



## **REGOLAMENTO NAZIONALE ATTIVITA' DIPORTO 2017**

*(Approvato Consiglio Federale del 17 febbraio 2017 e Consiglio Federale del 5 luglio 2017)*

### **Art. 1 – PREMESSA**

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

L'attività Nazionale Diporto sarà regolamentata secondo le norme di cui ai successivi articoli integrati dai predetti regolamenti U.I.M.

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

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

### **Art. 3 – ATTIVITA' NAZIONALE**

#### **Art. 3.1- Conduttori ammessi all'attività Nazionale**

Sono ammessi all'Attività Nazionale Diporto i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di abilitazione al comando e condotta di unità da diporto (patente nautica ove richiesta).

Essi soli hanno diritto all'acquisizione di punteggi ed agli eventuali titoli finali.

Gli equipaggi, formati dal pilota e dal navigatore partecipanti a tutte le discipline del diporto e nel caso si rendesse necessario, possono sostituire previa comunicazione alla Direzione Gara, solo il navigatore.

I punteggi riferiti ai piloti di ogni Società formano la graduatoria delle Società.

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

#### **Art. 3.2 - Unità da Diporto ammesse**

Possono partecipare alle prove di Campionato Italiano le unità da diporto classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modificazioni ed integrazioni.

#### **Art. 3.3 - Tipo di attività – Diporto Agonistico**

Le attività previste nel Diporto si dividono in:

- 1)Regolarità
- 2)Inseguimento
- 3)Slalom
- 4)Match Race
- 5)Rally Marathon

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

#### **Diporto - Manifestazioni Promozionali**

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

Prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gimkana, etc.)

Sono autorizzate dal Consiglio Federale o per delega dai Comitati Regionali o dalle Delegazioni Regionale FIM o secondo specifiche richieste, previo parere e proposta della Commissione Diporto.

### **Art 3.4 - Campione d'Italia**

Il titolo di Campione Italiano è messo in palio per tutte le classi e le specialità secondo il calendario nazionale approvato annualmente dal Consiglio Federale, su proposta della Commissione Diporto.

### **Art 3.5 - Modalità e validità dei Campionato Italiani**

I Campionati italiani si disputano per ogni classe e specialità ammessa secondo il numero delle prove ed il numero minimo di iscritti stabiliti dal calendario ufficiale nazionale promulgato dal Consiglio Federale su proposta della Commissione Diporto.

I Campionati Italiani per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno 2 Regioni.

Possono partecipare ai Campionati Italiani delle specialità Regolarità – Slalom e Inseguimento solo i piloti o gli equipaggi che hanno effettuato almeno 1 gara a livello regionale e/o interregionale.

### **Art. 3.6 - Il numero dei concorrenti e imbarcazioni (gare regionali – interregionali –Campionati Italiani.**

Le gare regionali e interregionali dove è presente l'equipaggio, per essere omologate, devono avere la partecipazione di almeno 4 imbarcazioni (partite).

Per le specialità dove è presente solo il pilota, per essere omologate devono avere la partecipazione di minimo 4 piloti (partiti) in classifica.

I Campionati Italiani dove è presente l'equipaggio, per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno 8 imbarcazioni (partite). Per le categorie dove è presente solo il pilota, per essere omologato deve avere la partecipazione di almeno 8 piloti (partiti) in classifica.

### **Art. 3.7 - Partenze**

Le partenze possono avvenire:

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

### **Art. 3.8 – Programma gara**

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

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

### **Art 3.9 - Classifica finale**

Al termine di ogni gara deve venir esposta la classifica.

### **Art. 3.10 - Ufficiali di Gara - Cronometraggio**

La direzione di ogni gara è affidata ad un Commissario Generale o ad un Direttore di Gara (in mancanza del Commissario Generale), appositamente designato dalla F.I.M. e coadiuvato da altri Ufficiali di Gara necessari per il regolare svolgimento delle gare e, dove necessita, dai Cronometristi F.I.C.r..

Deve essere previsto il Giudice di giornata.

### **Art. 3.11 – Delegato della F.I.M.**

Il Delegato della Commissione Diporto alle manifestazioni e gare nazionali e/o regionali ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa alle decisioni del Giudice di giornata con parere consultivo;
- approva le variazioni al programma per causa di forza maggiore;

- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale o con il Direttore di Gara, cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Commissario Generale o del Direttore di Gara, può sostituire uno qualunque degli Ufficiali di Gara.

#### **Art. 3.12 - Comitato d'emergenza**

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

- Commissario Generale o dal Direttore di Gara;
- un rappresentante del Comitato Organizzatore;
- il Delegato della F.I.M.;
- il Rappresentante dei piloti, che se non designato, dovrà essere nominato durante la riunione piloti.

#### **Art. 3.13 - Percorrenze minime delle classi Internazionali**

Come da Regolamento U.I.M..

#### **Art. 3.14 - Percorrenze e classi Nazionali**

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

#### **Art. 3.15 - Riunione piloti e conduttori**

La riunione è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota e/o navigatore per imbarcazione. L'assenza e/o la mancanza della firma comportano l'esclusione dalla gara.

I piloti e i navigatori che si presentano in ritardo (dopo la firma di presenza) sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

#### **Art 3.16 - Segnali e loro significati**

Bandiere:

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

#### **Art. 3.17 - Premiazione**

La consegna dei premi avviene per le prove di Campionato italiano almeno sino al terzo posto della classifica finale della giornata per il primo equipaggio e per il primo pilota.

La premiazione comunque dovrà essere fatta entro un'ora dalla chiusura della manifestazione.

Nel caso vi siano contestazioni in corso la Premiazione avverrà in base all'ordine di arrivo, sub giudice.

#### **Art. 4 - SICUREZZA**

Secondo le normative federali.

### **PROGRAMMA ATTUATIVO GENERALE DIPORTO**

#### **Art. 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO**

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

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

**Art. 1.3** - Durante le gare è ammessa l'eventuale sostituzione del/dei motori

## **Art. 2 - CALENDARIO**

**Art. 2.1** - Per la stagione **2017** possono essere assegnati i seguenti titoli di Campione Italiano Regolarità

- Inseguimento
- Slalom
- Match Race
- Rally Marathon

**Art. 2.2** - Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Diporto per la prescritta approvazione.

**Art. 2.3** - Le società devono inviare le richieste di organizzazione di gare regionali e interregionali, di organizzazione dei Campionati Italiani e di eventuali manifestazioni promozionali ai Comitati/Delegazioni FIM per l'approvazione. Il calendario regionale deve essere inviato alla Commissione Diporto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale.

**Art. 2.4** - Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Diporto con almeno 30 giorni di anticipo. Le variazioni, se accettate, saranno sottoposte all'approvazione del Consiglio Federale.

## **Art. 3 - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE E DELLE MANIFESTAZIONI**

**Art. 3.1** - L'organizzazione di una gara o di una manifestazione promozionale è promossa dalla Società che ne fa richiesta tramite il Comitato Organizzatore che deve articolarsi sulla seguente struttura minima:

- Presidente
- Segretario

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

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

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

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

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

La richiesta deve essere inoltrata:

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

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

Per quanto riguarda le gare regionali e interregionali il Comitato o la Delegazione Regionale FIM richiederà al Gruppo Ufficiali di Gara FIM la designazione degli Ufficiali di Gara.

Per i Campionati Italiani gli Ufficiali di Gara vengono designati direttamente dall'Ufficio di Gara FIM.

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

### **Art. 5 - DOCUMENTAZIONE DI GARA**

**Art. 5.1** - A gara effettuata il Comitato o la Delegazione Regionale FIM invierà, di volta in volta i bustoni delle gare contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Diporto alla Commissione Diporto perché la esamini prima di essere sottoposta all'approvazione del Giudice Unico.  
Per i Campionati Italiani il bustone verrà consegnato al personale FIM (se presente).

**Art. 5.2** - La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico, viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto).

### **Art. 6 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI**

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

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

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

### **Art. 7 - PARTECIPAZIONE ALLE GARE**

**Art. 7.1** - Per partecipare alle gare di REGOLARITA' il pilota deve essere in possesso di tessera conduttore o licenza FIM e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo di tessera conduttore o licenza FIM.

La tessera conduttore per il navigatore viene rilasciata a 16 anni compiuti.

Per le specialità: MATCH RACE - SLALOM – INSEGUIMENTO - RALLY MARATHON e SPEED RUN il pilota e il navigatore (dove previsto) devono essere in possesso di tessera conduttore o licenza FIM.

La tessera conduttore viene rilasciata all'età di anni 16 compiuti per il pilota e a 14 anni compiuti per il navigatore (dove previsto).

**Art. 7.2** - La domanda di partecipazione deve essere presentata al Comitato Organizzatore come previsto nel regolamento di gara.

**Art. 7.3** - Il pilota all'atto dell'iscrizione dovrà esibire:

- patente nautica in originale quando previsto dalla normativa della gara e se richiesta per l'unità con cui partecipa;
- tessera conduttore o licenza FIM;
- documentazione di bordo, ove prevista;

- documentazione relativa all'apparato motore, ove previsto;
- Tessera Conduttore per il navigatore e tessera FIM per eventuali passeggeri.

**Art. 7.4** - Il pilota è personalmente responsabile di:

- conformità dell'unità con cui gareggia alle caratteristiche risultanti dai documenti che presenta all'atto dell'iscrizione (unità e motore);
- esistenza ed efficienza delle dotazioni di bordo previste dalla legge per il tipo di unità con cui gareggia relativamente alla fascia di navigazione dove si svolge la gara.

**Art. 7.5** - La non rispondenza delle caratteristiche reali dell'unità da diporto e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara.

Il numero di gara deve essere apposto su ambedue i lati dell'imbarcazione e posizionato in maniera ben visibile verso prora; possibilmente dovrà anche essere ripetuto in coperta, leggibile dal posto di guida.

Il numero deve essere di colore nero su fondo bianco ed avere le seguenti dimensioni minime: altezza cm. 25 e corpo cm. 3,5.

### **Art. 8 - RECLAMI**

I reclami riguardanti irregolarità accadute durante la gara devono essere presentati dal concorrente al Commissario Generale o al Direttore di Gara entro 30 minuti dal suo arrivo.

Quelli avverso la classifica entro 30 minuti dall'esposizione della stessa, nell'orario e nel luogo previsti dal programma di gara.

Il reclamo firmato dal partecipante deve essere accompagnato dalle previste tasse, stabilite annualmente dalla FIM, che vengono restituite solo nel caso in cui il reclamo è accettato.

Solo il Commissario Generale o il Direttore di Gara ed il Delegato FIM possono effettuare dei controlli e possono richiedere spiegazioni ai Cronometristi su eventuali problemi, a loro segnalati, di cronometraggio.

### **Art. 9 - SQUALIFICA**

**Art. 9.1** La squalifica può essere resa nota al concorrente durante la gara con l'esposizione della bandiera nera anche senza mostrare il numero di gara, da parte dell'Ufficiale di Gara.

## **SICUREZZA**

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

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

**Art. 2** - Nel caso il Comitato Organizzatore locale lo ritenesse necessario possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle già previste dalle leggi vigenti.

Queste devono essere presenti a bordo fin dal controllo tecnico e devono essere indicate nel regolamento di gara.

**Art. 3 - Assistenza medica** - Durante lo svolgimento di una gara di Regolarità deve essere previsto un medico al seguito della manifestazione ed un'ambulanza all'arrivo. Durante le prove di inseguimento, slalom, match race, rally marathon, oltre alla presenza del medico e dell'ambulanza vi deve essere un battello di salvataggio con personale adibito al soccorso.

**Art. 4 - Casco e giubbotto** - Il pilota ed il navigatore/i, nonché eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento delle gare debbono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato color arancione; il pilota è responsabile della loro efficienza.

Tutte le persone a bordo di unità impegnate in gare di regolarità con media prescelta inferiore ai 50 Km/h sono esentati dall'obbligo del casco. Per tutte le altre specialità oltre al giubbotto di salvataggio è previsto il casco.

**Art. 5 - Stacco di sicurezza** - Le unità da diporto che partecipano alle gare devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, anche l'eventuale navigatore deve essere collegato.

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

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

**Art. 6 - Antidoping** - I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli antidoping, etilometrici in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I. ( U.I.M. per gare internazionali).

**Art. 7 - Navigazione** - In tutte le gare di regolarità e nelle manifestazioni che si svolgono in acque libere cioè aperte alla navigazione, i concorrenti durante tutto lo svolgimento della gara devono attenersi a quanto specificato da leggi, regolamenti ed ordinanze locali.

**Art. 8** - Per quanto non specificato nella presente normativa, si fa riferimento a:

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

**Art. 9 – Serbatoi** - I serbatoi del carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere a norma.

## REGOLARITÀ

**Art. 1** - Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione la velocità media, la quale dovrà essere costantemente tenuta dalla partenza all'arrivo superando i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso.

**Art. 2** - A bordo di ogni unità vi deve essere il pilota e 1 o 2 navigatori in possesso di tessera conduttore o licenza FIM.

Oltre al pilota e al navigatore/i è ammesso il trasporto a bordo dell'imbarcazione di persone solo se tesserati FIM e nel rispetto delle caratteristiche dell'unità stessa.

**Art. 3** - Il Comitato Organizzatore può prevedere dei limiti di velocità per alcuni tratti, stabilire eventuali tratti neutralizzati o prevedere dei valori fissi di velocità. Questi devono essere chiaramente precisati nel Regolamento di gara ed i tratti in questione debbono essere indicati sulla carta nautica del percorso.

**Art. 4** - In funzione delle condizioni meteo è consentito agli equipaggi concorrenti di modificare l'eventuale media dichiarata all'atto dell'iscrizione.

Tale modifica deve essere comunicata al Commissario Generale o al Direttore di Gara e al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della gara.

**Art. 5 - Partenze** - Le partenze avvengono in base alle medie dichiarate iniziando da quella inferiore, fra medie uguali l'ordine di partenza avviene per sorteggio.

Le partenze avvengono con un intervallo non inferiore a un minuto tra concorrente e concorrente.

**Art. 6 - Percorso** - Per le prove di Campionato Italiano i percorsi possono essere in linea oppure in circuito per una lunghezza non inferiore a 50 Km. Per le gare regionali i percorsi si riducono ad un minimo di 35 km. Il minimo sviluppo per giro non può essere inferiore a 8 Km se in mare e a 5 km su acque interne. Tutti i



percorsi devono essere indicati in Km, anche se la prova si svolge in mare.

Nel caso in cui per motivi di cattivo tempo e/o di sicurezza si dovesse optare per il percorso di riserva lo stesso dovrà essere di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto.

**Art. 7 - Controlli palesi** – Dovranno essere posizionati lungo il percorso, diversamente dalla linea di partenza, almeno 2 controlli per le competizioni nazionali. Il controllo è all'asciutto con chiaro riferimento in acqua (boa arancione) posizionato a 90° rispetto al percorso.

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

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

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

**Art. 8 – Controlli segreti** – Dovranno essere posizionati lungo il percorso almeno 1 controllo per le competizioni nazionali. Deve essere posto dove sia possibile registrare il passaggio dei concorrenti e posizionato a 90° rispetto al percorso.

Nel caso in cui si dovesse optare per il percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto, i controlli sia per il Campionato Italiano e sia per le gare Regionali devono essere i seguenti: nr. 2 controlli palesi e nr. 1 controllo segreto.

#### **Art. 9 – Tracciato valevole per gare regionali e di Campionato Italiano.**

All'iscrizione il concorrente riceve la carta nautica della zona interessata alla manifestazione, in scala non superiore 1:100.000 se in mare aperto e a 1:50.000 se in navigazione interna, sulla quale è indicato il percorso.

Sulla stessa devono essere indicate in metri le distanze progressive tra la partenza e i controlli palesi fino alla boa di arrivo.

**Art. 10 – Cronometraggio e registrazione passaggio** – Il Cronometraggio e la registrazione del passaggio a tutti i punti di controllo vengono eseguiti dai Cronometristi Ufficiali.

I tempi sono registrati ai decimi di secondo, non appena la prua dell'imbarcazione passa la linea di controllo. Questo è confrontato con il tempo di passaggio teorico conseguente alla velocità dichiarata, causando una differenza positiva o negativa (espressa in secondi e decimi di secondi).

#### **Art. 11 – Classifica della gara**

a) la classifica viene espressa in termini di errore di percentuale sulla velocità predetta.

Il vincitore sarà l'imbarcazione con la percentuale di errore più bassa.

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

c) ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale o al Direttore di Gara, o ad un suo delegato entro 30 minuti dall'arrivo del concorrente.

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

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

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

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

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

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

#### **Art. 12 - Penalità**

- il concorrente che chiaramente modifichi la sua velocità in prossimità dei controlli palesi zigzagando



- o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- il concorrente che, in prossimità del traguardo, chiaramente modifichi la sua velocità zigzagando o fermandosi sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- **il concorrente che in prossimità di un controllo palese lascia la boa dal lato sbagliato sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.**

#### **Art. 13 – Squalifica**

- Invertire la marcia comporta la squalifica.

### **GARE INSEGUIMENTO E SLALOM**

In base alle disponibilità delle imbarcazioni la Commissione Diporto, sentiti i Comitati Organizzatori, decide, prima dell'inizio della stagione agonistica, di effettuare le gare regionali, interregionali e Campionati Italiani secondo le categorie di seguito elencate (A – B – C – D).

#### **CATEGORIA A) INSEGUIMENTO CON EQUIPAGGIO (pilota e navigatore)**

##### **Art. 1 – LA GARA**

La gara è svolta da unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore dove a bordo di ciascuna imbarcazione trovano posto due persone (pilota e navigatore).

**Art. 1.1** - I concorrenti gareggiano contro il tempo in batterie di due, e partendo ognuno a metà del rettilineo opposto determinando la formula ad inseguimento.

**Art. 1.2** - Vince il concorrente che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi.

**Art. 1.3** – A bordo di ciascuna unità in gara, l'equipaggio è formato del pilota e dal navigatore.

E' obbligatorio indossare il giubbotto e il casco.

L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

**Art. 1.4** - Il sorpasso é ammesso unicamente all'esterno. L'equipaggio raggiunto deve facilitare il superamento, mantenendo la sua traiettoria.

La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

##### **Art. 2 – IL CAMPO GARA**

E' di forma rettangolare, con la lunghezza massima del perimetro di metri 500, due lati di metri 50 e due di metri 200, delimitato ai quattro angoli da altrettante boe.

A metà di ciascuno dei due rettilinei sono poste altre due boe che determinano le linee di partenza e arrivo.

**Art. 2.1** - L'esecuzione della gara avviene in senso antiorario.

##### **Art. 3 - SVOLGIMENTO DELLA GARA**

L'ordine di partenza dei concorrenti viene comunicato dal Commissario Generale prima di ogni manches.

La partenza viene data con segnale acustico e bandiera.

**Art. 3.1** La partenza da fermo, con motore acceso, avviene all'altezza delle boe di partenza/arrivo.

L'ordine di partenza delle batterie, nella prima manche, è determinato per sorteggio.

##### **Art. 4 - MANCHES**

**Art. 4.1** - La gara si svolge in due manches:

**Art. 4.2** - 1<sup>a</sup> Manche

Ogni coppia, ottenuta dal sorteggio, compie 5 giri del circuito.

Se il numero **degli equipaggi** è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

**Art. 4.3** - 2<sup>a</sup> Manche

Le stesse coppie si scambiano le imbarcazioni ed effettuano 5 giri.

Se il numero **degli equipaggi** è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

##### **Art. 5 – CLASSIFICA FINALE**

**Art. 5.1** - Ogni **equipaggio partecipante**, concorre alla classifica finale con la somma dei tempi delle due manche. In caso di parità prevale l'**equipaggio** con la manche più veloce.

## **Art. 6 - SQUALIFICA**

**Art. 6.1** - Il mancato rispetto di quanto all'art. 1.4, sorpasso o il salto di boa, determina la squalifica del dell'equipaggio.

## **CATEGORIA B) INSEGUIMENTO CON SOLO PILOTA**

### **Art. 1 – La gara**

La gara è svolta da unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore.

**Art. 1.1** - I concorrenti gareggiano contro il tempo in batterie di due, e partendo ognuno a metà del rettilineo opposto determinando la formula ad inseguimento.

**Art. 1.2** - Vince il concorrente che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi.

**Art. 1.3** - A bordo di ciascuna unità in gara deve essere presente solo il pilota con giubbotto e casco. L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

**Art. 1.4** - Il sorpasso é ammesso unicamente all'esterno. Il concorrente raggiunto deve facilitare il superamento, mantenendo la sua traiettoria.

La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

### **Art. 2 – Il campo di gara**

E' di forma rettangolare, con perimetro di almeno metri 700, due lati di metri 50 e due di metri 300, delimitato ai quattro angoli da altrettante quattro boe. Il percorso non dovrà, comunque, superare i 1200 metri.

A metà di ciascuno dei due rettilinei sono poste altre due boe che determinano le linee di partenza e arrivo.

**Art. 2.1** - L'esecuzione della gara avviene in senso antiorario.

### **Art. 3) - Svolgimento della gara**

L'ordine di partenza dei concorrenti viene comunicato dal Commissario Generale prima di ogni manches. La partenza viene data con segnale acustico e bandiera.

**Art. 3.1** La partenza da fermo, con motore acceso, avviene all'altezza delle boe di partenza/arrivo

### **Art. 4) – Ordine di partenza**

L'ordine di partenza delle batterie, nella prima manche, è determinato per sorteggio.

### **Art. 5) - Manches**

**Art. 5.1** - La gara si svolge in due manches:

**Art. 5.2** - 1<sup>a</sup> Manche

Ogni coppia, ottenuta a sorteggio, compie 5 giri del circuito.

Se il numero dei concorrenti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

**Art. 5.3** – 2<sup>a</sup> Manche

Le stesse coppie si scambiano le imbarcazioni ed effettuano 5 giri.

Se il numero dei concorrenti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

### **Art. 6) - Classifica Finale**

**Art. 6.1** – Ogni partecipante, concorre alla classifica finale con la somma dei tempi delle due manche. In caso di parità prevale il concorrente con la manche più veloce.

### **Art. 7) – Squalifica**

**Art. 7.1** – Il mancato rispetto di quanto all'art. 1.5, sorpasso o il salto di boa, determina la squalifica del concorrente.

## **CATEGORIA C) SLALOM CON EQUIPAGGIO (pilota e navigatore)**

### **Art. 1 – LA GARA**

La gara è svolta da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore dove a bordo di ciascuna imbarcazione trovano posto due persone.

I percorsi paralleli sono delimitati all'inizio ed alla fine da due boe, come da grafico.

Ogni percorso singolo dovrà avere una lunghezza massima di 100 metri.

**Art. 2** - A bordo di ciascuna imbarcazione gareggiano due persone, pilota e navigatore, che devono indossare il giubbotto di salvataggio ed il casco. L'unità deve essere munita di stacco motore di sicurezza.

**Art. 3** - Le partenze avverranno in base al sorteggio. Le due unità in partenza si troveranno allineate in testa

ciascuna ad un percorso con motore acceso, nello stesso senso di marcia, il via verrà dato dal Commissario Generale o dal Direttore di Gara.

**Art. 4** - Ogni equipaggio dovrà effettuare il percorso in andata e ritorno.

Terminato il primo percorso i concorrenti invertiranno il percorso e il mezzo per ripetere la prova.

Verrà cronometrato il tempo dei due percorsi e questi sommati daranno il tempo totale.

**Art. 5** - Il salto di boa comporta 20" di penalità. La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

**Art. 6** - Risulta vincitore della specialità l'equipaggio che ha realizzato il miglior tempo complessivo.

**Art. 7** - In caso di parità prevarrà l'equipaggio con il miglior tempo di manche

## **CATEGORIA D) SLALOM CON SOLO PILOTA**

**Art. 1)** - Lo slalom viene disputato da due unità omogenee per tipo e motorizzazione per ogni manche.

**Art. 1.1** - I mezzi vengono forniti dal Comitato Organizzatore.

**Art. 2)** - I percorsi paralleli sono delimitati all'inizio ed alla fine da due boe di dimensioni maggiori di quelle poste lungo lo stesso. Il percorso singolo dovrà avere lunghezza non inferiore ai 150 metri ed in questo tratto vanno inserite, oltre a quelle di testa, sei boe disposte a distanza regolare.

Per percorsi superiori ai 150 metri devono essere posizionate ulteriori boe ogni 25 metri. La distanza tra i due percorsi deve essere superiore a 50 metri.

A seconda del tipo di imbarcazioni partecipanti impiegate è facoltà del Comitato Organizzatore definire di volta in volta la lunghezza e la larghezza del campo di gara sempre mantenendo lo stesso rapporto di distanza fra le boe; le dimensioni devono, comunque, essere precisate nel programma.

**Art. 3)** - Gareggia solo il pilota, che deve indossare il giubbotto di salvataggio e il casco; l'unità deve essere munita di stacco motore di sicurezza. Non è ammessa la presenza di passeggeri oltre al conduttore/pilota.

**Art. 4)** - Le partenze avverranno in base al sorteggio. Le due unità in partenza si troveranno allineate in testa ciascuna ad un percorso con motore acceso, nello stesso senso di marcia, il via verrà dato dal Commissario Generale.

**Art. 5)** - Ogni concorrente dovrà effettuare il percorso in andata e ritorno.

Terminato il primo percorso i concorrenti invertiranno il percorso e il mezzo per ripetere la prova.

Verrà cronometrato il tempo dei due percorsi e questi sommati daranno il tempo totale.

**Art. 6)** - Il salto di boa comporta 20" di penalità. La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

**Art. 7)** - Risulta vincitore della specialità il concorrente che, ha realizzato il miglior tempo complessivo.

**Art. 8)** - In caso di parità prevarrà il concorrente con il miglior tempo di manche.

## **MATCH RACE**

### **Art. 1 – LA GARA**

Ogni gara, con la formula del match race, ad eliminazione diretta, è svolta da due imbarcazioni omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore.

A bordo di ciascuna imbarcazione, devono essere presenti due persone, il pilota e il navigatore (equipaggio) muniti di giubbotto, casco e stacco motore di sicurezza (forniti dal C. O.).

L'unità deve essere munita di stacco motore di sicurezza.

I Concorrenti gareggiano contro il tempo in batterie di due imbarcazioni.

Vince l'equipaggio che ottiene il migliore punteggio costruito sui tempi.

### **Art. 2 - IL CAMPO GARA**

Il disegno del percorso di gara è di forma romboidale, dove sono sviluppati due percorsi con traiettorie diverse (1 giro corto e 1 giro lungo) come da grafico.

Il percorso, deve avere una lunghezza totale massima di metri 1.000.

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

La prova del circuito, è obbligatoria per tutti.

#### **Art. 4 ABBINAMENTO BATTERIE**

Le batterie, vengono svolte dai gruppi abbinati mediante sorteggio da effettuarsi durante il briefing piloti. Sono sempre teste di serie, la prima metà degli equipaggi partecipanti che hanno ottenuto il migliore tempo durante lo svolgimento delle manche di ogni gara. La rimanente parte gli verrà abbinata solo e sempre mediante il sorteggio.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari, l'ultimo equipaggio corre da solo ed esegue comunque la prova.

E' previsto il ripescaggio dell'equipaggio meglio piazzatosi tra quelli esclusi nella manche precedente se sussiste la necessità di formare una coppia per la nuova partenza.

#### **Art. 6 - ORDINE DI PARTENZA**

L'ordine di partenza delle batterie è determinato per sorteggio.

#### **Art. 7 - SVOLGIMENTO DELLA GARA**

L'ordine di partenza dei concorrenti viene comunicato dalla Direzione Gara prima di ogni manche.

La partenza viene data da un segnale acustico e l'esposizione di bandiere.

La partenza in movimento con il motore al minimo e la sola marcia avanti inserita avviene all'altezza di una boa posta all'interno della starter area.

Le imbarcazioni compiono alternativamente le traiettorie del percorso.

La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

#### **Art. 8 - MANCHES**

La gara si svolge in due manche.

1^ Manche: ogni coppia, ottenuta dall'abbinamento delle batterie compie il giro previsto come da indicazioni impartite durante il briefing.

2^ Manche: gli stessi equipaggi si scambiano le imbarcazioni ed effettuano il giro come la 1^ manche.

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

Qualsiasi altro evento non è motivo di ripartenza.

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

#### **Art. 9 - CLASSIFICA DI GIORNATA E TITOLO DI CAMPIONE**

Ogni equipaggi concorre alla classifica di giornata acquisendo i punti ricavati dalla somma dei tempi delle due manche.

In caso di parità prevale il team che ha effettuato la manche più veloce.

Il titolo di campione è assegnato all'equipaggio che avrà ottenuto il punteggio più alto, ricavato dalla somma delle singole gare (a parità di punteggio, si terrà conto dei migliori piazzamenti ottenuti).

#### **Art. 10 - SQUALIFICA**

Il mancato rispetto di quanto all'art. 7 (salto boa), determina la squalifica dell'equipaggio dalla manche in corso.

#### **Art. 11 - PENALITA'**

L'equipaggio che ostacola la direzione di marcia degli avversari in modo palese verrà penalizzato con 5 (cinque) secondi che verranno sommati al tempo effettivo impiegato nella manche.

#### **Art. 12 - MANLEVA**

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

#### **Art. 13 - ISTRUZIONI GARA**

Durante il briefing verranno date istruzioni ed indicazioni dettagliate relative alle modalità di svolgimento delle prove libere e qualifiche cronometrate, alla partenza, al percorso gara, indicazioni punti di virata, ubicazione e caratteristiche della linea di partenza e arrivo e conferma degli orari.

E' obbligatoria la presenza di almeno un c

concorrente dell'equipaggio, pena la non ammissione a partecipare.

### RALLY MARATHON

#### Art. 1 – LA GARA

Il Rally Marathon è l'insieme delle seguenti 3 categorie: Inseguimento, Slalom e Speed Run.

Il punteggio è costruito sui tempi delle 3 prove.

La gara è svolta da due unità omogenee per tipo e motorizzazione, messe a disposizione dal Comitato Organizzatore, dove a bordo di ciascuna imbarcazione trovano posto due persone, il pilota e il navigatore.

Art. 2 - I concorrenti gareggiano contro il tempo in batterie di due imbarcazioni, disputando una prova ciascuno di: Inseguimento, Slalom e Speed Run, secondo gli specifici regolamenti.

Art. 3 - Vince l'equipaggio che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi delle tre prove.

Art. 4 - A bordo di ciascuna unità in gara, l'equipaggio è formato dal pilota e dal navigatore.

E' obbligatorio indossare il giubbotto e il casco.

L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

### SPEED RUN

#### Art. 1 – GARA

Consiste in una gara ad accelerazione tra le due imbarcazioni presenti.

La gara è basata su una distanza massima di metri 200 sviluppati su di un rettilineo delimitato da boe (come da grafico).

#### Art. 2 - MANCHE

La gara si svolge in due manche:

1^ Manche - ogni coppia, ottenuta a sorteggio, compie la prova di accelerazione.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

2^ Manche - le stesse coppie si scambiano le imbarcazioni ed effettuano la stessa prova.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

Art. 2.1 - L'ordine di partenza delle batterie, è determinato per sorteggio e viene comunicato dal Commissario Generale, prima di ogni manche.

Art. 2.2 - La partenza viene data con segnale acustico e bandiera.

Art. 2.3 - I dettagli tecnici, relativi allo svolgimento della gara, saranno forniti, ad ogni evento, alla riunione piloti.

Art. 2.4 - Ogni equipaggio, concorre alla classifica finale con la somma dei tempi delle due manche.

In caso di parità, prevale l'equipaggio con la manche più veloce.

Art. 2.5 - Il mancato rispetto di percorrenza della propria traiettoria, determina la squalifica dell'equipaggio.

### ASSEGNAZIONE DEI TITOLI DI CAMPIONE ITALIANO

#### REGOLARITA' / INSEGUIMENTO / SLALOM / MATCH RACE / RALLY MARATHON

LA TITOLAZIONE DI TUTTI I CAMPIONATI ITALIANI VIENE ASSEGNATO SE SONO PRESENTI ALMENO 2 REGIONI

Possono partecipare ai Campionati Italiani delle specialità regolarità, slalom, inseguimento, match race, rally marathon, speed run solo i piloti che hanno effettuato almeno 1 gara regionale e/o interregionale,

Art. 1 – Il titolo di Campione Italiano sarà assegnato all'equipaggio partecipante alla manifestazione.

Art. 1.1 - Le gare di Campionati Italiani di Regolarità, Inseguimento, Slalom, Match Race, Rally Marathon per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno 8 imbarcazioni (partite)

**Art. 2** - La Commissione Diporto esamina le richieste, stilerà il calendario delle gare con le località delle Finali di Campionato Italiano.

Le finali di Campionato Italiano di Inseguimento/Slalom e le finali di Rally Marathon dovranno essere organizzate nello stesso luogo e nella stessa data (stesso week end).

**Art. 2.1** - Le finali di specialità sono aperte a tutti i concorrenti che invieranno il modulo d'iscrizione entro i termini previsti dalla FIM e dai Comitati Organizzatori con le modalità di seguito riportate:

**Art. 2.2** - I concorrenti, per accedere alle finali delle varie specialità dovranno versare al Comitato Organizzatore unitamente alla domanda di iscrizione alla finale, un deposito cauzionale di € 50,00 (se richiesto). Il Comitato Organizzatore dovrà restituire il deposito cauzionale a tutti i concorrenti che avranno preso il "via" entro l'orario della premiazione.

**Art. 2.3** - Nella finale di Campionato Italiano Regolarità deve essere previsto un percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50%, e deve essere riportato sull'avan-programma, anche i controlli possono essere ridotti in eguale misura, mentre nell'Inseguimento e nello Slalom può essere ridotto in eguale misura il numero delle boe.

**Art. 2.3.1** - Nella gare di Campionato Italiano di Regolarità è obbligatoria la presenza a bordo del pilota e del/dei navigatore/i (in possesso di licenza o di tessera conduttore). Sono ammessi eventuali passeggeri, tesserati F.I.M. nel rispetto dell'art. 2 del Regolamento di Regolarità.

Nelle gare di Inseguimento, Slalom e Match Race, Rally Marathon non è ammessa la presenza di passeggeri oltre al pilota e al navigatore (ove previsto).

**Art. 2.3.2** - Le gare di Campionato Italiano si disputeranno in località scelte dalla Commissione Diporto tra le candidate ed approvate dal Consiglio Federale.

## **RALLY COMPETITION**

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

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

**Art. 2** - Nelle prove previste delle varie specialità il punteggio da attribuire ai concorrenti, è il seguente:

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

**Art. 3** - Tutte le prove debbono essere precisate nel programma di gara. Il Comitato Organizzatore avrà cura di formulare il regolamento in base alle condizioni logistiche della località prescelta per lo svolgimento della manifestazione.

**Art. 4** - La manifestazione si può svolgere in una o più giornate.

**Art. 5** - Nella documentazione, consegnata solo alla partenza verranno (precisati lunghezza del percorso, tipo e numero delle prove e tempi massimi ammessi) per i vari riscontri di partecipazione.

**Art. 6** - Alla partenza ad ogni concorrente verrà consegnata una tabella. Il pilota è l'unico responsabile della propria tabella.

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

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

**Art. 7** - Le partenze delle varie prove verranno date in base a quanto stabilito dal programma attuativo generale e da quelli specifici delle singole prove.

**Art. 8** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi.



## CAMPIONATI REGIONALI

**Art. 1** - Il Campionato Regionale si articola su un minimo di 2 (due) gare. Ogni gara deve effettuarsi in giorni diversi e risulta valida con un numero di 4 (quattro) unità da diporto partite.

**Art. 2** - Alle prove di Campionato Regionale possono partecipare gli equipaggi di Regioni diverse concorrendo solo ai premi di gara previsti dagli organizzatori per la singola giornata.

**Art. 3** - Tutte le gare si svolgono in ottemperanza ai programmi attuativi delle singole specialità.

## MANIFESTAZIONI PROMOZIONALI

**Art. 1** - Per manifestazioni promozionali si intendono tutte quelle manifestazioni non competitive che servono a promuovere la motonautica diportistica e che possono sintetizzarsi in:

a) - Raid

b) - Raduni

c) - Prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gincana, etc.)

**Art. 2** - Tutte queste manifestazioni debbono essere autorizzate dalla F.I.M. tramite la Commissione Diporto su proposta dei Comitati o Delegazioni Regionali, cui va presentata richiesta nei termini previsti, al fine di ottenere l'autorizzazione dalle competenti Autorità.

**Art. 3** - Per Raduno si intende un concentramento di scafi in località giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La finalità dei raduni è il concentramento nella stessa località di utenti diportistici con lo scopo di scambiarsi esperienze tecniche di navigazione e culturali.

**Art. 4** - I raduni possono anche essere monomarca, organizzati da case costruttrici di imbarcazioni o di motori od altro inerente la motonautica, in collaborazione con una società affiliata alla FIM.

**Art. 5** - Nell'ambito dei raduni possono essere organizzate prove agonistiche seguendo i relativi regolamenti e previste nel programma che in questo caso deve essere sottoposto ad approvazione del Comitato o Delegazione Regionale e della Commissione Diporto.

**Art. 6** - Per quanto riguarda organizzazione, partecipazione ed altro, si fa specifico riferimento a quanto previsto nel programma attuativo generale diporto e ai programmi relativi.

**Art. 7** - Il regolamento delle prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gincana, etc.) deve essere depositato con la richiesta di effettuazione presso il Comitato o Delegazione Regionale di appartenenza, che ne informa la Commissione Diporto.

**Art. 8** - I Comitati e le Delegazioni Regionali sono tenuti ad inviare alla Commissione Diporto copia delle autorizzazioni che rilasciano per queste manifestazioni.

**Art. 9** - I Comitati e le Delegazioni Regionali sono tenuti, ricevendo la documentazione sullo svolgimento di manifestazioni di cui al presente gruppo, ad inviare alla Commissione Diporto tutta la documentazione.

## RAID

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

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

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

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

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

**Art. 5** - Il concorrente od i concorrenti hanno facoltà di allungare il percorso previsto.



**Art. 6** - In questo caso la Società organizzatrice presenta al Comitato/Delegazione Regionale la richiesta precisando percorso, numero e tipo di unità partecipanti ed il nominativo del capo Raid.

**Art. 7** - Quando il percorso prevede tappe oltre le 12 (dodici) miglia dalla costa l'autorizzazione deve essere convalidata dalla competente autorità.

**Art. 8** - E' facoltà del Comitato/Delegazione Regionale rilasciare l'autorizzazione da presentare alle competenti Autorità;

**Art. 9** - La Società deve prendere tutte le precauzioni perché il Raid si possa svolgere nella massima sicurezza e ne é l'unica responsabile.

### **RADUNI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 9** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi.

Quelle dei percorsi difficoltosi e di qualsiasi altra prova di cui non esiste programma attuativo, saranno stabilite dal Comitato Organizzatore e precisate nel programma, che deve essere approvato dalla C.E.

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

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

**Art. 2** - I percorsi le velocità, le classi verranno proposte dal Comitato Organizzatore nella richiesta di gara che deve essere corredata dal regolamento particolare da inoltrare, tramite i Comitati o le Delegazioni

Regionali, alla Commissione per l'esame e approvazione successiva da parte del Consiglio Federale nei tempi previsti nel programma attuativo generale diporto.

### **GARE DI VELOCITA' – PARTECIPAZIONE**

**Art. 1** - Le unità da diporto, quando sono previste ed accettate nei loro regolamenti particolari, possono partecipare a gare di velocità di durata-lunghi circuiti – raid.

Per partecipare le barche ed i piloti (in deroga ed in sostituzione dei termini in questo regolamento), per tutto ciò che riguarda barche, certificati di stazza, equipaggi, licenze-piloti, certificati medici, dotazioni di sicurezza e quant'altro previsto, devono essere conformi a quanto richiesto dall'art. 25 del regolamento circuito.

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

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

#### **Art. 1 – MANIFESTAZIONI**

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

##### **Art. 1.1 – Manifestazioni Promozionali**

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

#### **Art. 2 - RADUNI**

Si svolgono secondo le modalità del Regolamento FIM/Diporto “Unità da diporto classificate d'epoca”

#### **Art. 3 - RAID**

Si svolgono secondo le modalità del Regolamento FIM/Diporto

##### **Art. 3.1 - Calendario delle Manifestazioni**

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

#### **Art. 4 - AUTORIZZAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI**

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

Le prove agonistiche devono essere effettuate sotto il controllo degli Ufficiali di Gara ed i comandanti delle imbarcazioni ad esse iscritte, devono essere muniti di tessera conduttore o licenza FIM.