



REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE OFFSHORE CAMPIONATO ITALIANO 2017

**CLASSE "OFFSHORE 3000"
CLASSE "OFFSHORE 5000"
CLASSE "OFFSHORE 6000"**

Approvato dal Consiglio Federale del 09/03/2017

Art. 1 – Attività nazionale - Piloti ed imbarcazioni ammesse alle gare

Sono ammessi all'Attività Nazionale Offshore 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 Offshore, i 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, 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.**

I piloti iscritti al Campionato Italiano, con regolare cauzione, sono ammessi ai contributi, rimborsi e/o agevolazioni Federali in quanto previsti. Hanno diritto ai vari benefit che i Comitati Organizzatori mettono eventualmente a disposizione.

I piloti privi di cittadinanza italiana e i piloti non iscritti a Campionato Italiano acquisiscono punti nelle singole gare, possono accedere ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori ma sono esclusi da qualunque contributo, rimborso e/o agevolazione federale.

I punti di Campionato Italiano acquisiti nelle singole prove vengono mantenuti ai fini della compilazione della classifica di Campionato Italiano per tutte quelle imbarcazioni/equipaggi (privi di cittadinanza italiana e i piloti non iscritti a Campionato Italiano) che abbiano partecipato ad almeno i 3/5 delle prove previste nel calendario agonistico, arrotondate per eccesso (es: 3 su 4 – 3 su 5 – 4 su 6 – 4 su 7).

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.

Possono partecipare alle prove di Campionato le imbarcazioni provviste di certificato di stazza relativo a classi nazionali e/o internazionali con l'obbligo della capsula di sicurezza, realizzata, a norma tecnica secondo quanto previsto dagli artt. 508 e seguenti, nonché dall'art. 730.02 – Offshore Rules UIM (anno in corso).

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

Art 1.1

Dal momento che una barca o un pilota entra nella logistica, è assoggettato al rispetto dei Regolamenti e dell'avanprogramma.

Art. 2- Campione Italiano

Il titolo di Campione italiano è messo in palio per le classi nazionali e/o internazionali secondo il calendario annuale.

Il Campionato Italiano Offshore 2017 consta delle tre seguenti classi:

- Classe Offshore 3000 - a questa classe sono ammesse imbarcazioni aventi pesi dimensioni e caratteristiche della classe Internazionale UIM Offshore 3C EPA (art. 730), munite di certificato di stazza nazionale e internazionale o, eventualmente anche del solo certificato di stazza Offshore 3000 rilasciato dalla FIM.

Trattasi di classe nazionale munita obbligatoriamente di motorizzazione Mercury 200XS (fiche 501) e Mercury 200XS SS (fiche 501 B) o altri motori omologati UIM per questa classe (vedi lista motori omologati su sito UIM).



Il Campionato Italiano Offshore classe 3000 sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr. 6 cauzioni; altresì il Campionato Italiano Offshore classe 3000 sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo a condizione che ad ogni gara vi siano presenti 6 imbarcazioni alla partenza.

Per le classi che non hanno ottenuto il numero minimo è indetto un Trofeo Nazionale “Targa F.I.M.” anziché Campionato Italiano.

A detto motore deve essere obbligatoriamente applicato il “data recorder” di cui al successivo art. 8.4.

Per tutto quanto attiene le verifiche tecniche del motore in oggetto si fa espresso riferimento alla normativa UIM.

- Classe 5000 – sia per l'imbarcazione che per la motorizzazione si fa riferimento alla normativa tecnica per la classe UIM Offshore 3D EPA (art. 730), oltre del presente regolamento, anche della vigente normativa UIM.

Con riferimento all'art.730 UIM Rules e alla tabella di suddivisione per le imbarcazioni delle Classi 3 di cui all'art. 730.1, viene apportata la sola modifica del peso minimo delle imbarcazioni tipo monocarena (mono min kg) che viene fissato a kg 1250 (valido per il solo Campionato Italiano) rimanendo sempre l'aggiunta (Add kg per m) di 100 kg/m per la lunghezza di imbarcazioni superiori al minimo come stabilito in tabella UIM.

Al solo scopo di chiarimento della tabella di cui all'art. 730.1 si puntualizza che le sole motorizzazioni ammesse in tutte le classi 3 sono i soli motori omologati UIM riscontrabili sull'elenco motori omologati UIM.

In particolare per la classe 5000 (classe UIM 3D EPA) si possono montare un numero libero di motori omologati UIM, fino al raggiungimento della cilindrata max complessiva di 6000cc e della potenza max complessiva di 400 hp.

Il Campionato Italiano Offshore classe 5000 sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr. 6 cauzioni; altresì il Campionato Italiano Offshore classe 5000 sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo a condizione che ad ogni gara vi siano presenti 6 imbarcazioni alla partenza.

Per le classi che non hanno ottenuto il numero minimo è indetto un Trofeo Nazionale “Targa F.I.M.” anziché Campionato Italiano.

Tutte le classi disputano il Campionato Italiano o la “Targa F.I.M.” su tutte le prove a calendario nazionale con l'imbarcazione dichiarata all'atto dell'iscrizione (salvo quanto previsto all'art. 13 del presente regolamento).

- Classe 6000 – sia per l'imbarcazione che la motorizzazione si fa riferimento alla normativa tecnica per la classe UIM Offshore 3S (art 730), oltre del presente regolamento, anche della vigente normativa UIM.

Per le classi che non hanno ottenuto il numero minimo è indetto un Trofeo Nazionale “Targa F.I.M.” anziché Campionato Italiano.

Tutte le classi disputano il Campionato Italiano o la “Targa F.I.M.” su tutte le prove a calendario nazionale con l'imbarcazione dichiarata all'atto dell'iscrizione (salvo quanto previsto all'art. 13 del presente regolamento).

Art. 2.1 – Iscrizioni e cauzioni per il Campionato Italiano

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

Contestualmente all'iscrizione, l'equipaggio deve versare alla F.I.M. una cauzione a titolo di garanzia per la partecipazione a tutte le gare previste dal calendario nazionale, l'importo della cauzione è stabilito annualmente dal Consiglio Federale.

Art. 2.2 – Restituzione Cauzione

La cauzione sarà restituita **all'ultima gara del** Campionato Italiano se l'equipaggio parteciperà a



tutte le gare previste a calendario.

La cauzione deve garantire la presenza della barca sul campo di gara e non necessariamente del Pilota (es. un Pilota è impossibilitato a partecipare alla gara, ma garantisce comunque la partecipazione della barca alla gara con Piloti sostitutivi, non viene incamerata la cauzione).

Se l'imbarcazione va irrimediabilmente distrutta (verbale del verificatore/Commissario Generale) non viene incamerata la cauzione.

Per tutte le rimanenti situazioni e impossibilità a partecipare alla gara NON saranno accettati giustificativi.

Le cauzioni non restituite saranno incamerate dalla FIM.

Art. 3 – Licenze

Vedi regolamento Licenza di pilota 2017.

Art. 4 – Delegato Commissione Offshore F.I.M.

Il delegato Commissione Offshore F.I.M. alle manifestazioni in Italia ha i seguenti compiti:

- assiste gli Organizzatori Locali;
- approva le variazioni all'avan-programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Commissario Generale, sostituisce uno degli Ufficiali di Gara Sportivi

Art. 5 – Comitato di 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 Offshore FIM alla manifestazione
- 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. 6 – Avan-programma

L'avan-programma per l'organizzazione delle manifestazioni deve essere redatto dal Comitato Organizzatore secondo quanto indicato dall'art. 202 UIM e dalla F.I.M. e secondo la normativa relativa alle disposizioni per la gara.

Deve giungere alla Commissione Offshore per l'approvazione almeno 45 giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni nazionali ed internazionali.

Art. 7- Percorrenza delle gare del Campionato Italiano.

Il percorso per le classi Offshore 3000 – Offshore 5000 - Offshore 6000 deve essere minimo di 50 Mn e comunque la gara non può durare più di 50'.

Il percorso può essere effettuato su più giri, anche ripetitivi, ognuno dei quali non può essere inferiore a 2,80 Mn e non può essere superiore a 4,00 Mn (tolleranza +/- 5%). Il percorso è comunque quello approvato dalla Commissione Offshore; eventuali modifiche al percorso devono essere approvate dalla Commissione stessa (o suo delegato) e/o dal Comitato di Emergenza.

Per le gare Internazionali vale quanto previsto dal Regolamento UIM art. 800.8.1.

L'organizzatore di una gara deve prevedere nell'avan-programma anche un percorso di riserva sostitutivo in caso di condizioni meteo-marine sfavorevoli all'effettuazione della gara sul percorso ordinario. Il percorso di riserva deve essere di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale stabilito nell'avan-programma.



Nell'avan-programma deve essere precisato il percorso di prova che può anche essere uguale a quello di gara e per il quale gli organizzatori si impegnano ad assicurare adeguata assistenza.

Il concorrente che prova al di fuori del percorso stabilito sarà multato o squalificato.

Se una manifestazione delle classi 3 Offshore comprende, per la stessa classe, doppia titolazione (C.M.- C.C.- C.I. - G.N.) in casi di difformità di regolamento vale il regolamento Internazionale U.I.M vigente.

Art. 7.1 – Gare Regionali

I Comitati/Delegati Regionali possono effettuare manifestazioni a carattere Regionale. Le richieste di gare dovranno essere inoltrate alla Commissione entro il 28 febbraio.

Le manifestazioni regionali dovranno svolgersi nel pieno rispetto di tutte le normative logistiche e di sicurezza vigenti per le prove di Campionato Italiano.

L'avan-programma delle gare, piano di sicurezza incluso, dovrà essere inviato alla Commissione 30 giorni prima dello svolgimento delle manifestazioni, per la necessaria approvazione.

Art. 8 – Verifiche Amministrative e Tecniche

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

A) DOCUMENTI RICHIESTI

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

- Licenza pilota (e super-licenza, dove richiesto, come da norme UIM)
- Certificato medico
- Certificato "turtle test"
- Fiche di omologazione del motore

B) DOCUMENTI CONSEGNATI

Ad ogni pilota, verrà consegnato:

- cartellino per verifiche tecniche "TA"
- copia orari aggiornati
- brochure della manifestazione (se fornita dal Comitato Organizzatore)

Non è consentito, per nessuna ragione, effettuare le verifiche amministrative e tecniche nella giornata di domenica; ovviamente ciò non vale in caso di sostituzione del motore, piede, gambale, centralina, fra le varie prove e la gara, in quanto ciò comporta obbligatoriamente una specifica verifica tecnica.

Art. 8.1 - 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:

Articolo	General FIM/UIM	Articolo	SEATS, RESTRAINTS & SIDE OF HEAD PROTECTION
711.1	Bandiera nazionale	508.20/21	Sedile con protezione per testa
710	Numero di gara	508.20/21	Cintura di sicurezza 5 o 6 punti (1.50 o 75 mm)
703.5	Golfare di traino	508.20/21	Attacchi cinture
703.7.1	Sospensioni omologate per peso (solo grilli)	508.20/21	TEST di apertura Rotary or NASCAR
508.27	Punte degli scarponi arancio	508.20/21	Scadenza cinture
	Adesivi FIM		Cockpit Mandatory Requirements
	Adesivi UIM	706.1	Stacchi elettr. Motore (Engine kill switch)
203.06	Pubblicità	508.24 715.06	Estintori CE=ABC US=AB (3C : 1 x 2Kg - 3D : 2x 2 Kg)
501	Book –stazza fiche motore (Boat Mes. Cr.)	715.08	Bussola
715.16	Richieste in Advance Programma	508.19 - 715.07	Luce stroboscopica / o bandiera arancio
715.10	2 fumogeni e 2 razzi (solo intern.)	715.12	Coltello 2 o 1 se raggiungibile da entrambi i piloti
715.05	Ancora con cima (30 mt.)+ 2 cime (solo intern.)	715.11	Fischietto uno per persona



FIM 10A	punzonatura	715.11	Laccio emostatico (solo intern.)
715.04	Pompe di sentina	715.14	n. 1 secchio o bugliolo min. 5litri
	Canopy FIM/UIM	715.13	Maschera sub (almeno una)
508.09	Hatches water deflector (10mm)	713	Casco omologato con numero gara e colore
508.11	Maniglia su Hatches	713/23.2 FIM	Collare Hans
508.07	Roll Bar / compression strut	714	Tuta da gara
508.17	Flood Tubes (per bilanciare pressione)	508.25 - 712	Salvagente (non di tipo gonfiabile)
508.14	Hatches doppia apertura 55 x 55 (N. 1 55x82,5)	508.23	Specchietti retrovisori e lavaggio vetri
508.15	Hatches contorno fluorescente cm2 (IN / OUT)	715.09	Carte nautiche/ percorso gara
508.10	Hatches cerniera o spinotti estraibili	508.26	Luce attivabile ad acqua
508.12	Hatches indicazione apertura (in e out)	508.16	Bombola aria 1 x pers. (10 minuti)+ manometro d5 cm
508.28	Riserva galleggiamento	715.15	Controllo funzionamento radio
508.30	Distanza minima casco/canopy 10cm	508.22	Volante estraibile
WINDSCREENS			
508.06	Flangia Shermo (min. 50mm e 35 mm laterale)	508.30	Incollata o bobbins (6mm dist. 10cm max)
508.30	integrita Schermo-spessore	508.05	Incassato
508.06	flangia visibile non verniciata	508.30	Trasparenza e arco di visuale

Art. 8.2 - Verifiche post gara

Alla fine della gara finale tutte le barche devono essere immediatamente e direttamente portate dai propri piloti presso la propria tenda, senza alcuna sosta intermedia e senza alcun intervento su barca e motore. I piloti con le proprie imbarcazioni non possono lasciare il parco alaggi fino a 1 ora dopo l'esposizione della classifica finale.

In caso di mancato rispetto di quanto sopra scatta la squalifica per tutte le gare della categoria in programma nella manifestazione, e il pagamento di una multa di € 1.000,00.=– Quanto sopra si applica anche per il rifiuto di presentare barca e motore alle verifiche tecniche.

In caso il pilota sia recidivo, oltre alle sanzioni di cui sopra, viene ritirata la licenza per l'anno in corso e squalificato per tutta la stagione agonistica.

Alle verifiche tecniche possono assistere solo i 2 piloti e i 2 meccanici

Art. 8.2 .1 Registro di fine gara

Il registro di fine gara , il quale riporta i nomi di tutti i piloti partecipanti ad un determinato evento, viene reso disponibile dagli Ufficiali di Gara non prima di un'ora dall'esposizione delle classifiche ufficiali.

Detto registro dovrà essere firmato personalmente da ogni pilota partecipante trascorso il predetto termine di un'ora dall'esposizione delle classifiche; perciò accanto alla firma del pilota il Giudice di Gara dovrà attestarne l'ora.

Il Registro in oggetto farà piena prova ai fini delle sanzioni di cui all'art. 8.2 Verifiche Post Gara.

Art. 8.3 – Pesì e Misure

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.

E' ammessa, al peso minimo dell'imbarcazione previsto dall'articolo 730.1 UIM Offshore Rule 2017, una tolleranza dell' 1%.

B – Attrezzature

Le chiavi, attrezzature e meccanici che servono allo smontaggio di parti sottoposte a verifica, espressamente richieste dai Commissari Tecnici, devono essere messi a disposizione dai piloti.



Art. 8.4 – Normativa e verifiche contro l'alterazione dei pesi

Per la regolamentazione dello stoccaggio dell'acqua per la stabilizzazione dell'imbarcazione sono validi i Regolamenti UIM Rule 2017.

Il posizionamento del serbatoio di stoccaggio e relative tubazioni di riempimento e svuotamento dovranno essere ispezionabili.

Art. 8.5 – Normativa e verifiche contro l'alterazione delle prestazioni mediante modifica dei dati di governo del motore sulle centraline elettroniche

Tutte le imbarcazioni partecipanti alla gara saranno soggette al controllo e verifiche tecniche.

In qualsiasi gara del Campionato Italiano i Commissari Tecnici potranno verificare la conformità delle centraline elettroniche di governo del motore mediante l'applicazione di un "data recorder" per la registrazione di dati caratteristici del motore direttamente sui motori durante la competizione.

Il conferimento di tali dispositivi avverrà mediante il sorteggio effettuato dai Commissari Tecnici alla presenza del Commissario Generale e rappresentante Commissione Offshore almeno 1 ora prima della prova ufficiale; il sorteggio coinvolgerà le prime 7 imbarcazioni in classifica di Campionato Italiano con assegnazione dei "data recorder" alle prime 4 imbarcazioni sorteggiate e 1 data recorder mediante assegnazione discrezionale da parte dei Commissari Tecnici.

In occasione della prima gara di Campionato Italiano l'assegnazione dei data recorder avverrà mediante sorteggio fra tutti gli iscritti o a discrezione dei Commissari Tecnici.

I Commissari Tecnici dovranno lasciare a ogni pilota il tempo sufficiente al montaggio del dispositivo e di verificare che funzioni.

I Commissari Tecnici supervisioneranno l'installazione e la verifica di buon funzionamento del dispositivo.

Il dispositivo potrà essere rimosso solo a fine gara dopo l'avvenuta verifica da parte dei Commissari Tecnici; questa procedura è obbligatoria e l'equipaggio che rifiuta di attuarla sarà immediatamente squalificato per la gara o la manche di riferimento.

Sarà parimenti squalificato l'equipaggio dell'imbarcazione sul motore della quale non possa essere rilevato il corretto funzionamento del data recorder, cioè sia che il mancato funzionamento si riferisca all'intera durata della gara sia che il mancato funzionamento risulti per parte della durata della gara stessa.

I controlli dei dati registrati dai data recorder dovranno essere effettuati dalla FIM entro 10 giorni liberi a partire dal giorno successivo a quello in cui si è svolta la gara; il resoconto delle verifiche dei data recorder dovrà risultare da apposito verbale con unite le tracce di registrazione.

Art. 8.6 – ECU BOX (classe 5000)

I Team della categoria 5000 DOVRANNO adottare le centraline fornite da FIM con le seguenti modalità:

- 1) I Team, a loro spese , ordineranno presso un rivenditore ufficiale Mercury 2 centraline per motore Mercury 200XS con spedizione e destinazione FIM.**
- 2) FIM provvederà a creare un archivio, tramite serial number della centralina e tramite DDT , del Team che ha fornito quelle 2 ecu box.**
- 3) FIM provvederà a portare sui campi di gara le centraline**
- 4) FIM, tramite i suoi Tecnici presenti nella manifestazione, provvederà al sorteggio e alle assegnazioni delle centraline**
- 5) In caso di doppia gara (sabato/domenica) dovranno essere fatti due sorteggi relativi alle due gare e comunque terminata gara 1 la centralina dovrà essere ritirata dal personale tecnico.**
- 6) Le centraline dovranno essere consegnate solo per la gara e non per le prove**



- 7) Le centraline saranno consegnate ai team solo prima della gara e in tempo utile per il montaggio
- 8) Al termine della gara le centraline DOVRANNO essere smontate e ritirate dal personale tecnico FIM, nessun Team dovrà smontare autonomamente la centralina. (al proposito verificare la possibilità di piombatura)
- 9) Se una imbarcazione viene coinvolta in una collisione, ribaltamento e/o comunque qual si voglia tipo di inconveniente nel periodo che la stessa monta le centraline sorteggiate e, quest'ultime, riporteranno dei danni, il Team dovrà provvedere ad acquistare e fornire a FIM altre 2 centraline nuove. In questa ipotesi le 2 centraline coinvolte nell'incidente, verranno trattenute dal Team.
FIM chiaramente provvederà ad aggiornare l'archivio con le nuove serial number.
- 10) Il termine per la fornitura delle centraline non dovrà andare oltre fine aprile
- 11) Nel caso un Team non fornisca le centraline non potrà ottenere il T/A

Art. 8.7 – Radio comunicazioni

Ciascuna imbarcazione deve essere dotata di un impianto radio che permetta di essere in costante comunicazione con il Commissario Generale e/o il personale incaricato al controllo della gara, queste apparecchiature verranno controllate durante le verifiche tecniche per l'effettivo buon funzionamento. La mancata osservanza di queste disposizioni è oggetto di squalifica.

Art. 8.8 - Ponte arancio fluorescenti

Secondo il Regolamento UIM Offshore art. 508.27

Qualora l'imbarcazione sia condotta da un solo pilota è obbligatorio riportare il numero 1 sulle punte degli scarponi.

Art. 8.9 - Uso della lettera "C-D e S"

Secondo il Regolamento UIM Offshore art. 710.6

Art. 8.10 – Stacchi di massa del motore

Le imbarcazioni con capsula di sicurezza "a tandem" devono essere dotate di due stacchi di massa del motore (engine kill switch), ognuno dei quali facilmente azionabile da ciascun pilota. Nelle imbarcazioni con capsula "a seduta affiancata" lo stacco di massa del motore (engine kill switch) può essere unico purchè posizionato in un punto dell'imbarcazione paritariamente accessibile da entrambi i piloti.

Art. 8.11 – Dotazioni di sicurezza di bordo

Per la classe 3C si fa obbligo di installare un estintore da 2 Kg o di equivalente capacità, classificato (CE- ABC) o (US- AB).

Per le classi 3D e 3S si fa obbligo di installare 2 estintori da 2 Kg o di equivalente capacità, classificati (CE- ABC) o (US- AB).

Sono vietati gli inibitori di fiamma.

Art. 8.12 – Bombe aria (art. UIM 508.16)

E' obbligatoria l'installazione di bombole aria (non ossigeno) una per pilota, fissate saldamente e in posizione idonea per l'erogazione verso il pilota. Le bombole devono avere un volume tale da consentire un'erogazione di aria per almeno 10min e devono essere dotate di manometro di almeno 5 cm di diametro.

Le bombole devono essere "Aperte" prima di qualsiasi prova o gara.



Le bombole dell'aria possono essere chiuse solo dopo le ispezioni tecniche post-gara: il mancato rispetto di questa norma comporta la sanzione con un cartellino giallo.

bottle liters capacity	charging pressure bar	autonomy in minutes	Values indicative. In the diagram is shown alongside the theoretical range calculated at a depth of 10m, and with a consumption of pressurized air environment 30litri/min. (consumption was increased by 50% to try to simulate the stress conditions of the pilot as the bottle is sure to be used after an accident.)
0.85	200	2.8	
0.85	100	5.7	
3	200	10.0	
3	100	5.0	
5	200	16.7	
5	100	8.3	
7	200	23.3	
7	100	11.7	

Art. 9 – Riunione Piloti

E' fatto obbligo al Presidente del comitato organizzatore della manifestazione indire una riunione piloti durante la quale saranno fornite tutte le informazioni inerenti alla gara.

Alla suddetta riunione deve partecipare obbligatoriamente il primo pilota (è facoltativa la presenza del copilota) per ogni imbarcazione iscritta, il Commissario generale, l'Organizzatore, i componenti responsabili del Comitato Organizzatore Locale, i componenti del Comitato di Gara (Reg. U.I.M.), il Delegato Commissione Offshore. Si specifica che è tassativamente vietata la partecipazione ed eventuali interventi verbali da parte di: piloti non iscritti alla gara, meccanici, accompagnatori ecc.

Il primo pilota se si presenta in ritardo alla riunione piloti dopo la firma di presenza è punito con un'ammenda di € 100,00.=.

La mancata partecipazione del primo pilota alla riunione piloti, comporta la non ammissione alla gara.

Per le gare Internazionali della classi 3C, 3D e 3S vale il Regolamento UIM art. 204.02.

Art. 10 – Arrivi e Tempo Massimo

La fine della gara è segnalata all'imbarcazione vincente sventolando la bandiera a scacchi bianca e nera. Nel caso di due o più classi che stiano gareggiando insieme dovrà essere utilizzata una bandiera differente per ogni classe. La descrizione della bandiera usata per segnalare la fine della gara di ogni classe deve essere chiaramente specificata durante la riunione piloti.

Quando l'imbarcazione in testa di ciascuna classe completa il percorso ed attraversa la linea di traguardo viene sventolata la bandiera, viene così designato il vincitore della gara ed inizia la procedura di termine della gara.

Ogni imbarcazione che attraversa la linea di traguardo dopo l'imbarcazione vincente è classificata considerando il tempo ed il numero di giri completato purché abbia coperto il numero minimo di giri annunciati al briefing dei piloti.

La gara può essere ridotta o fermata sulla linea di traguardo in qualsiasi momento sventolando la bandiera a scacchi. Questo determina la fine della gara.

Tutte le gare avranno un tempo limite massimo di 50 minuti. La bandiera a scacchi sarà sventolata quando, l'imbarcazione in testa attraverserà il traguardo dopo 50 minuti di gara e tutte le imbarcazioni finiranno non appena terminato quel giro. Il numero di giri completati dall'imbarcazione vincente determinerà il numero di giri per la norma del 70%.

Per essere classificato occorre completare almeno il 70% dei giri completati dall'imbarcazione vincente, arrotondando per eccesso o per difetto al giro completo più vicino.



Es.:

Nr.giri	70%	Nr. giri	70%	Nr.giri	70%	Nr giri	70%	Nr.giri	70%
2	1	5	3	8	6	11	8	14	10
3	2	6	4	9	6	12	8	15	10
4	3	7	5	10	7	13	9	16	12

Considerato che la gara ha la durata di 50 minuti, il tempo massimo entro il quale i concorrenti possono prendere il via è di 15 minuti ed il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del 1° concorrente è di 15 minuti (vincitore di classe); trascorso tale termine la gara viene fermata da Commissario Generale.

Art. 10.1 – Giro di ricognizione

Prima della partenza ufficiale verrà effettuato il giro di ricognizione del percorso (warm-up), obbligatorio per tutti gli equipaggi, al seguito della barca starter come da istruzioni impartite dal Commissario Generale durante la riunione piloti.

Gli equipaggi che non ottemperano a quanto sopra dovranno fare un giro di long lap oltre quelli previsti nell'avanprogramma o comunicati dal Commissario Generale al briefing. Al pilota che non effettuerà neanche il giro di long lap per depenalizzarsi dal mancato giro di ricognizione, verrà comminata una sanzione di 3 minuti da aggiungersi al tempo totale di gara.

E' facoltà del Commissario Generale annullare il giro di ricognizione in caso di avverse condizioni meteo-marine e procedere con eventuale percorso di riserva.

Art. 10.2 - Partenze

Le partenze possono avvenire:

- In gruppo con barca starter

Il superamento della barca starter, durante il giro di ricognizione, prevede il cartellino giallo. Quando la manovra effettuata è ritenuta pericolosa, può essere dato il cartellino rosso.

Terminato il giro di ricognizione si darà inizio alla regolare procedura di partenza, eventuali ritardatari partiranno in coda al gruppo.

Art. 10.3 – Long Lap

Nell'ambito della gara viene istituito il LONG LAP, che consiste in un giro o più giri più lungo del giro normale di gara da effettuarsi obbligatoriamente per tutte le imbarcazioni a partire dal giro successivo allo start lap.

Il numero di LONG LAPS da effettuarsi ad ogni singola manifestazione, verrà inserito nell'Avanprogramma e comunicato durante il briefing Piloti.

Qualora una imbarcazione non effettui il o i long lap stabiliti e comunicati durante il briefing Piloti, sarà comminata una penalità di 40 secondi per ogni LONG LAP non effettuato, da aggiungersi al tempo finale di gara.

Se il LONG LAP non viene eseguito per causa di forza maggiore (vedi interruzione gara) al tempo totale di gara verrà sommato il tempo reale del LONG LAP.

Il 1° Long Lap dovrà essere effettuato entro il 5° giro di gara, in caso siano previsti ulteriori Long Lap, verranno impartite, dal Commissario Generale, le necessarie istruzioni sulle modalità di effettuazione degli stessi.

Nel caso i Long Lap non vengano effettuati entro il giro indicato dall'avanprogramma o dal Commissario Generale, verrà comminata una penalità di 40 secondi da aggiungersi al tempo totale di gara.



Art. 10.4 – Boe di virata

Nelle gare Offshore la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1,5 Mn dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90°, devono essere utilizzate 2 boe ancorate a circa 40/50 mt. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

In ogni tipo di percorso, come da indicazioni dell'avan-programma o da specifiche durante il briefing pre-gara, il salto di boa comporta la squalifica.

Un pilota che, a causa di una scorrettezza di un altro pilota, è costretto a saltare una boa di percorso o il cancello, se la scorrettezza è documentata tramite immagini televisive o rilevata dagli Ufficiali di Boa, non viene squalificato.

Un pilota reo di aver effettuato la scorrettezza di spingere volontariamente fuori boa un altro concorrente, è sanzionato con la squalifica.

Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € 200,00:= da versarsi sul campo di gara direttamente alla FIM.

SALTO DI BOA premesso che nel regolamento italiano Offshore, non è consentito invertire la rotta per riprendere la boa, il Long Lap può essere anche inteso come giro di depenalizzazione nel caso in cui una imbarcazione salti una boa. In questo caso il pilota può effettuare un Long Lap suppletivo per depenalizzarsi altrimenti incorrerà nella squalifica.

Al proposito si chiarisce cosa si intende per salto di boa: nel caso di virata con più BOE (2/3) in caso di salto di una o più boe in virata multipla (con più boe) ma non di tutta l'intera virata, il Pilota può depenalizzarsi effettuando un giro di Long Lap suppletivo a quelli obbligatori stabiliti nell'avanprogramma e/o comunicati durante il briefing, la depenalizzazione può avvenire durante tutta la gara.

In caso il Pilota non si depenalizzi con il Long Lap incorrerà nella squalifica. Si precisa ulteriormente che il salto di boe che coinvolge tutta la virata (2/3 boe) verrà sanzionata con la squalifica (taglio di percorso).

Il salto di boa singola o di percorso, sarà sanzionata con la squalifica.

In caso di salto di boa durante l'ultimo giro, ove si è impossibilitati a depenalizzarsi (in caso la boa di Long Lap sia già stata superata) al pilota verrà inflitta una penalità di 40 secondi da aggiungere al proprio tempo finale di gara.

INTERRUZIONE GARA in caso la gara venga interrotta e sia stato raggiunto 70% della gara stessa (quindi valida ai fini dell'assegnazione del punteggio pieno) al pilota, che a causa di un salto di boa non si era ancora depenalizzato, verrà inflitta una sanzione con un addebito di 40 secondi da sommare al proprio tempo finale di gara.

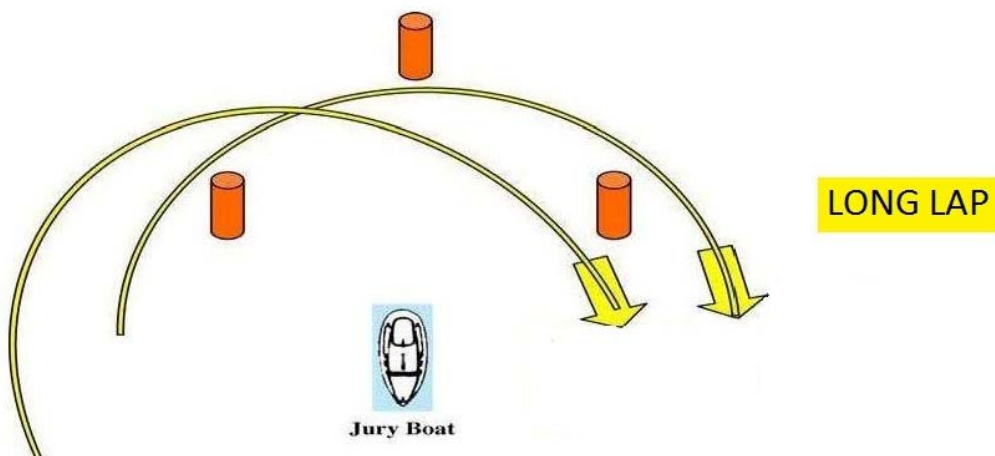
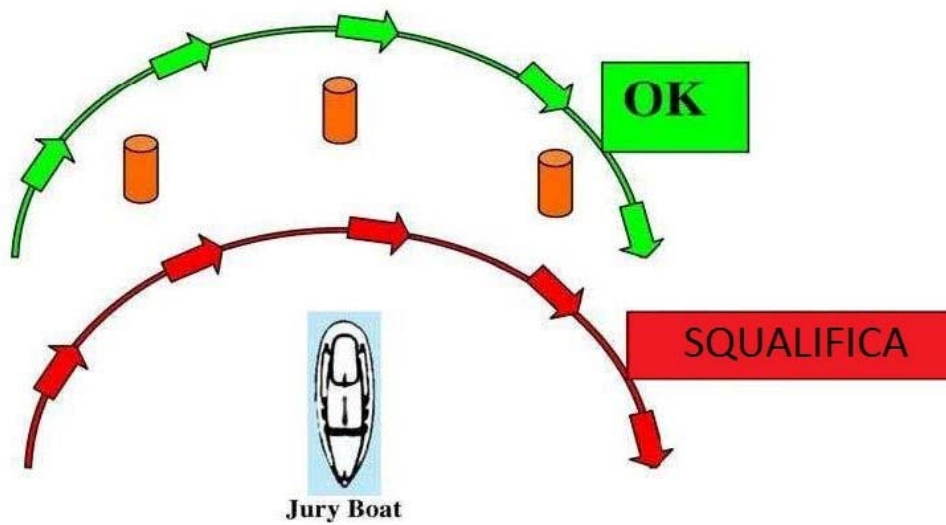
In caso di intervento della Pace Boat al 4° giro, i piloti che ancora non avevano effettuato il Long Lap obbligatorio (da effettuarsi entro il 5° giro), dovranno effettuarlo entro i 2 giri successivi alla ripartenza.

Tale inosservanza comporterà una sanzione di addebito di 40 secondi da aggiungere al proprio tempo finale di gara.

- 1) il giro limite per poter effettuare il Long Lap verrà comunicato dal Commissario Generale in occasione del Briefing Piloti.
- 2) Il Long Lap effettuato durante il giro che risulterà in regime di bandiera rossa è da ritenersi nullo e quindi deve essere effettuato nuovamente, anche se al momento del passaggio sulla Boa di Long Lap non era ancora esposta la bandiera rossa.
- 3) Nel caso i giri al seguito della Pace Boat facciano coincidere o superare il giro massimo indicato per poter effettuare il Long Lap, al Pilota vengono concessi 2 giri dalla ripartenza per poter effettuare il giro Long Lap Obbligatorio.
- 4) Durante il regime di Pace Boat non è consentito effettuare il giro Long Lap o sorpassi.

- 5) Per le posizioni di ripartenza, verranno considerate le posizioni in classifica del giro precedente all'incidente.

DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA





Art. 11 – Dopo gara

Per essere classificati, i concorrenti non devono ricevere alcuna assistenza esterna, procedere accostati, far salire a bordo altre persone ecc., prima di raggiungere l'area di verifica post gara ed essere svincolati dal Commissario Tecnico. Il non rispetto di tale norma comporta la squalifica.

Le verifiche post gara comprendono tutti i controlli ritenuti necessari dai Commissari Tecnici affinché imbarcazione, motore ed equipaggiamento siano dichiarati conformi al regolamento FIM/UIM.

Tutti i concorrenti devono rimanere disponibili e la Segreteria Gara deve essere informata su dove poterli contattare dopo la gara durante il periodo riservato ai ricorsi. Tutte le imbarcazioni devono essere disponibili per la verifica post gara fino ad 1 ora dopo il termine della gara .

La Segreteria Gara chiuderà 1 ora dopo l'esposizione delle classifiche di gara.

Durante le manifestazioni possono essere presi campioni di carburante per test di laboratorio che ne confermino la conformità ai regolamenti.

Art. 12 – Iscrizioni al Campionato Italiano – conferma partecipazione alle gare.

Gli equipaggi possono iscriversi al Campionato Italiano della Classe secondo le modalità indicate dalla F.I.M nella circolare 2017.

La sostituzione del 1° pilota è da intendersi come nuova iscrizione, i punteggi acquisiti dalla prima combinazione iscritta (barca – 1° pilota) non sono cumulabili a quella successiva, fatto salvo quanto segue.

Per gravi e motivate eccezioni, autorizzate dalla Commissione Offshore o dal suo delegato, purché segnalate prima dell'inizio della gara, può essere sostituito il 1° pilota per un massimo di 2 gare.

In questo caso il punteggio ottenuto dall'imbarcazione viene accreditato alla combinazione barca – 1° pilota originariamente iscritta.

La sostituzione del 2° pilota, durante lo svolgimento del Campionato Italiano 2017 è ammessa, previa comunicazione, senza pagamento della tassa.

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova.

La comunicazione della eventuale mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla FIM entro le ore 24:00 del **martedì** precedente alla manifestazione stessa. Per l'equipaggio che non comunicherà la mancata partecipazione è prevista un'ammenda pari a € **500,00** da versarsi alla prima manifestazione successiva.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi non iscritti a Campionato Italiano. (Circolare Iscrizione Campionato Italiano)

La stessa deve pervenire per iscritto alla FIM entro le ore 24:00 del **martedì** precedente alla manifestazione. La mancata conferma d'iscrizione ad ogni singola prova di Campionato Italiano comporta un'ammenda di € **200,00**.

La composizione degli equipaggi che effettuano le prove ufficiali e/o prendono il via nelle manifestazioni offshore deve essere la stessa che viene dichiarata sul foglio di verifica amministrativa.

Eventuali variazioni, pena la squalifica, devono essere comunicate per iscritto dal 1° pilota con le stesse modalità previste per le verifiche amministrative prima dell'inizio delle prove e/o della gara.

E' tassativamente vietato imbarcare persone diverse da quelle dichiarate alle verifiche amministrative, pena la squalifica.

Art. 12 Bis – Conduzione della barca con un solo pilota

Nell'eventualità che un Pilota si trovi nella situazione di non poter disporre del co-pilota o, che lui stesso, sia impossibilitato a disputare la gara, anziché rinunciare a disputare la gara, il Pilota potrà gareggiare da solo aggiungendo a bordo della barca una zavorra del peso di 100Kg in sostituzione del Pilota mancante. Per quanto riguarda fattezze e fissaggio della zavorra ,fare riferimento al regolamento specifico tecnico. (vedi allegato B). Questa possibilità potrà essere



utilizzata per TUTTO il Campionato. **In caso di utilizzo della zavorra in sostituzione del co-pilota, gli specchietti retrovisori dovranno essere posizionati nella parte anteriore della capsula posizione Pilota in corrispondenza del sedile dove è posizionato il pilota che conduce l'imbarcazione. In alternativa si può usufruire di schermo con retrocamera installata in posizione Pilota., (con capsula a tandem) – se la capsula è affiancata è obbligatoria la retrocamera per assolvere alle funzioni dello specchietto più lontano dal posto di pilotaggio. Il calcolo del peso dell'imbarcazione a fine gara, sarà eseguito pesando l'imbarcazione a fine gara completa di zavorra, al peso sarà decurtato 90 kg, il risultato dovrà essere in linea con quanto previsto a regolamento per una imbarcazione condotta da 2 piloti.**

Art. 13 – Punteggio

Il punteggio da assegnare ai piloti partecipanti alle varie prove di Campionato Italiano è il seguente:

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

In caso la gara venga sospesa o accorciata durante il suo svolgimento, se il vincitore:
- ha completato minimo il 50% del percorso originario: verrà assegnato il punteggio pieno;
- ha completato dal 25% a meno del 50%: verrà assegnato metà del punteggio;
- ha completato meno di un giro: la gara può essere ricominciata. In caso contrario nessun punteggio verrà assegnato.

Il numero dei giri effettuati dal vincitore, determinerà il nuovo calcolo del 70% che gli altri concorrenti devono coprire per essere dichiarati “finisher”.

Art. 14 - Classifica finale del Campionato Italiano

Il punteggio acquisito in ciascuna delle prove del Campionato Italiano, determina la classifica finale del Campionato Italiano.

Vengono presi in considerazione i punteggi ottenuti nelle prove previste a Calendario Offshore 2016 da tutti i piloti partecipanti al Campionato Italiano o targa F.I.M.

Partecipare vuol dire che l'equipaggio deve aver superato le verifiche amministrative, firmato il foglio di presenza alla riunione piloti, l'imbarcazione deve avere superato le verifiche tecniche.

In caso di parità prevale il pilota che abbia vinto più gare, a parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi posti, ecc...

In caso di ulteriore parità viene considerato il numero delle partenze effettuate, a parità di numero di partenza viene considerata la media più elevata ottenuta nelle prove cui hanno partecipato i contendenti.

I punteggi sono assegnati alla combinazione barca/primo pilota come specificato nel modulo di iscrizione al Campionato Italiano 2017 salvo casi di forza maggiore autorizzate dalla Commissione Offshore (vedi art. 12).



Il titolo è assegnato anche al secondo pilota se ha partecipato a due terzi delle prove a calendario con il pilota vincitore.

Se ciò non si verificasse ha diritto al titolo solo il primo pilota.

Art. 15 – Sostituzione imbarcazione durante il Campionato Italiano.

In caso di sostituzione forzata dell'imbarcazione per incidente, affondamento, ecc. (necessita dichiarazione scritta e convalida di uno Stazzatore F.I.M.) al fine di poter sommare i punti ottenuti per la classifica finale, la stessa può essere sostituita con una dello stesso tipo (monocarena o multicarena) solo per completare la stagione agonistica oppure, se danneggiata, fino ad avvenuta riparazione dell'imbarcazione originale che deve essere ristazzata.

Se una nuova imbarcazione è stata ordinata e confermata per iscritto dal Costruttore per consegna prima della prima gara della stagione e non consegnata per circostanze imprevedibili, documentate per iscritto, una barca sostitutiva dello stesso tipo può essere usata sino alla consegna della nuova barca al concorrente.

I punteggi acquisiti con l'imbarcazione sostitutiva possono essere trasferiti fino ad un numero di 2 gare di quelle previste a calendario.

L'eventuale imbarcazione sostitutiva deve avere le stesse dimensioni previste nei Regolamenti F.I.M e U.I.M.

Art. 16 – Premiazioni

E' obbligatoria la premiazione di ogni componente dell'equipaggio dei primi tre classificati di ogni prova.

Non è consentito ai piloti premiati di presentarsi sul podio con in braccio bambini, animali o quant'altro.

Tutti i concorrenti premiati devono presentarsi sul podio con la tuta da gara o la divisa ufficiale; l'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € **300**.

Art. 17 – Decoro e livrea

I piloti ed i relativi meccanici/assistenti devono sempre indossare abbigliamento e calzature adeguatamente rispettosi del contesto urbano in cui vengono allestiti i campi di gara delle manifestazioni FIM. 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.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 100.

E' fatto obbligo l'uso del gazebo sui campi di gara. Il gazebo dovrà essere min. di m3x5 e dovrà essere montato fin dal sabato mattina. Tale inosservanza comporterà una sanzione di 200€.

Art. 18- Servizio di cronometraggio – Giudici

Il servizio cronometraggio è obbligatorio per le gare titolate ed è effettuato dalla F.I.Cr. .

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del Settore Ufficiali di Gara della F.I.M.

La determinazione delle posizioni di classifica è di competenza degli Ufficiali di Gara.

Il Commissario Generale o Direttore di Gara Nazionale è 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, agisce anche su segnalazione del Presidente della Commissione Offshore/del Comitato Organizzatore/personale FIM.

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 FIM/UIM circa i servizi organizzativi -



logistici e le norme di sicurezza previsti per le manifestazioni. Prima dell'inizio della manifestazione indice una specifica riunione dove istruisce e nomina i singoli responsabili dei vari settori.

Dirige lo svolgimento della manifestazione nel rispetto dei regolamenti FIM/UILM, 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 valutazione sui comportamenti degli UU.GG..

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.

Gli 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 specificatamente responsabile per il ruolo a cui è stato assegnato.

Art. 19 - Reclami e depositi cauzionali

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

In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di Euro 300,00.=, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di Euro 500,00.=.

Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota alla volta.

Le riprese televisive e/o fotografiche, dove esistenti, potranno essere utilizzate, ai fini delle decisioni finali, in caso di reclami, sanzioni, provvedimenti od indagini della Giuria e degli organi giurisdizionali FIM.

Art. 20- Sanzioni

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 Offshore 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 o durante le prove ufficiali, per comportamenti scorretti dei piloti e dei loro accompagnatori (anche se non tesserati) avverso: dirigenti Federali – Ufficiali di Gara – Cronometristi – Comitati Organizzatori – altri piloti ecc. e per la non tempestiva comunicazione dell'avvenuto ritiro

- cartellino rosso per guida pericolosa molto grave o omissione di soccorso

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 fino alla successiva gara titolata per la classe in cui ha ricevuto il cartellino rosso. La non partecipazione ad ogni classe 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

Art. 21 – Carburante – Rifornimento

E' consentito solo l'impiego di carburante di tipo automobilistico, normalmente reperibile alla pompa sulla rete stradale di distribuzione o presso le normali "stazioni" esistenti nelle località ospitanti. E' escluso ogni tipo di additivo liquido, solido o gassoso di potenziamento o di

antidetonanza vedi regolamento e verifiche tecniche artt. 504 e seguenti Offshore Rules UIM (anno in corso).

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 e internazionali.

Art. 22 – Sicurezza

22.01 - Per poter competere con un'imbarcazione dotata di sistema di ritenuta, tutti i membri dell'equipaggio devono sottoporsi ad un training (Turtle Test) ed essere in possesso della certificazione di un Organo competente riconosciuto dalla F.I.M. valida 14 mesi dalla data di emissione.

22.02 - Il casco deve essere uniforme a quanto previsto dal regolamento U.I.M. Offshore e comunque dell'efficienza dello stesso è responsabile esclusivamente chi lo indossa.

E' obbligatorio l'uso della tuta da gara sia in prova sia in gara.

Il giubbotto salvagente o la tuta da gara autosostentante devono essere omologati FIM/UIM e dotati di galleggiabilità propria. Il pilota è il solo responsabile dell'efficienza e della galleggiabilità del giubbotto salvagente o della tuta autosostentante. E' vietato l'uso di giubbotti gonfiabili.

22.03 – Tutti i membri dell'equipaggio devono indossare un casco di colore arancione (vedi Offshore Rules UIM art. 713) che soddisfi gli Standard SNELL/FIA in accordo alla lista di omologazioni pubblicata sul sito UIM (art. 713) e di seguito riportata:

• FIA 8860-2004		• Snell K 2010	
• FIA 8860-2010 Fédération Internationale de l'Automobile 8, Place de la Concorde 75008 Paris France www.fia.com		• Snell SA 2010	
• Snell SAH 2010		• Snell K 2005	
• Snell SA 2010 Snell Memorial Foundation 3622 Madison Avenue, Suite 11 North Highlands, CA 96660 USA www.smf.org		• Snell M 2015	
• Snell SA 2005	NOT VALID AFTER 31.12.2018 	• EA 2016	
• Snell CMR 2007		• CMR 2016	
• Snell CMS 2007		• CMS 2016	
• Snell M 2010		• K 2015	
• Snell M 2005	NOT VALID AFTER 31.12.2018 	• SA 2015	

Tutti i piloti (di nazionalità italiana e non italiana) i quali partecipano a prove di Campionato Italiano (sia con licenza agonistica italiana, sia con licenza agonistica del proprio Paese) con imbarcazioni munite di capsula di sicurezza a far data dal 1 gennaio 2014 devono OBBLIGATORIAMENTE usare il dispositivo HANS DEVICE/casco omologato FIA 8858 Hans Device Compatibile.

22.04 –

Nelle gare di Campionato Italiano le sospendite, corredate dei relative attacchi, dovranno avere il

numero dell'imbarcazione facilmente riconoscibile, non sono obbligatorie a bordo durante le prove e la gara.

Dalla tenuta e affidabilità delle sospendite è responsabile il solo equipaggio nella persona del 1° pilota. Per il sollevamento della barca non è ammesso l'uso di moschettoni di alcun tipo ma solo ganci tipo grillo.



22.05 – E' vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo, alaggio scafi, sui pontili per attracco scafi e sopra l'imbarcazione.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € **200,00.=**.

Per motivi di sicurezza nelle gare di Campionato Italiano è abolito l'obbligo delle dotazioni di bordo quali: fumogeni, ancora, cima e laccio emostatico.

Art. 23 – Assistenza in mare

L'assistenza tra i concorrenti è un obbligo imprescindibile ogni qualvolta sia in pericolo la vita umana; in detti casi è prescritto prestare assistenza ed assicurarsi del sopraggiungere dei soccorsi o sostituirsi a loro in caso di necessità. L'omissione di soccorso comporta l'esclusione immediata dalla gara (cartellino rosso). L'equipaggio che fornisce assistenza deve, quando sollevato dai propri doveri a seguito dell'intervento del personale di salvamento, continuare la gara fino a completarla.

Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo la seguente normativa;

- Gara in circuito in più giri:

Si ricostruisce il tempo finale sulla media dei giri completati, annullando il tempo del/dei giri in cui l'equipaggio ha prestato il soccorso.

E' vietato ai concorrenti, fermarsi sul luogo dell'incidente nel caso fossero già presenti i mezzi di soccorso/assistenza.

Art. 23.1 – Gara interrotta – Intervento PACE BOAT

In caso di capovolgimento di una imbarcazione, la gara verrà immediatamente interrotta.

L'interruzione avverrà con l'esposizione della bandiera rossa sulla linea del traguardo da parte della barca giuria, dalle imbarcazioni di controllo sulle boe di virata e comunicata via radio dal Direttore di Gara sul canale di gara WHF a tutti i piloti.

RIPARTENZE

Se la gara viene interrotta durante il primo giro, e in ogni caso prima che la barca "leader" lo abbia completato, la gara verrà ripresa seguendo la normale procedura di partenza diminuendo di un giro la gara dal numero dei giri precedentemente stabilito.

Se la gara viene interrotta dopo che la barca "leader" ha completato il primo giro, le imbarcazioni si dovranno recare nell'area della "PACE BOAT", comunicata preventivamente durante la riunione piloti, ed attendere le comunicazioni che verranno impartite via radio dal Direttore di Gara.



In ogni caso, sia che la partenza avvenga con normale RIPARTENZA o tramite PACE BOAT tutte le imbarcazioni devono seguire le istruzioni di seguito descritte:

- l'interruzione della gara verrà immediatamente comunicata via radio sul canale di gara dal Direttore di gara e la bandiera rossa verrà esposta dalla barca giuria sulla linea del traguardo e da tutte le imbarcazioni al controllo delle boe;
- tutte le imbarcazioni dovranno immediatamente RIDURRE la velocità, continuando a seguire il normale percorso di gara, transitare sulla linea del traguardo e raggiungere l'area della "pace boat" comunicata durante la riunione piloti;
- quando tutte le imbarcazioni avranno raggiunto l'area della "pace boat", attenderanno le istruzioni dalla direzione di gara. Quando la "pace boat" esporrà bandiera gialla, tutte le imbarcazioni la seguiranno in fila indiana nell'ordine di passaggio al giro precedente l'interruzione della gara che verrà comunicato via radio.

Nessun sorpasso sarà ammesso durante questa fase e verrà penalizzato con un cartellino giallo e un addebito di 30 secondi per ogni barca sorpassata.

Eventuali comportamenti ostruzionistici dell'imbarcazione che precede, perpetrato ai danni delle barche che seguono, saranno sanzionati con il cartellino giallo e un addebito di 30 secondi.

Laddove una imbarcazione che precede le altre presenti problematiche tecniche che non le consentano di effettuare la procedura come sopra descritto, (fila indiana a ridosso della barca che la precede) ha l'obbligo di comunicare immediatamente al Direttore di Gara la situazione di anomalia in cui versa.

In questa eventualità le altre imbarcazioni che seguono, su comunicazione del direttore di Gara, possono provvedere al sorpasso della barca interessata al guasto.

- La "pace boat" continuerà a girare sul percorso esponendo la bandiera gialla sino a quando non verranno ristabilite completamente le normali condizioni di gara;
- la ripartenza avverrà nel momento in cui dalla "pace boat" verrà esposta la bandiera verde e verrà comunicato via radio a tutti i piloti;
- nessuna imbarcazione potrà sorpassare sino a quando non avrà attraversato la linea del traguardo nel proprio ordine;
- in caso di ripartenza con "pace boat" il tempo massimo di gara verrà allungato fino ad un massimo di 60 minuti contro i 50 minuti previsti dal Regolamento;
- è a completa discrezione del Direttore di Gara continuare la procedura "pace boat" sino al ripristino completo delle normali condizioni di gara; ogni passaggio sul traguardo verrà considerato giro completato a tutti gli effetti anche, nel caso, fino a completamento di tutti i giri previsti fino alla esposizione della bandiera a scacchi;
- la procedura "pace boat" non è soggetta a nessun tipo di protesta a fine gara essendo ad esclusiva discrezione del Direttore di Gara di cui lui solo ne è responsabile.

Art. 24 – Anti inquinamento

Norme valide per ogni tipo di manifestazione nazionale ed internazionale

1) Inquinamento acustico

CONCORRENTI: in aggiunta alle norme considerate nel regolamento U.I.M. relative al limite massimo di rumore, è vietato produrre con le imbarcazioni rumori in acque chiuse o porti che disturbino l'ambiente.

E' vietato eseguire prove all'interno dei porti.

Nel caso di riscaldamento di motori all'interno del porto è consentito l'uso di un dispositivo silenziatore adeguato, contrariamente le imbarcazioni devono essere rimorciate fuori dal porto in posizione isolata.

E' raccomandato di tenere i motori al minimo.

ORGANIZZATORI: devono provvedere al servizio di rimorchio all'esterno del porto.

2) Inquinamento carburante

CONCORRENTI: E' severamente proibito disperdere gli idrocarburi (carburante olio ecc.) nell'ambiente. Pertanto si raccomanda l'uso di mezzi e attrezzature idonei ed omologati per



il trasporto e stoccaggi (taniche omologate), per il travaso ed il rifornimento (uso di taniche omologate con apposito beccuccio – vedi allegato A).

E' obbligatorio per la raccolta di eventuali sgocciolamenti e residui utilizzare sempre il tappeto assorbente.

E' vietato il rilascio di idrocarburi, olio, etc., in modo particolare mentre l'imbarcazione sta: riscaldando il /i motore/i, uscendo o entrando nel porto, planando, durante le prove e la gara.

E' vietato espellere fumo nero o bianco dal motore nelle situazioni sopra indicate.

ORGANIZZATORI: un efficiente dispositivo di depurazione dell'acqua e/o nel parco alaggi.

3) Penalizzazioni

CONCORRENTI: che non rispettino la normativa sull'inquinamento e che siano segnalati al Commissario Generale, dal Comitato Organizzatore, dal Delegato Commissione Offshore, dal Commissario UIM o dagli ufficiali di Gara sono penalizzati dallo stesso Commissario Generale, in relazione alla gravità del fatto, come segue:

- ammenda da € 105 a € 1035
- esclusione dalla gara.

I concorrenti devono adeguarsi alle disposizioni comunicate dal Commissario Generale.

Gli ORGANIZZATORI: che non rispettino le norme, su richiesta della Giuria e del Commissario U.I.M. sono sanzionati dalla Federazione.

Art. 25 – Pubblicità

Ogni imbarcazione iscritta al Campionato dovrà tenere a disposizione del Comitato Organizzatore Locale (COL) n. 3 "Spazi Immagine" tali spazi potranno essere utilizzati per pubblicità purché non in contrasto con sponsor già presenti sull'imbarcazione, e avranno le seguenti dimensioni e disposizioni.

Numero 3 spazi di cm 30X40 o superficie equivalente, posizionati 1 sulla coperta e 2 sulle fiancate dell'imbarcazione, non sono accettati lo specchio di poppa, l'interno delle punte degli scarponi ed il tunnel.

L'infrazione al presente articolo comporta la perdita degli eventuali benefit messi a disposizione dal Comitato Organizzatore Locale oltre ad un'ammenda di € 200,00.=.

Art. 26 – Squadra nazionale

Le squadre nazionali per le classi 3, composte ciascuna da 3 equipaggi, saranno formate dalla Commissione Offshore secondo i seguenti criteri:

- eventuale detentore del titolo Mondiale\ Europeo;
- eventuale detentore del titolo di Campione Italiano;
- primi equipaggi in classifica del Campionato Italiano al momento della convocazione.

La Commissione si riserva la facoltà di esaminare l'eventuale integrazione in caso di impedimento dei convocati.

Tutte le altre partecipazioni sono soggette all'autorizzazione della Commissione Offshore.

La squadra nazionale sarà accompagnata dal delegato della Commissione Offshore che assisterà i piloti per eventuali necessità regolamentari, rappresenterà gli stessi in caso di reclami e coordinerà il comportamento dei componenti la squadra durante la manifestazione.

Art. 27 – Speed Run

- 1) Lo SPEED RUN avrà luogo ad ogni evento di Campionato Italiano ad eccezione di location dove si dovrà recuperare una gara precedentemente annullata, eventuali Speed Run annullati non saranno recuperati.
- 2) Consiste in una gara ad accelerazione tra due barche da corsa con eliminazione diretta
- 3) La gara è basata su una distanza di minimo 700 mt. e fino a 1300 mt. con un "rolling start" a circa 25 mph _



- 4) Il circuito è delimitato da boe e può essere in qualsiasi location incluso fuori dal luogo di gara
- 5) I dettagli tecnici saranno forniti, ad ogni evento, alla riunione piloti
- 6) L'ordine di partenza per il primo lancio sarà determinato a sorteggio che avrà luogo durante la riunione piloti ad ogni manifestazione.
- 7) Se necessario è previsto il ripescaggio e sarà fatto con sorteggio tra le barche eliminate, durante la riunione piloti e/o dal Direttore Gara durante le operazione di lancio e quindi comunicato via radio.
- 8) 1°, 2° e 3° posto saranno premiati ad ogni manifestazione
- 9) Una classifica generale sarà stilata alla fine della stagione e determina il Campione; 2° e 3° della classifica finale, questi saranno premiati in occasione delle premiazioni annuali FIM.
- 10) Il punteggio dello Speed Run verrà inoltre sommato al punteggio della classifica generale del Campionato Italiano.

PROCEDURE

- 1) Nell'area e nell'orario stabiliti (come descritto nel programma orario dell'evento e nelle appendici delle istruzioni di gara) tutte le barche da corsa dovranno essere pronte per gareggiare
- 2) Come da accoppiamenti avvenuti nella riunione piloti, le barche da corsa saranno chiamate dalla PACE BOAT e andranno al campo gara
- 3) Il vincitore di ogni gara sarà l'imbarcazione che taglia per prima la finish line
- 4) Dopo la fine di ogni Run la barca da corsa vincitrice deve andare, seguendo le istruzioni, all'area di attesa "Waiting Area" pronta per il successivo Run; la barca da corsa perdente si dirigerà agli alaggi e dovrà rimanere a disposizione in acqua perché oggetto di possibile ripescaggio

SISTEMA DI PUNTEGGIO

Il sistema di punteggio di SPEED RUN è il seguente:

- 1) Tutte le barche idonee allo SPEED RUN e che quindi prenderanno la 1^ bandiera verde, riceveranno 15 punti che saranno sommati alla classifica Generale "Speed Run" e Classifica Generale del Campionato Italiano.
- 2) Dopo ogni sessione di qualificazioni ad eliminazione, ogni barca "in corsa" che si è qualificata per un 2° Speed Run, passerà alla fase successiva.
- 3) In caso di ripescaggio di una barca, la barca verrà ripescata tra quelle eliminate nella precedente sessione, se questo non dovesse essere possibile si procederà al sorteggio delle barche eliminate nella sessione ancor precedente.
- 4) Un bonus di punti per i top 4 vincitori dello SPEED RUN sarà aggiunto alla classifica finale Speed Run e alla Classifica del Campionato Italiano ad ogni evento come segue:
 - 1° posizione = 30 punti
 - 2° posizione = 20 punti
 - 3° posizione = 10 punti
 - 4° posizione = 5 punti



Il punteggio, includendo i bonus per i primi quattro sarà: 1° - 45 punti / 2° - 35 punti / 3° - 25 punti / 4° - 20punti / dal 5° in poi 15 punti.

Una barca che, per qualsiasi motivo, non scende in acqua per disputare lo Speed Run e/o non prende la bandiera verde della prima sessione, non ha diritto ai 15 punti di default previsti e perderà il 30% del benefit previsto dal COL/FIM.

ALLEGATO -A

Taniche per il carburante

Tanica per carburante tipo Biberon da 20 Litri

Tubo di travaso o attacco rapido

FUEL TANKS
→ FILL SYSTEM



GAS CONTAINER



Tanica in Metallo da 20 litri

Aggancio per tanica in Metallo o con tubo in plastica



ALLEGATO –B

Fissaggio zavorra offshore campionato italiano classi 3000/5000

Come indicato all'art. 12 bis del presente Regolamento Nazionale Offshore , è previsto l'utilizzo di una zavorra fissa nei casi e nelle modalità sopra descritte.

Detta zavorra dovrà essere acquistata dai piloti/team e dovrà essere preventivamente pesata da un tecnico Federale sul campo di gara e dovrà essere fissata nella posizione della seduta:

- posteriore nel caso di sistemazioni in tandem
- indifferentemente (dx o sin) nelle configurazioni side by side.

La zavorra verrà , se possibile , fissata utilizzando i prigionieri di bloccaggio della seduta (coppia bulloni anteriore o posteriore). Altrimenti si dovrà fare ricorso a bulloni passanti dotati di contropiastra di ripartizione. E' responsabilità del pilota/ team assicurarsi della conveniente robustezza strutturale e validità dei collegamenti.

La zavorra assieme alla sua staffa di bloccaggio, è costituita da n°4 pani di piombo all'antimonio da 25 kg ciascuno, per un totale di 100 kg + staffa di fissaggio da 1.0 kg.

Detto peso, compensa:

- **il peso del pilota**
 - **del sedile racing con relativi fissaggi**
 - **le cinture di sicurezza**
 - **forfettariamente il vantaggio costituito dall'abbassamento del centro di gravità essendo detta zavorra fissata a pagliolo (fondo cockpit / faccia interna tunnel).**
- La bombola aria del secondo pilota (anche se assente) deve essere lasciata installata**

Si suggerisce di interporre uno strato di materiale protettivo (i.e. PU espanso – CPM – moquette) tra zavorra e fondo canopy.

La FIM, a richiesta dei piloti, mette a disposizione lo stampo ideato dai propri tecnici, per consentire la realizzazione della zavorra secondo la forma ritenuta più confacente alle dimensioni e ai fissaggi consentiti dalle imbarcazioni, forma che qui di seguito si riproduce.

