 è 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.

PROCEDURA DI PARTENZA ALTERNATIVA

L'inclusione di una boa di sicurezza obbligatoria di partenza/allineamento ad almeno 300 metri dal pontile può essere considerata come la prima virata quando si mantiene la propria corsia. La prima virata vera e propria che segue tale punto deve essere ad almeno 300 metri più avanti.

Tutti i percorsi di hydroplani delle classi "O" devono avere un minimo di 4 boe posizionate in modo da creare un raggio di virata minimo di 35 metri dove sia pratico.

Deve esserci una distanza minima di 600 metri dal pontile alla prima boa di virata ed in rettilineo. Quindi può essere usata la seguente procedura di partenza alternativa.

Il piazzamento della boa di partenza/allineamento alla distanza approssimativa di metri 300 dal pontile può contare come prima virata quando viene mantenuta la posizione di partenza (di pontile)

- (art. 307.02). La prima boa di virata attuale deve essere piazzata a 300 metri più lontano.

La constatazione del cambio di traiettoria segnalata dall'Ufficiale di Gara (appositamente posizionato dal C.G.) o eventualmente eccepita sotto forma di reclamo: comporterà l'applicazione delle sanzioni disciplinare previste dal Regolamento Circuito 2013. L'Organo giudicante in ogni grado potrà avvalersi, per l'accertamento di quanto sopra, anche di supporti audiovisivi.

CON BARCA STARTER

In questo caso la procedura di partenza verrà determinata dal Commissario Generale sentito il rappresentante del Comitato Organizzatore ed i rappresentanti piloti delle varie categorie.

H - Percorrenza minima

Percorrenza minima delle categorie nazionali ed internazionali:

- OSY- 400 /GT15: km. 6 per ciascuna manche (max 8 Km.)
- O/125: km. 8 (max 12 km.)
- O-250-F4: km. 12 per ciascuna manche (max 17 Km.)
- F. 2 - S.2000 : km. 20 per ciascuna gara

I - Intervallo tra le gare/manches

Un intervallo minimo di 60 minuti dovrà trascorrere tra la fine di una gara/manche e l'inizio dell'altra. In caso di problemi meteo od imprevisti, l'intervallo, a giudizio del Commissario Generale, può essere ridotto a 30 minuti per le gare nazionali e come previsto dall' U.I.M. per le internazionali.

L - Reclami e depositi cauzionali

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo di € 300,00: entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica.

In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00 deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di € 150,00 per i fuoribordo corsa e di € 200,00 per gli entro bordo ed i fuoribordo sport. Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota alla volta.

Le modalità dei reclami sono quelle previste dall' U.I.M. (art. 403/404/405), unica differenza oltre alle tasse: il ricorso può essere scritto in lingua italiana.

M - Parco chiuso

Immediatamente dopo la fine della gara/manche finale di ogni categoria, le prime tre imbarcazioni classificate dovranno andare direttamente nel parco-chiuso senza alcuna sosta intermedia e

saranno verificate d'ufficio dai Commissari Tecnici, pena l'automatica squalifica da tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione.

Le sole persone autorizzate ad entrare nel parco chiuso, al momento della verifica della propria imbarcazione, sono il pilota e max 2 meccanici per ogni imbarcazione verificata; per le categorie OSY/400 e F4 alle verifiche dei primi tre classificati (obbligatorie) possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i 3 piloti con i rispettivi meccanici (max 2 per pilota).

Le chiavi, attrezzature e meccanici che servono allo smontaggio di parti sottoposte a verifica, espressamente richieste dall'Ufficiale Tecnico, devono essere messe a disposizione dal pilota.

N - Premiazioni

Sono previste coppe per i primi 3 della classifica finale per somma di gare/manches.

E' fatto obbligo ai piloti premiati presenziare alla Premiazione e di indossare solo la tuta o la divisa ufficiale del team. La contravvenzione degli obblighi sarà automaticamente sanzionata con € 200,00 e la perdita della coppa in palio. Nel caso la premiazione avvenga 90 minuti dopo la fine dell'ultima gara: il pilota è libero da ogni obbligo.

O - Gara interrotta e Ripartenze (UIM - 311)

IN GENERALE

- Per gara interrotta si intende una gara fermata dal Commissario Generale dopo la partenza. La interruzione della gara è una decisione presa unicamente dal Commissario Generale e dagli Ufficiali di gara da lui specificatamente incaricati.

- Il segnale di gara-interrotta deve essere fatto tramite l'esposizione della bandiera rossa e/o razzo fumogeno rosso. E' raccomandato che il semaforo di partenza sia girato verso il senso di marcia della gara dopo la partenza ed acceso solo con la luce rossa.

- La gara/manche viene interrotta quando una o più imbarcazioni generano una situazione di pericolo persistente causata da collisione, ribaltamento o guasto, o quando qualcuno è caduto in acqua sul percorso di gara o si presume possa essere ferito o la continuazione della gara possa costituire un pericolo per i partecipanti.

- I piloti le cui azioni producano un'interruzione non potranno prendere punti né ripartire. Se il pilota sanzionato presenta reclamo, gli sarà consentito di ripartire, restando il risultato soggetto alla decisione della giuria. Per non ritardare la gara, il reclamo riguardante la riammissione, può inizialmente essere verbale. Un regolare reclamo scritto deve essere presentato dopo la fine della manche o della gara.

- I piloti squalificati, non possono ripartire (a meno che non presentino il reclamo di cui al punto precedente).

- Qualsiasi penalità inflitta durante una gara/manche che è stata interrotta, è valida anche dopo la ripartenza della stessa gara/manche.

- Le posizioni di partenza al pontile corrispondono alle posizioni ottenute nella gara alla fine del giro prima dell'interruzione.

- I piloti che non riescono a raggiungere il pontile con il proprio motore non potranno ripartire.

Questa norma si applica solamente alle categorie con avviamento elettrico.

- Le riparazioni possono essere fatte solo alle barche che sono tornate al pontile di partenza con il proprio motore (vedi punto precedente). Le barche riparate possono rientrare in gara solo se autorizzate dall'ufficiale di gara incaricato al pontile di partenza. Le aree dove possono essere riparate le barche saranno indicate dal Commissario Generale durante la riunione piloti.

- Nel caso di gara/manche con ripartenza, ogni barca riparata deve essere pronta a prendere la sua corretta posizione di partenza indicata dall'ufficiale di gara preposto. Se la barca non è pronta dovrà ripartire dall'ultima posizione dello schieramento sul pontile.

- Se la gara è già iniziata i piloti possono ripartire solo su indicazione dell'ufficiale di gara preposto.

- Tutte le barche che sono pronte ed eleggibili a competere possono prendere parte alla ripartenza della gara/manche.

GARA IN PIU' MANCHES

- Quando l'imbarcazione in testa ha completato meno del 70% dei giri richiesti la manche dovrà essere ripetuta.

- Ci sarà una sola ripartenza. Nella manche finale ci potrà essere una seconda ripartenza se la prima ripartenza della manche finale e' stata fermata prima che il 35% dei giri richiesti sia stato

completato.

- I giri ottenuti nelle partenze precedenti non vengono considerati.
- La ripartenza comporta il numero originale di giri ed è permesso il rifornimento di carburante.
- Soltanto i piloti in gara ovvero conteggiati prima dell'interruzione hanno i requisiti per poter ripartire.
- Quando una manche viene interrotta dopo che l'imbarcazione in testa ha completato il 70% dei giri richiesti, la manche non ripartirà e viene assegnato il punteggio pieno.
- I punteggi, in una manche che è stata ripresa e poi ancora sospesa, verranno assegnati come segue.

Fino al 35% dei giri richiesti: metà punteggio (se la barca in testa alla manche ha effettuato almeno un giro completo, cronometricamente registrato ed identificato. Diversamente il punteggio sarà: 0).

Oltre il 35% dei giri richiesti: punteggio pieno.

- In caso di una seconda ripartenza nella manche finale il punteggio sarà pieno, indipendentemente dai giri della manche.

GARA IN MANCHE UNICA

- I piloti con i requisiti richiesti possono unirsi alla nuova partenza anche se non hanno partecipato alle partenze precedenti.
- La gara riprenderà solo quando, dopo aver tolto un giro per ciascuna interruzione, i rimanenti giri saranno almeno il 20% del totale originale. Tali giri saranno il numero rimanente di giri da effettuare.
- I piloti con i requisiti richiesti devono tornare direttamente alla linea di partenza, senza assistenza esterna e senza rifornimento.
- Il numero dei giri di ogni pilota da conteggiare sarà quello alla fine dell'ultimo giro antecedente l'interruzione.
- I giri conteggiati dalla partenza originale e tutte le ripartenze verranno sommati per stabilire le posizioni finali.

P - Boe di virata

Per ragioni di sicurezza, ogni punto boa/virata deve essere formato da una coppia di boe **(grappolo di boe non legate insieme)**. La boa di virata a destra deve essere gialla.

Il circuito può essere del tipo a:

- bastone: grappolo di 2 boe a monte e grappolo di 2 boe a valle (totale 4 boe - 2 virate)
- triangolo: grappolo di due boe su ogni angolo del triangolo (totale 6 boe - 3 virate)
- quadrilatero: grappolo di due boe su ogni angolo del quadrilatero (totale 8 boe - 4 virate)
- più lati (con virate a destra e sinistra - tipo F.1): grappolo di 2 boe ad ogni virata

Pertanto per ogni punto boa/virata, se un pilota:

- tocca la prima boa (intesa come la prima del grappolo) durante la virata: nessuna penalità.
- danneggia o distrugge o sposta la prima boa (intesa come la prima del grappolo): un giro di penalità e risarcimento al Comitato Organizzatore di € 75,00.
- tocca la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo): nessuna penalità.
- **danneggia, distrugge o mette fuori posto la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo): squalifica e risarcimento al Comitato Organizzatore di € 75,00.**

In caso di boa unica, le penalità verranno applicate come se fosse la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo).

Il risarcimento dovrà essere versato direttamente al Comitato Organizzatore. Sarà cura della Segreteria sportiva F.I.M. segnalare al Comitato Organizzatore, secondo la relazione scritta degli Ufficiali di gara sul percorso, i responsabili della distruzione delle boe.

E' facoltà del Commissario Generale interrompere la gara per distruzione delle boe ed alterazione del circuito, nel caso ravvedesse una situazione di pericolo per i piloti. In tal caso si rimanda a: Gara interrotta.

Nel caso in cui non venga fermata la gara, i concorrenti gireranno sulle boe rimaste. Nei casi di sganciamento di una delle due boe del grappolo i piloti devono virare sulla boa rimasta ancorata. Nel caso di sganciamento di tutte e due le boe di virata, la gara sarà automaticamente fermata dal Commissario Generale. Nel caso venga distrutto, o si sganci, un grappolo di boe di virata durante le prove cronometrate è fatto obbligo fermare le prove e ripristinare il circuito.

Q - Corridoio di partenza

All'altezza della prima boa di virata dovrà essere posizionato un gavitello arancione di delimitazione del corridoio di partenza, posto sulla verticale ed in corrispondenza dell'ultima posizione della griglia. Pertanto il corridoio di partenza sarà determinato dalla congiunzione teorica dei punti corrispondenti alla prima posizione di partenza (pole- position) con la prima boa di virata, nonché dalla congiunzione teorica dell'ultima posizione di partenza con il gavitello di delimitazione.

R - Regole di rotta e doppiaggio

Ogni barca deve rispettare le regole di rotta e doppiaggio previste dall' U.I.M. (art. 312).

S - Inclinazione del pontile di partenza

Il pontile di partenza dovrà presentare un'inclinazione, rispetto all'asse orizzontale della prima boa di virata, di 50 gradi minimo con l'estremità avanzata di tale pontile corrispondente alla posizione più interna rispetto alla prima boa di virata stessa. Qualora il pontile di partenza venga ricavato da una struttura fissa (esempio banchina portuale), la suddetta inclinazione dovrà essere ottenuta mediante idoneo posizionamento della prima boa di virata.

Art. - 14 CRONOMETRAGGIO E CLASSIFICHE

Il servizio cronometraggio è effettuato dalla Federazione Italiana Cronometristi. La determinazione delle posizioni di classifica è di competenza degli Ufficiali di Gara F.I.M.. L'esposizione delle classifiche di prove con validità nazionale deve essere effettuata entro 30 minuti dalla fine della gara. In caso di prove con validità internazionale l'esposizione deve essere effettuata come da norme U.I.M.. Il Servizio ufficiali di gara è a cura del Settore Ufficiali di Gara F.I.M. come da Statuto e suo specifico regolamento.

Art. 15 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Le verifiche amministrative sono obbligatorie per ogni tipo e validità di gara.

A - Documenti richiesti

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni pilota deve presentare i seguenti documenti con regolare validità in corso:

- licenza pilota (e super-licenza, dove richiesto, come da norme U.I.M.)
- certificato medico
- certificato "turtle test" (dove richiesto)
- fiche di omologazione del motore (dove richiesto)
- autorizzazione della propria Autorità Nazionale (per piloti stranieri)
- certificato di stazza / log-book

B - Documenti consegnati

Ad ogni pilota, verrà consegnato:

- cartellino per verifiche tecniche "TA"
- copia orari aggiornati
- brochure della manifestazione
- pass F.I.M. Annuali - Concorrente (5 concorrente parco-alaggi ,1 mezzo-assistenza parco-alaggi, 1 pass parcheggio- auto esterno), consegnati in loco direttamente dalla segreteria sportiva F.I.M. ai piloti alla loro prima gara di campionato italiano.

Art. 16 - VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche e di sicurezza sono obbligatorie per ogni tipo e validità di gara, non sono ammesse deroghe ed i verificatori ne sono direttamente responsabili.

A - Verifiche pre gara

Pena l'esclusione dalla manifestazione, alle verifiche tecniche le barche ed i piloti iscritti alle gare devono risultare completamente conformi a quanto segue:

- | | |
|--|-------------------------------------|
| • logbook- certificato di stazza | da esibire |
| • Fiche motore | da esibire |
| • Altezza motore (solo per barche OSY/400) | art. 1 Norm. Tecnica OSY/400 |
| • Giubbino salvagente – secondo colori UIM | art. 205.06-509.04 UIM |
| • Casco (specifiche standard SNELL o FIA) e secondo colori UIM | art. 205.07 UIM |
| • Tuta | art. 205.11-7/C UIM/FIM |

| | | |
|---|--------------------|------------|
| • Collare | art. 20.B | FIM |
| • Bandiera Nazionale | art. 206.01 | UIM |
| • Numero di Gara | art. 206.02-509.19 | UIM |
| • Pubblicità | art. 203.051 | UIM |
| • Nome Pilota | art. 10.B | FIM |
| • Stemma FIM | art. 10.B | FIM |
| • Stemma UIM | art. 206.04 | UIM |
| • Estintore a terra | art. 20.D | FIM |
| • Tappeto assorbi olio | Art. 703 | UIM |
| • Sospensioni - Ganci | art. 205.12 | UIM |
| • Galleggiamento permanente | art. 503.01-509.02 | UIM |
| • Pagaia – secondo colori UIM | art. 503.01 | UIM |
| • Anelli -aggancio | art. 503.01 | UIM |
| • Interruttore spegnimento motore | art. 503.03 | UIM |
| • Frenello - Timoneria | art. 503.05 | UIM |
| • Fissaggio impiantistica | art. 503.05 | UIM |
| • Lubrificanti | art. 508.07 | UIM |
| • Targhetta omologazione | art. 509.01 | UIM |
| • Corni deformabili - palla sottocorno | art. 509.02 | UIM |
| • Cinture di Sicurezza e punti di attacco | art. 509.03-509.18 | UIM |
| • Posizione corretta pilota - capsula | art. 509.05-509.06 | UIM |
| • Deflettore acqua (se senza cupolino) | art. 509.07 | UIM |
| • Protezione elica | art.205.10 | UIM |
| • Spigoli taglienti in capsula | art. 509.08-509.09 | UIM |
| • Volante staccabile | art. 509.10 | UIM |
| • Specchietti retrovisori | art. 509.11 | UIM |
| • Ancoraggio specchietti retrovisori | art. 20.D | FIM |
| • Interruttore spegnimento motore fuori capsula | art. 509.12 | UIM |
| • Interruttore stacco pompa benzina in capsula | art. 509.12 | UIM |
| • Prese d'aria fronte - barca | art. 509.14 | UIM |
| • Prese d'acqua retro - barca | art. 509.15 | UIM |
| • Apertura cupolino da esterno | art. 509.16 | UIM |
| • Colore fondo capsula | art. 509.19 | UIM |
| • Fissaggio pinna alla carena per barche senza cockpit | art. 522.03 | UIM |
| • Interruttore elettrico principale | Formula Rules | UIM |
| • Air - bag controllo spia | F.1 Rules | UIM |
| • Air - bag apertura bombole | F.1 Rules | UIM |
| • Air - bag controllo switch gravitazionale | F.1 Rules | UIM |
| • Radio | F.2/F.4 Rules | UIM |
| • Bombola di aria | F.2 Rules | UIM |
| Riferimento Circuit Rules 2017 | | |

Il modulo F.I.M. / Verifiche Tecniche Pre-Gara, deve riportare tutte le voci di verifica qui sopra elencate. Deve essere firmato dall'Ufficiale verificatore e dai singoli piloti e deve essere consegnato alla segreteria sportiva in loco prima dell'inizio della manifestazione in acqua (da allegare all'incartamento ufficiale della manifestazione).

B - Verifiche post gara

Alla fine della gara/manche finale le prime tre barche classificate in ogni classe devono essere immediatamente e direttamente portate dal proprio pilota all'interno del parco chiuso per le verifiche, senza alcuna sosta intermedia e senza alcuno intervento su barca e motore (U.I.M. 321.02).

In caso di mancato rispetto scatta la squalifica per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione, e così pure per il rifiuto di presentare barca e motore alle

verifiche tecniche.

Nel parco chiuso delle verifiche possono accedere solo il pilota e 2 meccanici.

Per la categoria promozionale OSY/400 e F4 ad ogni manifestazione di Campionato Italiano devono essere obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento i 3 piloti e i rispettivi meccanici (max 2 per pilota).

Art. 17 - PESI – MISURE - ZAVORRE

A - 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.

B - Procedura per verifica peso minimo

E' obbligatorio mettere a disposizione l'imbarcazione per la pesatura da parte dei Commissari Tecnici. La pesatura può avvenire, a discrezione degli Ufficiali di Gara, in qualsiasi momento della manifestazione. La pesatura del pilota sarà fatta avvalendosi del pesa persone in dotazione agli Ufficiali Tecnici della F.I.M.. Il peso del pilota sarà quello corporeo con la sola aggiunta dell'abbigliamento di gara. I pesi dell'imbarcazione e del pilota dovranno essere conformi a quanto previsto dalle norme U.I.M. vigenti.

C – Zavorra (art.503.12 UIM)

1. queste normative relative alla zavorra sono valide per tutte le classi Circuito escluse le classi che hanno normative specifiche per la zavorra (Formula Future-GT15) che vengono già applicate;
2. la zavorra deve avere la resistenza necessaria per rimanere fissa nel punto in cui viene posizionata;
3. la zavorra deve stare all'interno dello scafo fissata con un bloccaggio adatto per la gara;
4. deve essere possibile rimuovere la zavorra per le ispezioni;
5. il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo specificato per ogni classe individuale (citata nei regolamenti per ogni classe);
6. per le classi in cui sono citati il peso minimo dell'imbarcazione e il peso minimo dell'imbarcazione con il pilota, il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo specificato senza pilota per raggiungere questo peso minimo, più eventuale peso che si rende necessario per raggiungere il peso minimo specificato con il pilota.

Art. 18 - CARBURANTI - LUBRIFICANTI - BATTERIE

Le ubicazioni del punto di rifornimento carburante e il tipo di carburante da utilizzare dovrà essere indicato sull'avan-programma ed i piloti sono obbligati ad utilizzarlo. **La FIM si riserva il diritto di rendere obbligatorio, inizialmente anche a titolo sperimentale e anche in una sola gara, l'uso di monocarburante nelle manifestazioni nazionali ed internazionali.**

Nel caso in cui il punto di rifornimento non fosse indicato sull'avan-programma (impossibilità di reperimento), vale l'art. 508.01 U.I.M. Tali disposizioni sono derogabili da norme particolari F.I.M./U.I.M..

Al termine delle prove di qualificazione e delle gare, nel serbatoio dovrà esserci un residuo di almeno 250 cc. di carburante al fine di consentirne la verifica. In caso contrario: se avvenuto in prova il concorrente perderà la posizione conquistata e verrà retrocesso in ultima posizione, se avvenuto in gara verrà squalificato. Il carburante, i lubrificanti, la procedura di verifica ed i rabbocchi permessi sono quelli previsti dai regolamenti specifici di categoria F.I.M./U.I.M. vigenti. Saranno oggetto di verifica del carburante almeno due piloti per ogni gara. I piloti potranno richiedere in qualsiasi momento la verifica della propria benzina. E' obbligatorio l'utilizzo di serbatoi costruiti per l'uso specifico, non contenitori destinati in origine ad altro impiego. I serbatoi e le batterie devono essere ben fissate alla struttura dello scafo, senza alcun utilizzo di sistemi elastici.

Art. 19 - BANDIERE DI SEGNALAZIONE

Tutte le bandiere devono avere una misura minima di 100 cm. x 60 cm..

- **Verde** : segnalazione che tutte le barche sono pronte per la procedura di partenza
- **Rosso** : arresto immediato della competizione

- **Giallo** : situazione di pericolo sul percorso
- **Blu** : situazione di doppiaggio
- **Nero** : ordine di arresto al pilota al quale viene esibita assieme al suo numero di gara
- **Scacchi bianco-nero** : fine della gara e fine delle prove cronometrate.

Le suddette segnalazioni possono essere integrate da indicazione su apposito schermo luminoso.

Art. 20 - NORMATIVE DI SICUREZZA

A - Premessa

Le normative di sicurezza devono essere rispettate e fatte rispettare in tutte le manifestazioni, di qualsiasi tipo e validità, organizzate sul territorio nazionale.

Gli organizzatori, gli ufficiali di gara, i piloti e tutti gli addetti ai lavori hanno l'assoluto obbligo di conoscere preventivamente il Regolamento Circuito F.I.M. 2017 e di quello internazionale U.I.M. 2017 per tutto ciò che riguarda le norme di sicurezza.

Ognuno e' responsabile delle conseguenze derivanti dall'espletamento del proprio ruolo.

B - Piloti

Tutti i piloti (e loro equipaggio), pena cartellino giallo più sanzione della squalifica dalla classifica delle sessioni di prove cronometrate o dalla gara/manche ove la mancanza è stata rilevata, hanno l'obbligo di indossare durante tutte le prove, le gare ed anche in situazioni di avaria: tuta, casco, salvagente, collare agonistico sottocasco (obbligatorio per tutte le classi a guida assisa con le seguenti dimensioni: spessore minimo 50 mm., circonferenza minima pari al 70% del collo. Materiale: sostanze schiumose deformabili o gomma piuma, con adeguato rivestimento dotato di chiusura) e quant'altro richiesto aventi le caratteristiche tecniche specificate dalle normative U.I.M./F.I.M..

Tutti i piloti, dovranno indossare un casco che soddisfi gli standard SNELL o FIA e che almeno il 50% superiore del casco sia di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale. Questi colori devono essere sufficientemente brillanti da essere chiaramente visibili in acqua.

Tutti i piloti (di nazionalità italiana e non italiana) i quali partecipano a prove di Campionato Italiano con imbarcazioni munite di capsula di sicurezza devono OBBLIGATORIAMENTE usare il dispositivo di supporto/costrizione per la testa e il collo che soddisfi gli standard SFI 38.1. Si precisa, ai fini della migliore comprensione che nel predetto "SFI 38.1" rientrano gli apparati HANS DEVICE, SIMPSON HYBRID e NECKSGEN-REV device.

Il pilota ha l'obbligo di presentare gli stessi alle verifiche tecniche pre - gara.

Il pilota è l'esclusivo responsabile dell'efficacia di tutto quanto indossa.

C - Collaboratori alle partenze

I soggetti coadiuvanti la partenza di imbarcazioni in circuito hanno l'obbligo, per le categorie indicate, di utilizzare calzature antinfortunistiche con le caratteristiche tecniche richieste dalle normative U.I.M., pena l'allontanamento dal pontile.

Il pilota è l'esclusivo responsabile dell'efficacia delle calzature fornite ai propri collaboratori.

D - Imbarcazioni

Tutte le imbarcazioni devono essere presentate alle verifiche tecniche di ogni manifestazione in condizioni generali idonee, in regola con quanto richiesto dalle normative generali di sicurezza previste dalla F.I.M./U.I.M. e quant'altro richiesto dai regolamenti tecnici delle singole categorie.

Incluse le seguenti ulteriori norme F.I.M.:

- Estintore a terra

Ogni imbarcazione deve avere, nella sua area a terra nel parco alaggi, un proprio efficace estintore di almeno 3 Kg. di capacità, immediatamente disponibile durante i rifornimenti di benzina.

- Ancoraggio specchietti retrovisori / barche con capsula

Gli specchietti retrovisori delle imbarcazioni da circuito, munite di capsula di sicurezza, devono essere imbullonati in due punti per assicurarne un adeguato montaggio. Per gli specchietti ancorati con un solo bullone deve essere previsto un secondo ancoraggio realizzato anche utilizzando un cavo in acciaio inox del diametro minimo di mm. 1.

E - Campi di gara

E fatto obbligo agli Organizzatori di predisporre i "corridoi" di partenza, i pontili, le boe, il semaforo

e quant'altro previsto: tutti conformi alle norme di sicurezza F.I.M. /U.I.M. attività in circuito (articolo UIM 303).

F - Parco alaggi

Il parco alaggi è riservato esclusivamente ai concorrenti, loro collaboratori ed addetti ai lavori. Deve essere totalmente recintato ed il suo accesso deve essere controllato dal personale del Comitato Organizzatore e regolamentato attraverso i pass-annuali F.I.M. ed i pass distribuiti dall'organizzatore della manifestazione. Deve avere orari ufficiali di apertura e chiusura di accesso e, tramite planimetria ufficiale della manifestazione, deve prevedere l'assegnazione delle varie aree alle categorie di barche partecipanti. Deve avere un servizio di sorveglianza notturna operativo per tutte le notti di sosta delle imbarcazioni.

Nel parco alaggi:

- E' vietato l'ingresso del pubblico.
- E' vietato fumare.
- E' vietato avviare motori con eliche montate o inserite in presa diretta.
- E' obbligatorio tenere le taniche di benzina in spazi protetti e lontano da fonti di accensione .
- E' obbligatorio, a cura degli Organizzatori, posizionare sparsi nel parco alaggi e vicino ai pontili (indipendentemente dai servizi presenti dei vigili del fuoco) efficaci estintori di almeno kg. 9 cadauno, con relativi cartelli di segnalazione posizionati ad almeno due metri di altezza sopra gli stessi. Quantità: almeno un estintore ogni 10 barche presenti.
- E' vietato introdurre bombole di gas nel parco alaggi.
- I camper / motor-home forniti di bombole-gas, a cura e responsabilità degli organizzatori e degli ufficiali di gara, devono essere parcheggiati in una unica area vicina ma esterna al parco alaggi.

G - Zona Gru - alaggi

E' obbligatorio che la zona gru per gli alaggi delle imbarcazioni sia permanente recintata e vietata al transito e alla sosta di persone: tranne i componenti del team che in quel momento ha la barca in alaggio. Questa zona deve essere coordinata e controllata, sotto la sua personale responsabilità, da un ufficiale di gara specificamente incaricato dal commissario generale della manifestazione, il quale può anche pretendere dall'organizzatore, per garantire al meglio la sicurezza dell'area, personale aggiunto a supporto.

H - Barche salvamento piloti

Le barche devono essere efficienti, con conduttori esperti, con motori di adeguata potenza per il pronto intervento, devono movimentarsi sul campo di gara come previsto dal successivo punto M. Il personale e le imbarcazioni devono essere conformi a quanto previsto dal protocollo di sicurezza sanitario 2017 approvato dalla Commissione Medica della F.I.M.. La loro conformità deve essere controllata dagli ufficiali preposti: prima dell'inizio della manifestazione.

I - Pronto soccorso

I mezzi ed il personale devono essere conformi a quanto previsto dal protocollo di sicurezza sanitario 2017 approvato dalla Commissione Medica della F.I.M..

L - Barche di supporto - recupero

Devono essere fornite nel numero richiesto (vedi CAP III/11 - servizi organizzativi-logistici), devono essere efficienti, con conduttori esperti, con motori di adeguata potenza, devono movimentarsi sul campo di gara come previsto al successivo punto M e conformi a quanto qui di seguito previsto (F.I.M. e U.I.M.-205):

- Equipaggio di sole due persone adulte indossanti salvagenti regolamentari.
- Identificabili da lontano tramite una grande bandiera arancione su bastone posizionato fisso ed orizzontale sulla barca ed alto almeno mt. 1,50.
- Dotate del set completo delle bandiere di segnalazione (art. 19) e di razzi fumogeni rossi.
- Dotate di cime per il recupero ed il traino delle imbarcazioni in difficoltà.
- Dotate di estintore di grande capacità omologato per incendio della benzina.
- Dotate di Radio VHF in contatto perenne con il coordinamento soccorsi.

La conformità delle barche da supporto deve essere controllata dagli Ufficiali preposti: prima dell'inizio della manifestazione.

M - Movimentazione barche dell'organizzazione

Tutte le barche dell'organizzazione impegnate sul campo di gara (salvamento, supporto, starter, etc.), ognuna con una persona dell'equipaggio a bordo specificamente nominata responsabile dal

commissario generale, devono essere tutte dotate di radio VHF in perenne contatto con il commissario stesso e attenersi alle seguenti regole:

- Sono ammesse sul campo di gara solamente quelle previste dai regolamenti F.I.M./ U.I.M.. Qualsiasi altra imbarcazione deve essere tenuta, a cura dell'organizzatore, a distanza di massima sicurezza dal circuito.
- Devono prendere posizione con largo anticipo sull'orario di partenza delle gare e posizionarsi solo dove indicato dal commissario generale.
- Devono rimanere in posizione di stallo durante tutto lo svolgimento della gara, non devono mai cambiare posizione, senza mai creare situazioni di disturbo / pericolo allo specchio d'acqua del campo di gara.
- Possono muoversi solo dopo che la gara è stata terminata o interrotta: salvo istruzioni diverse d'emergenza ricevute via radio dal commissario generale.
- Le barche starter, dopo aver dato la partenza, hanno l'obbligo di rientrare immediatamente ai pontili di partenza in massima sicurezza: solo circumnavigando il percorso di gara in senso opposto alla direzione delle barche partite e senza mai attraversarlo.

Art. 21 - COMMISSARIO GENERALE - UFFICIALI DI GARA - Funzioni

A - Commissario Generale (Direttore di Gara Nazionale)

E' l'ufficiale al quale compete la responsabilità assoluta per il regolare svolgimento della manifestazione (terra ed acqua). E' gerarchicamente, tranne il Giudice di giornata, il coordinatore generale di tutti gli Ufficiali di Gara designati per la manifestazione.

E' 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.

Il Commissario Generale dà il nulla-osta ufficiale dell'inizio della manifestazione, di qualsiasi tipo e validità essa sia, solo dopo aver controllato che tutti i mezzi, le attrezzature ed il personale addetto risultino conformi e garantiscano quanto richiesto dalla F.I.M./U.I.M. circa i servizi organizzativo-logistici e le norme di sicurezza previsti per le manifestazioni in circuito. Prima dell'inizio della manifestazione indice una specifica riunione dove istruisce e nomina i singoli responsabili dei vari settori e consegna alla segreteria sportiva F.I.M. in loco, il modulo da Lui redatto: F.I.M./ Verifiche Organizzative Pre-Gara (da inserire nell'incartamento ufficiale F.I.M. della manifestazione).

Dirige lo svolgimento della manifestazione nel rispetto dei regolamenti F.I.M./U.I.M., comminando le sanzioni previste di sua competenza e coordinando tutte le risorse ed il personale messo a disposizione dai Comitati Organizzatori Locali. Riceve tutti i reclami relativi alla manifestazione che trasmette, se non di sua competenza, al Giudice di giornata unitamente alle relative tasse.

Pubblica le classifiche delle gare. Trasmette, entro 48 ore dall'assolvimento dell'incarico, il rapporto sulla gara, con una nota riservata al presidente del S.U.G. sui fatti salienti della manifestazione e valutazioni sui comportamenti degli UU.GG..

B - Direttore di Gara Regionale

Ha nelle gare regionali le stesse funzioni, le stesse responsabilità e deve redigere gli stessi documenti di pertinenza del Commissario Generale delle gare nazionali indicati al precedente punto A.

C - Giudice di giornata

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

D - Ufficiali di gara

Sono gli stretti collaboratori del commissario generale, devono garantire la regolarità, il coordinamento e la sicurezza dei vari settori della manifestazione: ognuno specificamente responsabile per il ruolo a cui è stato assegnato.

Art. 22 - DELEGATO COMMISSIONE CIRCUITO F.I.M.

Ad ogni manifestazione, nazionale ed internazionale, deve essere presente un membro della Commissione Circuito quale osservatore delegato dal Consiglio Federale. A manifestazione conclusa, entro 48 ore dall'assolvimento dell'incarico, redigerà per il Consiglio Federale una

relazione scritta circa l'avvenuto svolgimento delle gare e segnalando eventuali irregolarità regolamentari riscontrate. Il Delegato della Commissione Circuito, in caso di manifestazioni internazionali, è di diritto anche membro della Giuria e del Comitato di emergenza.

Art. 23 - COMITATO D'EMERGENZA

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

- Commissario Generale
- un rappresentante del Comitato Organizzatore
- il delegato della Commissione Circuito F.I.M. alla manifestazione
- il rappresentante dei piloti nominato dai piloti presenti
- il responsabile sanitario della manifestazione

La decisione finale rimane comunque di pertinenza del Commissario Generale, salvo decisioni che riguardano la sicurezza sanitaria della manifestazione di esclusiva pertinenza del medico responsabile.

Art. 24 - SANZIONI

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

A - Il cartellino Giallo o Rosso può essere inflitto dal Commissario Generale (U.I.M. art. 406.05). Il Commissario Generale agisce su segnalazioni dei Commissari di Gara e del Delegato Commissione Circuito F.I.M. Tutti i cartellini rossi e gialli, inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla licenza.

I cartellini possono essere inflitti per le seguenti ragioni:

- fino a due cartellini gialli per volta per guida pericolosa
- cartellino rosso per guida pericolosa molto grave

Il pilota a cui viene inflitto un cartellino rosso è squalificato immediatamente da quella manifestazione.

Il pilota al quale vengono inflitti un cartellino rosso o tre cartellini gialli, perderà il diritto a partecipare a tutte le manifestazioni nazionali titolate in ogni classe/formula fino alla successiva gara titolata per la classe in cui ha ricevuto il cartellino rosso. La non partecipazione ad ogni classe /formula non deve superare un periodo di 2 mesi.

La sanzione dovrà essere evidenziata dal Commissario Generale sia sui verbali di gara che sulla licenza dell'interessato. La segnalazione dovrà essere riportata anche sulla classifica esposta, e non può essere oggetto di ricorso da parte dell'interessato.

B - Il Commissario Generale può escludere un concorrente e/o un'imbarcazione da una prova o da una manifestazione laddove si verificano le condizioni previste dall' U.I.M./F.I.M..

C - Il pilota è responsabile del comportamento dei propri accompagnatori, anche non tesserati, durante tutto lo svolgimento di una manifestazione ed è pertanto punibile per eventuali scorrettezze degli stessi avverso Ufficiali di Gara, Cronometristi, Piloti, Organizzatori, Dirigenti, etc..

D - Sospensione temporanea

Nel corso dell'anno agonistico, in qualsiasi tipo e validità di gara, il pilota potrà essere penalizzato come segue:

- Esclusione immediata dalla manifestazione per gravi infrazioni (a discrezione del Comm. Gen.).
- Squalifica per la giornata di gare, per ragioni tecniche.

Nel caso di cambio motore dopo una delle gare lo stesso dovrà essere messo immediatamente a disposizione per le verifiche e l'eventuale squalifica riguarderà esclusivamente la gara in cui è stato usato il motore irregolare.

- Squalifica per la manifestazione e penalità di 20 punti nella classifica di Campionato Italiano, se recidivo per ragioni tecniche.
- Squalifica per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione per la mancata immediata consegna della barca/motore al parco chiuso alla fine della gara/manche o per il rifiuto di sottoporre la propria barca/motore alle verifiche tecniche.

E - Sanzioni per peso minimo

Qualora nell'ambito della manifestazione, l'imbarcazione e/o il complesso imbarcazione-Pilota

presentino, in prova o in gara, un peso minimo inferiore a quello previsto dall'attuale normativa, anche a causa della perdita di componenti del complesso barca-motore, verrà applicata la sanzione della squalifica dalla classifica della sessione di prove o dalla manche/gara ove il sotto peso è stato rilevato. In caso di recidiva, verrà squalificato per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione.

Art. 25 - GARE DI DURATA - LUNGI CIRCUITI - RAID

A - Organizzazione

Questo tipo di gare, nazionali e regionali, devono essere organizzate sempre nel pieno rispetto di quanto è richiesto dalla normativa CIRCUITO.

B - Regolamenti - Autorizzazioni

Il regolamento particolare di ogni manifestazione, nazionale o regionale, deve essere sottoposto direttamente all'autorizzazione del Consiglio Federale.

Devono essere organizzate ed iscritte al calendario nazionale o regionale (sempre subordinato a quello Nazionale, mai in concomitanza, anche in caso di cambio di data di gare Nazionali durante l'anno) entro i termini e le norme della F.I.M..

Per le gare con validità o ambito interregionale, il Comitato Regionale, attraverso i suoi delegati presenti sui campi di gara, ha la responsabilità del controllo generale di queste manifestazioni circa la inderogabile e piena applicazione di tutte le norme previste dal Regolamento Circuito riguardanti i servizi organizzativi-logistici, le norme di sicurezza, le verifiche tecniche-sportive a barche e piloti, etc., con il supporto del Direttore di gara Regionale che ha le stesse funzioni di responsabilità e controllo attribuite al Commissario Generale.

Entro i 7 giorni successivi la manifestazione, il Comitato Regionale deve far pervenire alla segreteria sportiva circuito tutti i moduli F.I.M./Verifiche Tecniche Pre-Gara di piloti ed imbarcazioni, ed il modulo F.I.M./Verifiche Organizzative Pre-Gara, compilato dal commissario generale della manifestazione. Inoltre il delegato del Comitato Regionale presente, in caso di accertate anomalie, dovrà presentare, negli stessi termini, una relazione scritta alla Commissione Circuito.

C - Percorsi

Possono essere effettuate gare su lunghi circuiti o in linea.

D - Barche

Possono partecipare le imbarcazioni delle categorie previste ed in regola con quanto richiesto dalle normative U.I.M./F.I.M. 2017 con cilindrata oltre i 400cc.

E' consentita inoltre anche la partecipazione di imbarcazioni già stazate in anni precedenti con misure, pesi e soluzioni tecniche non rispondenti agli attuali regolamenti ma vigenti al momento della precedente stazzatura, solo tramite la presentazione del certificato originale di stazza rilasciato a suo tempo. Dovranno gareggiare nelle categorie di originaria appartenenza.

Le imbarcazioni munite di capsula di sicurezza sono ammesse a gareggiare a queste manifestazioni a condizione che il Comitato Organizzatore assicuri il relativo servizio di salvamento esteso su tutto il percorso di gara.

E - Piloti

Possono partecipare i piloti provvisti della licenza-pilota secondo il tipo, grado ed età, previsti dalle norme Licenze-Circuito FIM 2017.

I piloti di età inferiore agli anni 16 non possono partecipare a questo tipo di gare.

F - Barche di altre specialità

Barche e piloti di altre specialità possono partecipare a questo tipo di gare solo se previsto dal regolamento particolare della manifestazione autorizzato di volta in volta dal consiglio federale, per tutto ciò che riguarda barche, piloti, navigatori, licenze, certificati medici, certificati di stazza e dotazioni di sicurezza.

Art. 26 - BARCHE DA CORSA STORICHE

Il regolamento generale per organizzatori, barche e piloti di questo settore e' riportato al:

CAP. V - Categorie Norme Specifiche - .



PER QUANTO NON PREVISTO VALGONO LE NORMATIVE U.I.M.

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

CAP. V - CATEGORIE NORME SPECIFICHE

FORMULA 2000 NORMATIVA TECNICA 2017

Art. 1 – DENOMINAZIONE

E' costituita la classe „F 2000“, fuoribordo monomarca.

Art. 2 – SCAFO

2.1.1. lo scafo deve essere di tipo catamarano, basato su scafi gemelli, ma può essere di design completamente libero relativamente all'idrodinamica e alla aerodinamica, provvisto di “safety cockpit”, “corna deformabili” e “crash safety boxes” (crash boxes UIM procedure) in conformità alle norme **UIM Rules**. Obbligatorio per tutte le barche che corrono nel Campionato Italiano; il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco del pilota e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

2.1.2. la lunghezza minima dello scafo è di 4,80 mt. (UIM Rules–compreso le corna deformabili).

2.1.3. il motore qualificato per la classe F2000 è:

- motore Mercury SST 200XS Optimax (fiche nr. 501C)

2.1.4. il peso minimo dell'imbarcazione completa dopo la gara incluso pilota con l'equipaggiamento e carburante residuo è di **550 Kg**. E' esclusa l'acqua residua.

2.1.5. stazzatura secondo l'art. 542.12

2.1.6. la parte frontale di 305 mm. del cockpit e i corni deformabili non devono essere fatti di un materiale che non consenta la deformazione controllata per ridurre le forze G in caso di impatto frontale (obbligatorio), secondo norme UIM.

2.1.7. ogni specchietto retrovisore deve avere la misura minima di 60 cm quadrati ed essere fermato da bulloni in due punti per assicurare un adeguato montaggio.

2.1.8. le radio sulle imbarcazioni sono obbligatorie e un controllo radio completo di ogni imbarcazione sarà parte delle verifiche tecniche allo scopo di garantire che siano ben funzionanti. L'uomo radio deve essere presente in giuria ogni qualvolta la sua imbarcazione sia sul percorso gara, diversamente l'imbarcazione non potrà staccarsi dal pontile.

2.1.9. E' obbligatorio l'airbag di galleggiamento omologato. Secondo quanto previsto dalla vigente normativa UIM possono partecipare anche le imbarcazioni stazzate come S2000, con la precisazione che le predette imbarcazioni possano non essere dotate di air bag a condizione che siano dotate di scarponi in legno e non in altri materiali.

Art. 3 – MOTORE MERCURY SST 200XS OPTIMAX

3.2.1. Il motore Mercury SST 200XS senza nessuna modifica può essere usato nella classe F.2000.

3.2.2. Il motore Mercury SST 200XS non può essere modificato in nessun modo.

3.2.3. Cilindrata massima del motore 2550cc.

3.2.4 In ogni momento durante l'evento di gara, un Ufficiale Tecnico Federale o il Direttore di

Gara possono chiedere lo scambio o la sostituzione della centralina elettronica ECU BOX (Electronic Computer Unit) di governo del motore.

3.2.5. La F.I.M. potrà portare sul campo di gara alcune centraline elettroniche (ECU BOX) di serie STD del motore SST 200XS per le sostituzioni durante l'evento.

- almeno una centralina "ECU" sarà assegnata per la gara ai primi classificati nelle prove di qualifica (in ordine di classifica)
- una centralina "ECU" sarà assegnata dall'Ufficiale Tecnico Federale a sua scelta.

Art. 4 - CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

FORMULA 4

NORMATIVA TECNICA 2017

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 - DENOMINAZIONE

E' costituita la classe "Formula 4", fuoribordo catamarano.

La classe F4 è riservata alle imbarcazioni di F4 con motori conformi ai limiti di emissioni "Low Emission Engine" EPA omologati UIM per questa classe.

Questa classe è governata dal Regolamento UIM Circuito art. 540.

Per questa classe ad ogni manifestazione di Campionato Italiano saranno obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i tre piloti e relativi meccanici (max 2 meccanici per pilota).

Art. 2 – SCAFO

A – SCAFO FORMULA 4

Lo scafo deve essere catamarano provvisto di "safety cockpit" e "corni deformabili" in conformità al regolamento UIM. Obbligatorio per tutte le barche che corrono nel Campionato Italiano; il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco del pilota e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

Le misure minime devono essere le seguenti:

- lunghezza minima 3,90 m. (UIM Rules 2017 – compreso le corni deformabili).
- peso minimo dell'imbarcazione completa: 350 Kg., immediatamente dopo la gara con: carburante residuo e senza acqua residua, in assetto di gara con pilota e tutto l'equipaggiamento (in conformità con il Regolamento UIM art. 542.12).

Per questa classe è consentito il solo "Power Trim" standard di serie, **non è consentito il Power Lift**, inoltre la posizione del motore fuoribordo rispetto allo scafo deve rispettare un limite di altezza.

Ponendo il motore fuoribordo (TRIM con asse elica orizzontale - asse elica in piano bolla) si procede alla misura della distanza tra il centro albero elica (centro estremità esterna albero elica) e l'estremità delle punte degli scarponi. L'asse dell'elica può essere più alta delle estremità punte scarponi per un massimo di 60 mm. (Regolamento UIM art. 543.10).

2.1 le radio sulle imbarcazioni sono obbligatorie e un controllo radio completo di ogni imbarcazione sarà parte delle verifiche tecniche allo scopo di garantire che siano ben funzionanti. L'uomo radio deve essere presente in giuria ogni qualvolta la sua imbarcazione sia sul percorso gara, diversamente l'imbarcazione non potrà staccarsi dal pontile.

Art. 3 - MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori conformi ai limiti di emissioni inquinanti 2006 EPA e specificatamente omologati dalla UIM.

Si applica il regolamento UIM 2014 "Low Emission Engine" vedi UIM Rules art. 541.01, 541.02, 543.11 e 543.10.

MOTORE MERCURY 60 EFI FOUR STROKE

Il motore Mercury 60 EFI Four Stroke senza nessuna modifica può essere usato nella classe F4

Il motore Mercury 60 EFI non può essere modificato in nessun modo e deve corrispondere alla fiches di omologazione UIM (fiche nr. 00500)

Per verifica, in ogni momento durante l'evento di gara, un Ufficiale Tecnico Federale o il Direttore di Gara possono chiedere lo scambio o la sostituzione della centralina elettronica ECU BOX (Electronic Computer Unit) di governo motore.

La F.I.M. potrà portare sul campo di gara alcune centraline elettroniche (ECU BOX) di serie STD del motore 60 EFI per la sostituzione durante l'evento

- almeno una centralina "ECU" sarà assegnata per la gara ai primi classificati nelle prove di qualifica (in ordine di classifica)
- una centralina "ECU" sarà assegnata dall'Ufficiale Tecnico Federale a sua scelta.

Art. 4 - ELICA

L'elica originale può essere sostituita con un'altra elica ma dello stesso tipo con il condotto gas di scarico (vedi art. 543.10 - UIM Circuit Rules).

Art. 5 - CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

O-125

NORMATIVA TECNICA 2017

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 – SCAFO

Lo scafo deve essere esclusivamente di tipo hydroplano.

Gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

La posizione di guida del pilota deve essere solo in ginocchio o prona.

Ogni struttura longitudinale atta ad intrappolare l'aria su tutta la parte restante dietro gli scarponi non deve essere profonda più di 40 mm. rispetto allo specchio di poppa (profondità misurata tramite una linea dritta attraversante la barca-vedi UIM).

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse, secondo normative U.I.M. (art.522).

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

Art. 2 – FIANCATE

Tutte le imbarcazioni O-125 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522).

Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm.. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc.. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

E' consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – APPENDICI

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 4 – PESO MINIMO

Il peso minimo della barca completa con il pilota, equipaggiamento completo a fine gara o prova, senza l'acqua residua ma con la benzina restante, deve essere minimo di 180 kg..

Art. 5 – MOTORE

Il motore è completamente libero ma deve avere una capacità cubica fino ad un massimo di 128 cc. inclusi.

Per motore fuoribordo si intende un agglomerato meccanico a propulsione che può essere rimosso dall'imbarcazione come singola unità, completa della propria trasmissione e che non trasmette la potenza attraverso lo scafo in nessun punto.

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore è autorizzato.

Il motore tolto dall'imbarcazione e messo a "secco" deve accendersi solo con l'aggiunta dell'alimentazione tramite il suo serbatoio.

Il cavalletto fissato alla barca, le leve di controllo, il contagiri con le sue connessioni, la batteria con i suoi cavi ed il suo serbatoio non sono parte del motore.

Art. 6 – CONGEGNO DI PROPULSIONE

E' consentito un solo congegno di propulsione e la totalità della spinta deve essere applicata all'acqua.

Art. 7-TRASMISSIONE

La trasmissione è libera.

Art. 8 – CARBURANTE

Il carburante deve essere alcool e può essere metanolo (CH₃OH) oppure etanolo (C₂H₅OH). Può contenere acqua (H₂O); secondo Regolamento UIM art. 508.

Potranno essere eseguiti controlli di densità secondo le norme UIM e il valore dovrà risultare inferiore a **0,820 (kg /dm³)**.

Art. 9 – ADITTIVI

Nel carburante, qualunque esso sia, è possibile aggiungere solo olio lubrificante per i motori a due tempi. L'uso di additivi è assolutamente vietato sia nel carburante che nell'aria comburente.

O-250

NORMATIVA TECNICA 2017

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 – SCAFO

Lo scafo deve essere esclusivamente di tipo hydroplano.

Gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

Ogni struttura longitudinale atta ad intrappolare l'aria su tutta la parte restante dietro gli scarponi non deve essere profonda più di 40 mm. rispetto allo specchio di poppa (profondità misurata tramite una linea dritta attraversante la barca-vedi UIM).

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse, secondo normative U.I.M. (art.522).

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

Art. 2 – FIANCATE

Tutte le imbarcazioni O-250 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522). Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm.. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc.. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

E' consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – APPENDICI

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 4 – PESO MINIMO

Il peso minimo della barca completa con il pilota, equipaggiamento completo a fine gara o prova, senza l'acqua residua ma con la benzina restante, deve essere minimo di 200 kg..

Art. 5 – MOTORE

Il motore è completamente libero ma deve avere una capacità cubica fino ad un massimo di 250 cc. inclusi.

Per motore fuoribordo si intende un agglomerato meccanico a propulsione che può essere rimosso dall'imbarcazione come singola unità, completa della propria trasmissione e che non trasmette la potenza attraverso lo scafo in nessun punto.

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore è autorizzato.

Il motore tolto dall'imbarcazione e messo a "secco" deve accendersi solo con l'aggiunta dell'alimentazione tramite il suo serbatoio.

Il cavalletto fissato alla barca, le leve di controllo, il contagiri con le sue connessioni, la batteria con i suoi cavi ed il suo serbatoio non sono parte del motore.

Art. 6 – CONGEGNO DI PROPULSIONE

E' consentito un solo congegno di propulsione e la totalità della spinta deve essere applicata all'acqua.

Art. 7-TRASMISSIONE

La trasmissione è libera.

Art. 8 – CARBURANTE

Il carburante deve essere alcool e può essere metanolo (CH₃OH) oppure etanolo (C₂H₅OH). Può contenere acqua (H₂O); secondo Regolamento UIM art. 508.

Potranno essere eseguiti controlli di densità secondo le norme UIM e il valore dovrà risultare inferiore a **0,820 (kg /dm³)**.

Art. 9 – ADITTIVI

Nel carburante, qualunque esso sia, è possibile aggiungere solo olio lubrificante per i motori a due tempi. L'uso di additivi è assolutamente vietato sia nel carburante che nell'aria comburente.

OSY-400

NORMATIVA TECNICA 2017

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il regolamento UIM.

Per la categoria promozionale OSY/400 ad ogni manifestazione di Campionato Italiano devono essere obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i tre piloti e relativi meccanici (max 2 meccanici per pilota).

Art. 1 - SCAFO

Lo scafo deve essere di tipo hydroplano e gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse.

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

La posizione del motore fuoribordo rispetto allo scafo deve rispettare un limite di altezza; con il motore fuoribordo fissato nelle condizioni di corsa (LIFT e TRIM bloccati) l'estremità del centro asse elica deve essere più bassa dell'estremità posteriore della chiglia (ultima estremità in acqua) per una distanza minima di 30 mm. (distanza misurata sulla parallela all'estremità posteriore della chiglia nei 200 mm. terminali).

Art. 2 - FIANCATE

Tutte le imbarcazioni OSY-400 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522). Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm.. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc.. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

E' consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – PESO MINIMO

Il peso minimo dell'imbarcazione, completa a fine gara o prova con il pilota e suo equipaggiamento, con la benzina restante e senza l'acqua residua: deve essere di 180 kg..

Art. 4 - GALLEGGIAMENTO

Una riserva di galleggiamento per eventuali incidenti deve essere fissata nell'imbarcazione in posizione verificabile.

Art.5 – APPENDICE

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 6 – ATTACCO MOTORE

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore mentre lo stesso è in moto, è vietato.

Art. 7 – MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori YAMATO tra i modelli specificatamente omologati dalla UIM (elenco pubblicato sul sito UIM).

Art. 8 – MODIFICHE MOTORE AMMESSE

- A** I fili dell'impianto di accensione, pipette candele e dado elica sono liberi.
- B** E' consentito effettuare fori per l'acqua sia nel coperchio bobine sia nel coperchio inferiore albero motore. Questi fori possono essere utilizzati o tappati.
- C** E' permesso usare qualsiasi tipo di tubo benzina e raccordo a patto che non si cambi il filetto del raccordo nel serbatoio e nel carburatore. Un filtro benzina può essere aggiunto.
- D** E' permesso aumentare la capacità del serbatoio benzina tagliando lungo la giunzione e aggiungendo una banda di larghezza massima di 2 pollici (50,78 mm., con un incremento di capacità di circa 1,25 lt.). Si può anche costruire un serbatoio completamente nuovo, ma questo deve essere montato nello stesso modo di quello originale. La staffa di fissaggio del serbatoio non può essere modificata.
- E** Un condotto carburante separato può essere previsto per gare marathon ma il foro sul carter deve essere tappato quando lo stesso motore corre in gare circuito.
- F** I filetti del motore possono essere riparati usando i tapping oversize o helicoil.
- G** Parti danneggiate possono essere riparate con saldatura o con l'utilizzo di composti plastici, a condizione che il profilo della parte rimanga inalterato. Oltre a questi, nell'area dei perni di banco dell'albero a motore, dove sono i supporti dell'albero stesso, è possibile una riparazione secondo la seguente procedura. Il Perno di banco dell'albero a motore può essere lavorato meccanicamente in quell'area ad un diametro inferiore. Una bussola in acciaio può essere pressata sul perno di banco dell'albero a motore così lavorato. Questa bussola in acciaio dovrà avere le stesse dimensioni e contorni che aveva l'albero in origine. Questa riparazione presume che non può essere fatta alcuna variazione del peso e delle dimensioni dell'albero motore originale.
- H** E' permessa qualsiasi riduzione al flusso di acqua per il raffreddamento del motore.
- I** Non è consentita la lucidatura o rimozione metallica nei passaggi/condotti interni, carburatori, condotti di aspirazione e scarico.
- Y** Non è consentita la lucidatura o il bilanciamento del gruppo rotante e delle sue parti (rotanti ed in moto alternato).
- K** Ogni sistema atto alla regolazione del cavalletto è consentito, purché non sia modificato il motore. Tale sistema non deve però funzionare a motore acceso.
- L** La leva del tilt può essere rimossa e lo spessore del bracket del tilt imbullonato.
- M** I buchi sulla barra dello sterzo possono essere allargati per attaccare i cavi della timoneria.
- N** Si può usare qualsiasi appendice per portare in avanti la staffa dell'anticipo.
- O** Il paraspruzzi può essere modificato per il passaggio del cavo dell'acceleratore e per avere accesso alla trombetta di aspirazione-aria del carburatore. Gli eventuali buchi sul lato non possono eccedere i 30 mm. di diametro o l'equivalente area.
- P** L'albero dell'elica può essere modificato o sostituito per consentire il montaggio di qualsiasi elica.
L'elica è libera.
- Q** E' vietato l'uso di parti di ricambio non Yamato.
- R** Misure non quotate nella fiche di omologazione non possono essere alterate. Se un dettaglio non può essere verificato con l'aiuto delle figure nella fiche di omologazione, la parte in questione può essere confrontata con una corrispondente parte stock. La comparazione può essere effettuata in modo approssimativamente usando il sistema di comparazione se le tolleranze di lavorazione non sono disponibili.
- S** Il pilota è l'unico responsabile dello stato del motore in corsa. Errori da parte del costruttore, meccanico o precedenti possessori non costituiscono una scusante.

- T** Lo stacco motore è obbligatorio.
- U** Il rialesaggio è consentito solo per la prima misura (alesaggio massimo 66,5 mm).
Si può utilizzare ogni tipo, misura o modello di dado, bullone, vite e rondella ad esclusione della vite della farfalla che deve rimanere originale.
- V** E' permesso verniciare di qualsiasi colore le parti del motore e i relativi accessori.
- W** Si può eseguire qualsiasi buco per fissare in modo sicuro il motore allo scafo.
- Z** Ad eccezione delle specifiche sopra riportate, è assolutamente vietato effettuare ogni alterazione ai componenti standard del motore rimuovendo o aggiungendo materiale. In particolare questo include componenti soggetti ad ogni forma di lavorazione meccanica, rettifica, lavorazione a mano, rilavorazione, cambio forma, rimozione di sbavature, lucidatura se non specificatamente concesso.
- X** Le pipette possono essere sostituite.

Art. 9 – CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'olio lubrificante per due tempi può essere aggiunto al carburante.

L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

GT15

NORMATIVA TECNICO/SPORTIVA 2017

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 AMMESSI

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.

Sono ammessi alla classe GT15 giovani piloti, dai 14 anni compiuti ai 18 anni, regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia.

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 di 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 apposta 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 apposta 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".

Qualora i piloti della categoria GT15 siano in numero superiore a 14, a seguito delle prove di qualificazione verranno effettuate 2 manche definite A e B.

Alle manche A parteciperanno i piloti che hanno ottenuto i migliori 10 tempi in prova; gli altri parteciperanno alle manche B.

Pertanto la classifica di Campionato Italiano verrà di gara in gara redatta dal 1° al 10° posto sui risultati della sommatoria delle manche A e dall'11° in poi sulla sommatoria delle manche B.

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 è stato comunicato anticipatamente alla riunione piloti.

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

33. 30 secondi prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "30 secondi".

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

35. Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo è 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 è 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.

BARCHE DA CORSA STORICHE

NORME GENERALI F.I.M. 2017

Art. 1 - PREMESSA

Le -Barche da Corsa Storiche- sono il settore storico-sportivo ufficiale della F.I.M.

Promuove la conservazione, il restauro e l'attività dinamica delle barche da competizione del passato.

Questo regolamento è valido solo per manifestazioni rievocative non competitive.

Art. 2 - IMBARCAZIONI

A - Classificazioni

Sono classificate **Storiche** e ammesse alle manifestazioni di questo settore **solo** le barche da corsa costruite originalmente all'epoca che, preservate nel tempo, esistono ancora al giorno d'oggi.

Le repliche non sono ammesse.

Categorie Storiche

- Racer, Entrobordo Corsa
- Runabout, Entrobordo Sport
- Fuoribordo Corsa, Sport

Periodi Storici

- Vintage - Barche con più di 50 anni d'anzianità
- Classic A - Barche con più di 30 anni d'anzianità
- Classic B - Barche con più di 20 anni d'anzianità

B - Autenticità

Il proprietario deve dichiarare sul modulo di partecipazione tutte le notizie utili a comprovare l'**autenticità storica** della barca e del **tipo di motore** usato all'epoca (**art.2-A**).

Diversamente non sarà accettata.

C - Norme di Sicurezza

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni barca deve essere presentata alle verifiche tecniche in buono stato generale di utilizzo e dotata dei seguenti **dispositivi di sicurezza**.

1 - Interruttore Spegnimento Motore

Deve essere del **tipo a strappo** collegato al pilota. Deve essere **automaticamente operativo** per l'immediata interruzione del funzionamento del motore e per l'isolamento della batteria da tutti i circuiti elettrici.

2 - Acceleratore

Deve avere il ritorno automatico, **più una molla supplementare** di richiamo generale di sicurezza.

3 - Cofano motore

Deve avere almeno **due ganci di sicurezza** per lato. Così anche ogni altro cofano rimovibile.

4 - Sospendite - Ganci

Ogni barca deve utilizzare **solo proprie** sospendite e ganci (tipo-chiuso).

Certificate per un sollevamento totale di almeno il **doppio del peso** della barca.

La loro efficienza ed uso sono di esclusiva **responsabilità** di chi le utilizza.

5 - Pagaia

E' obbligatorio avere a bordo una pagaia immediatamente utilizzabile.

L'intera pala deve essere di colore **arancione fluorescente** (per segnalazioni d'emergenza).

6 - Video-camera a bordo

E' vietato fissare qualsiasi tipo di video-camera **sul casco**.

Può essere fissata sulla barca, ma con un **cavo supplementare** di sicurezza.

7 - Estintore a terra

Dentro il parco-alaggi ogni barca deve sempre avere disponibile un **proprio** ed efficiente estintore di almeno **2 kg.** di capacità.

Deve essere **immediatamente utilizzabile** durante i rifornimenti di benzina / avviamento del motore.

8 - Elica in folle

Nel parco-alaggi è **divieto** di avviare i motori con **l'elica inserita** in presa diretta con il motore.

D - Numero di Gara - Pubblicità

Il numero di gara è **obbligatorio** (possibilmente lo stesso dell'epoca).

Deve essere di dimensioni ben visibili sulle **due fiancate verticali** della barca.

E' vietato qualsiasi tipo di **pubblicità** (salvo quelle ,documentate, già esistenti all'epoca).

Art. 3 - PILOTI

A - Piloti Ammessi

Sono ammessi piloti italiani e stranieri, con il limite massimo di 75 anni d'età (in compimento nell'anno in corso). Devono essere tesserati ad Associazioni affiliate alla FIM/UIM, in possesso dei documenti richiesti e con **provata esperienza di guida** del tipo di barca condotta. **I nuovi Piloti alla loro prima partecipazione** devono attestare al commissario generale dove e quando hanno acquisito l'esperienza di guida della propria barca. **E' ammesso un solo Pilota** per ogni barca iscritta alla manifestazione.

B - Responsabilità

Ogni pilota :

- **deve rispettare** questo regolamento e le comunicazioni della FIM inerenti la sua attività motonautica.

- **è responsabile della veridicità** dei documenti e dei dati forniti.

- è consapevole dei possibili rischi di questa disciplina e **partecipa a suo pieno rischio e pericolo**.

- ha l'obbligo di rispettare le istruzioni generali della manifestazione ricevute alle riunioni piloti.

- **deve partecipare senza alcun spirito competitivo**, senza causare situazioni di pericolo per sé e per gli altri.

- per il fatto stesso della sua iscrizione alle manifestazioni, **si dichiara automaticamente garante in proprio** per tutti i danni causati a persone e cose derivanti dalla sua partecipazione.

- **ha l'obbligo**, pena l'esclusione, di sottoscrivere le dichiarazioni di responsabilità richieste.

E' raccomandato stipulare una adeguata e specifica **propria Polizza di Assicurazione RC** a riguardo.

C - Documenti Richiesti

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni pilota **deve presentare** alle Verifiche tecniche.

Piloti Italiani

1 - Licenza Pilota o Tessera Conduttore **F.I.M., validità 2017.**

2 - Certificato medico di sana e robusta costituzione, valido **solo** se rilasciato nel **2017.**

Piloti Stranieri

Gli equivalenti 2 documenti, validità 2017, rilasciati dalle loro Federazioni Nazionali.

D - Abbigliamento di sicurezza

Pena l'esclusione dalla manifestazione, pilota ed equipaggio **devono presentare** alle verifiche ed **indossare** durante le prove in acqua, anche in situazioni di avaria, il seguente abbigliamento.

La scelta e l'efficienza dei capi d'abbigliamento sono di **esclusiva responsabilità** di chi li indossa.

1 - Casco

Deve essere **solo di tipo automobilistico** (omologato), adeguatamente protettivo.



Deve essere **100 % di un unico colore brillante** : arancione, o rosso, o giallo.

E' consigliato l'uso del collare agonistico di protezione.

2 - Giubbotto Salvagente

Deve essere **solo moderno - tipo competizione** (omologato) adeguatamente protettivo.

Deve essere **solo** di colore : arancione, o rosso, o giallo.

3 - Tuta - Guanti

Devono essere adeguatamente protettivi.

Art. 4 - ORGANIZZAZIONE MANIFESTAZIONI

A - Manifestazioni - Organizzatori

Le Manifestazioni riservate alle Barche da Corsa Storiche devono essere organizzate **solo** come **-Esibizioni Rievocative non Competitive-**.

Devono essere fatte in massima sicurezza, **senza alcun tipo** di cronometraggio e classifiche agonistiche finali.

Gli organizzatori, sotto la loro responsabilità, **sono garanti** della **corretta accettazione** delle barche classificate storiche (**art.2-A**), di tutti i **controlli ed i servizi di sicurezza** previsti e dell'effettuazione della manifestazione, nel pieno rispetto di tutto quanto è **richiesto dal presente regolamento**.

B - Autorizzazioni

Tutti gli organizzatori di manifestazioni fatte sul territorio nazionale hanno l'obbligo di :

- richiedere l'**autorizzazione FIM** (settore -Barche da Corsa Storiche-)
- richiedere l'**inserimento** a calendario FIM entro il **30 marzo 2017** (data da concordare)
- richiedere anticipatamente **le autorizzazioni locali**, terra-acqua, alle autorità competenti

C - Assicurazioni

Deve essere attivata, come la legge prevede, una adeguata polizza **assicurativa RC** (alaggi compresi).

D - Documenti - Partecipazione piloti

La partecipazione è **solo ad invito** a discrezione dei singoli Organizzatori.

Per ogni Barca è ammessa l'iscrizione alla Manifestazione di **un solo Pilota**.

Documenti da spedire ai Piloti, almeno 30 giorni prima della Manifestazione.

- 1 - Modulo di Partecipazione. Considerato **nullo** se ritornato non firmato
- 2 - Estratto norme/Piloti -Barche da Corsa Storiche- (italiano-francese-inglese)
- 3 - Informazioni generali (programma, orari, hotel, etc.)

E - Elenco Iscritti

Deve essere sempre stilato l'**elenco dei Partecipanti** e delle Barche con relative note storiche.

F - Consegna Pass / programma Orario

Al loro arrivo, devono essere consegnati ai Piloti : **1 Pass Auto Assistenza - 4 Pass Team - Programma**.

G - Riunioni Piloti

Prima di scendere in acqua, **presenti anche tutti i Responsabili** delle Barche-Assistenza sul circuito, deve essere fatta **una riunione sabato** ed una altra **eventuale domenica**. Per informarli circa le procedure, le bandiere, il comportamento di guida ed eventuali modifiche al programma orario.

I Piloti Assenti alle riunioni non devono essere autorizzati a scendere in acqua.

H - Verifiche Tecniche-Sportive a Barche e Piloti

Vanno effettuate **entro le ore 12 di sabato**.

A cura/responsabilità del Commissario Generale, **sono obbligatorie** le preventive Verifiche dei **documenti** (Scarico-responsabilità, Licenza conduttore) e le Verifiche tecniche di **sicurezza** a Barche e Piloti.

Se non in regola : **il commissario deve negarne la partecipazione** (non sono ammesse deroghe).

I - Sicurezza Attività in Acqua

Norma generale della manifestazione.

Durante le **intere giornate** di sabato e di domenica, **tutti gli intervalli inclusi**, possono scendere in acqua **SOLO le Barche storiche** e i relativi **piloti** regolarmente iscritti, già verificati e che hanno partecipato a tutte le riunioni piloti e **SOLO** con tutti i **Servizi di supporto/sicurezza operativi**. **Per motivi di sicurezza** I preposti al controllo possono **dare il nulla-osta** a scendere in acqua solo nel **rigido rispetto di questa norma** (non sono ammesse deroghe).

L - Esibizioni

- Devono essere fatte **solo** nelle giornate di sabato (1/2 esibizioni) e domenica (2 esibizioni).
- Le 3 categorie (art.2-A) non devono essere **mai mischiate** nelle esibizioni in circuito.
- **Ogni esibizione** deve essere effettuata solo **nel circuito allestito** (punto M).
- **Ogni esibizione** (massimo 12 barche) deve essere programmata con almeno **10 giri di circuito**.
- **Orari** : devono essere fatte tutte tra le ore 10/12,30 e tra le 15/17,30 max.
- **Procedura di partenza**: le Barche devono partire **solo** tutte assieme dietro la Pace-Boat dell'organizzazione, la quale, **dopo un giro** del circuito in Parata, darà **il via-libera** all'esibizione.
- **Bandiere** : la partenza è data con la bandiera Verde, il rallentamento con la Gialla, l'interruzione con la Rossa, la fine con la bandiera a Scacchi.

M - Circuito

Il circuito deve avere una percorrenza massima di 1700 mt.

La prima boa di virata deve essere posizionata **a non oltre 200 mt. dai Pontili di partenza**.

Possono essere.

- **a Bastone** : rettilinei, lunghi max. 750 mt. cad.
- **a Triangolo** : rettilinei, lunghi max. 500 mt. cad.

Ogni virata: sempre minimo 2 grandi Boe da regata **arancioni**, **distanti** tra di loro 50/80 mt.

N - Premiazione Piloti

Tutti i Piloti devono ricevere il **Trofeo di Partecipazione**, con luogo e data della Manifestazione. E' discrezione dell'Organizzatore assegnare anche Trofei di Merito collezionistico-sportivo.

Art. 5 - PERSONALE / LOGISTICA / MEZZI ASSISTENZA

A - Commissario Generale

- **E' il responsabile generale** terra/acqua dell'evento. **Nominato** dal Comitato Organizzatore.
- Deve essere di **comprovata esperienza** di questo settore.
- **Esegue** il controllo pre manifestazione del personale e dei mezzi/attrezzature d'assistenza.
- **Esegue** le Verifiche Tecniche - Sportive a Barche e Piloti (**modulo FIM**).
- **Presiede** le 2 riunioni Piloti.
- **Dirige le Esibizioni in acqua** e con bandiere e radiotrasmittenti VHF **coordina l'intervento** delle Barche per il Supporto-Tecnico, della barca Salvamento Piloti ed il Servizio Medico di pronto soccorso.

B - Personale di Controllo - Orari

- Responsabile alaggi / Pontili
- Controllo ingressi al Parco Alaggi
- Assistenza tecnica: Alaggi-Gru / sui Pontili
- Consegna Documenti / Pass
- Guardia Notturna **professionale, fissa-interna nel Parco Alaggi**, per Vigilanza esclusiva continuata

Orari

Tutto il Personale Addetto **deve garantire** ininterrottamente i Servizi di Assistenza e Sorveglianza, dall'arrivo dei Piloti fino alla fine della Manifestazione, **senza intervalli scoperti**.

C - Parco-Alaggi

- Il parco alaggi deve essere **recintato SOLO e totalmente** con transenne in ferro.
- Deve avere la capienza per ospitare **le Barche + Auto-assistenza, la Gru e l'Ambulanza**, oltre allo spazio necessario per la movimentazione di barche e carrelli.
- Nell'area è **vietato l'ingresso al pubblico**.
- Nell'area è **vietato fumare**.
- L'ingresso deve essere presidiato e **consentito solo tramite Pass** riservati a Teams/addetti ai lavori.
- Gli ospiti **durante gli alaggi** pre-post esibizioni **devono uscire** dal Parco-Alaggi.

- **Gli Estintori** (punto D) devono essere a immediata disposizione.
- **Le taniche di benzina** devono essere posizionate in **zone protette** e lontane da fonti di accensione.
- **E' obbligatorio** un Servizio Professionale di **Sorveglianza Notturna** durante tutta la manifestazione.

D - Servizio Antincendio

Nel parco alaggi ci devono essere almeno **4 Estintori di grande capacità**, posizionati ben in vista.

E - Gru

Deve essere prevista una Gru con **manovratore esperto** che, per dimensioni e capacità di sollevamento (**minimo di 2500 Kg. certificati**), sia idonea per gli Alaggi delle barche **fino ai pontili**.

F - Pontili

Devono essere **sottostanti la Gru**, sufficienti per ormeggiare in acqua **contemporaneamente** almeno **6 Barche**.

Importante. I bordi dei Pontili devono avere **protezioni in gomma a livello 0 dell'acqua**.

Almeno : 30 cm. Sopra // 30 cm. sotto, a cavallo del livello dell'acqua.

G - Ambulanza - Medico Responsabile

Deve essere presente, posizionata **all'interno del Parco-Alaggi**, un'ambulanza con Infermieri e con un **Medico abilitato alla rianimazione**, responsabile del Pronto Soccorso Sanitario della manifestazione in continuo contatto VHF con il commissario generale.

Devono essere presenti ed operativi dall'inizio alla fine dell'intera Manifestazione, intervalli inclusi.

In caso di allontanamento, l'esibizione deve essere **immediatamente sospesa** fino al loro ritorno.

H - Radio Trasmittenti VHF

Devono essere fornite, operative in continuo collegamento tra di loro, a :

- Commissario Generale
- Responsabile ai Pontili
- Medico / Pronto soccorso
- Barche Supporto Tecnico (tutte)
- Barca Salvamento-Sommozzatori

I - Barche Assistenza - Pronto Intervento

Durante le Esibizioni devono essere operative all'interno del circuito almeno **2 barche** sui Circuiti a Bastone, almeno **3 barche** sui Circuiti a Triangolo.

Ogni barca deve essere efficiente per il tipo di assistenza richiesta, **con un motore adeguatamente potente** per un immediato pronto intervento.

Deve avere a bordo :

- **2/3 Persone solo adulte**, con conduttore esperto, provviste di Salvagenti efficienti.
- **Radio** trasmittente VHF, in continuo contatto con il Commissario Generale.
- **Bandiera Arancione di Riconoscimento**, grande e su bastone fisso alto almeno mt.1,50.
- **Set Bandiere** di Segnalazione : Verde, Gialla, Rossa.
- **Estintore** di grande capacità, omologato per lo spegnimento d'incendio di benzina.
- **Cime** per Recupero - Traino.

L - Barca Salvamento - Sommozzatori

Durante le esibizioni deve essere presente-all'interno del circuito-una **ulteriore Barca** esclusivamente destinata al **Salvamento-Piloti**.

Con un **motore potente** e con a bordo, oltre al conducente, **2 Sommozzatori specializzati nel recupero delle persone**, di cui almeno **uno esperto di primo soccorso** di rianimazione e **forniti** di una Radio trasmittente VHF in continuo contatto con il Commissario Generale.

In caso di loro allontanamento dal circuito, l'esibizione deve essere **subito sospesa** fino al loro ritorno.

M - Barche Controllo Navigazione

Da richiedere alle Autorità Locali per controllare la navigazione attorno al circuito durante le esibizioni.



Art. 6 - DOCUMENTI DELLA MANIFESTAZIONE

Il comitato organizzatore deve tenere a disposizione della FIM **durante tutta la Manifestazione e conservare poi** nell'incartamento di chiusura dell'evento i seguenti documenti :

- **Moduli Partecipazione dei Piloti**
- **Modulo Verifiche Tecniche-Sportive di barche-piloti**