



FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE 2017

Ed. Febbraio 2017 – Approvato dal Consiglio Federale del 16 Febbraio 2017

PROGRAMMA

Il programma annuale dell' attività agonistica nazionale di Radiocomandata ed il relativo Regolamento di Campionato Italiano sono approntati dalla Commissione FIM di riferimento e successivamente proposti all'approvazione del Consiglio Federale FIM per il successivo inserimento nel Calendario Nazionale.

ORGANIZZAZIONE GARE

Le Società che intendono organizzare manifestazioni sportive di Radiocomandata devono essere regolarmente affiliate alla FIM ed ottemperare alle seguenti regole:

1 - Richiedere l'autorizzazione ad organizzare prove valide per il Campionato Mondiale ed Europeo nonché gare Internazionali non titolate secondo modalità e termini come annualmente stabilito dal Consiglio Federale.

2 - Richiedere l'inserimento nel calendario nazionale di prove con validità nazionale secondo le modalità ed i termini indicati da apposita circolare FIM come annualmente stabilito dal Consiglio Federale. La FIM confermerà l'inserimento della gara previo parere favorevole della Commissione Radiocomandata..

3 - Inviare via fax o e-mail alla Segreteria Commissione Radiocomandata (o al Comitato Regionale di competenza per le gare regionali) almeno **30** giorni prima della manifestazione: AVAN-PROGRAMMA (o BANDO DI GARA/REGATA) della manifestazione con indicato chiaramente il costo delle iscrizioni ed i seguenti documenti allegati:

- a) planimetria e grafico del circuito e parco imbarcazioni
- b) protocollo pronto soccorso-sanitario della manifestazione (art. 1 Capitolato Servizi)
- c) scheda informativa della manifestazione
- d) copia del Capitolato dei Servizi controfirmata dal Comitato Organizzatore
- e) copia della polizza assicurativa a copertura della manifestazione (a carico FIM);
- f) - I piloti Italiani per conto loro dovranno essere coperti da una assicurazione personale (Sportass o equivalente) e sottoscrivere prima della manifestazione la dichiarazione di man-leva per eventuali danni subiti durante la competizione.
- g) - I piloti Stranieri (inclusi i Wild-Cards) dovranno a loro volta essere coperti da una assicurazione personale da stipulare prima della manifestazione ad un costo supplementare di Euro 10,00 e sottoscrivere la dichiarazione di man-leva per eventuali danni subiti durante la competizione.
- h) lista facilitazioni, premi per i concorrenti



Il costo delle iscrizioni dovrà essere quantizzato in minimo € 15,00 massimo € 25,00 per il primo scafo e dovrà avere importo inferiore per i successivi scafi, del medesimo concorrente, iscritti in classi diverse.

Eventuali scafi di riserva dovranno essere iscritti gratuitamente.

4 - Inviare alla Segreteria Commissione Radiocomandata (o al Comitato Regionale di competenza per le gare regionali) almeno **5** (cinque) giorni lavorativi prima della manifestazione copia delle autorizzazioni per la realizzazione della manifestazione rilasciate dalle Autorità competenti, con allegato l'elenco dei piloti iscritti alla manifestazione stessa.

Gli avant-programmi delle manifestazioni approvate dalla Commissione Radiocomandata saranno pubblicati sul sito internet: www.fimconi.it , gli stessi potranno anche essere inviati direttamente a Società e/o piloti a cura degli Organizzatori.

SERVIZI ORGANIZZATIVI – LOGISTICI

I comitati Organizzatori di qualsiasi tipo e validità di gara, devono fornire a proprio onere, quanto indicato dal Capitolato Servizi (di cui in allegato)

FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA

REGOLAMENTO DI CAMPIONATO ITALIANO 2017

ART. 1 PILOTI ED IMBARCAZIONI AMMESSE

Sono ammessi alle prove di Campionato Italiano i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni aderenti alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia, se minorenni, il pilota deve essere accompagnato durante tutta la manifestazione da una persona maggiorenne responsabile (a qualsiasi titolo) del suo comportamento sul campo di regata. La manleva dovrà tassativamente essere firmata da entrambi i genitori aventi patria potestà e presentata alle iscrizioni. In caso contrario il minorenne non potrà essere iscritto alla manifestazione.

I piloti stranieri non tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. e non in possesso di licenza F.I.M. possono prendere parte come Wild-Cards alle gare iscritte a calendario come "open e/o internazionali".

I piloti privi di cittadinanza italiana e/o licenza F.I.M. sono esclusi da qualunque contributo, rimborso e/o agevolazione federale; possono però accedere ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori.

ART. 2 TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO

Il titolo di Campione italiano è messo in palio per le classi nazionali e/o internazionali secondo i criteri stabiliti annualmente dalla Commissione RC ed approvati dal Consiglio Federale FIM. Inoltre:

- Le Classi che non avranno almeno 3 piloti FIM alla partenza della prima gara di Campionato Italiano saranno escluse dall'assegnazione del Titolo di Campione Italiano FIM per l'anno in corso e potranno essere incluse nelle successive manifestazioni a calendario solamente come gare non titolate.

Categoria Durata

DA / FSR-V - 3,5cc	fino a 3,5cc	
DB / FSR-V - 7,5cc	fino a 7,5cc	
DC / FSR-V - 15cc	fino a 15cc	
DD / FSR-V - 27cc	fino a 27cc (1*)	motori a miscela di benzina verde e olio
DD / FSR-V - 35cc	fino a 35 (1*)	con accensione a scintilla.

Categoria Offshore

F-1 – 3,5cc	fino a 3,5cc (2*)	
OA / FSR-O - 3,5cc	fino a 3,5cc	
OB / FSR-O - 7,5cc	fino a 7,5cc	
OC / FSR-O - 15cc	fino a 15cc	
OD / FSR-O - 27cc	fino a 27cc(3*)	motori a miscela di benzina verde e olio
OD / FSR-O - 35cc	fino a 35cc (3*)	con accensione a scintilla.
F1 Scala 1/4	fino a 30 cc (4*)	

- Nota (1*) - Vedi Specifiche Art. 14.05.d
Nota (2*) - Vedi Specifiche Art. 14.05.a/b
Nota (3*) - Vedi Specifiche Art. 14.05.e
Nota (4*) - Vedi Specifiche Art. 14.05.c

Categoria Hydro

- HA / FSR-H - 3,5cc fino a 3,5cc
HB / FSR-H - 7,5cc fino a 7,5cc
HC / FSR-H - 15cc fino a 15cc
HD / FSR-H - 27cc fino a 27cc

[motore a combustione interna funzionanti a miscela
]di benzina e olio con accensione a scintilla.

ART. 3 MODALITA' E VALIDITA' DELLE PROVE

Il Campionato Italiano si disputa per ogni classe ammessa secondo il numero delle prove stabilite dal calendario ufficiale nazionale.

Per ogni prova valida (vedi Art. 6), il punteggio per la classifica di Campionato Italiano sarà assegnato come stabilito dagli Art. 9 e 10.

ART. 4 PERCORSO DI GARA

Le prove di Campionato Italiano si disputano:

Classi Durata: percorso delimitato da 5 boe - più una di traguardo, formanti una "EMME" con senso di marcia antiorario.

Classi Offshore e Hydro: percorso delimitato da 6 boe - più una di traguardo, formanti un "OVALE" con senso di marcia orario.

Classe F-1 : percorso adattato allo specchio d'acqua ospitante, delimitato da un minimo di 3 boe – più una di traguardo formanti un un circuito con una lunghezza totale non inferiore a 140 metri e senso di marcia orario.

ART. 5 PARTENZE

In conformità con i regolamenti di Categoria le partenze avvengono:

- **da fermo** per le classi della DURATA e di F-1
- **lanciate** (con orologio) per le classi di OFFSHORE (escluso F1) e HYDRO

Le griglie di partenza possono essere determinate:

- per le qualifiche in prova unica, con sorteggio
- per le qualifiche in più prove, con sorteggio iniziale (poi variate ogni volta)
- per le finali, in base al risultato di qualifica
- per le finali dirette, con sorteggio .

ART. 6 NUMERO DI CONCORRENTI

Numero minimo per tutte le categorie e classi

- **3 (tre)** concorrenti alla partenza, in tutte le gare.

Nelle Classi dove NON sono presenti almeno 3 (tre) concorrenti che hanno regolarizzato l'iscrizione, con le barche efficienti ed in ordine di marcia al momento dello start, la gara stessa NON verrà disputata.

NB - Per il punteggio di C.I. i concorrenti FIM alla partenza devono essere minimo 3 (tre).

Numero massimo di concorrenti in ogni prova per categoria:

DURATA:	12	per tutte le prove di Qualifica e Finale
OFFSHORE :	10	per tutte le prove di Qualifica e Finale
HYDRO:	8	per tutte le prove di Qualifica e Finale
F-1	8	per tutte le prove di Qualifica e Finale

N.B. - Quando in una Classe vi siano fino a 2 (due) concorrenti in più dei limiti sopra citati, è facoltà dei giudici di gara, a loro insindacabile giudizio, di far disputare la gara aumentando il numero massimo ammesso per ogni lancio.

ART. 7 ISCRIZIONI

I Concorrenti devono far pervenire la richiesta di iscrizione alle gare almeno 5 giorni prima della data fissata per la manifestazione, completa dei seguenti dati.:

- Cognome e Nome del pilota
- associazione di appartenenza
- numero di corsa
- categoria e classe in cui intende partecipare
- per ogni classe, 3 frequenze di lavoro del Radiocomando espresse in KHz.(es:40,625),oppure 2.4 GHz.
- per ogni classe, codice del Transponder Personale MYLAPS (ex AMB).

Il programma orario della manifestazione viene predisposto sulla base delle Classi e relativo numero di iscritti.

Le Classi che non hanno il numero minimo di iscritti alla scadenza del termine previsto possono essere escluse dalla manifestazione , in questo caso gli organizzatori dovranno darne tempestiva comunicazione agli altri piloti eventualmente già iscritti nella stessa classe.

Nel caso che un pilota si iscrive e poi non si presenta alla manifestazione senza averne data preventiva comunicazione agli organizzatori, lo stesso riceverà una sanzione pari/uguale alla quota minima di iscrizione (vedi art.3)

Se la rinuncia non è stata fatta in tempo utile affinché possano essere avvisati anche gli altri piloti venendo così a mancare inaspettatamente il numero minimo per lo svolgimento della gara, il mancato adempimento sarà motivo per l'esclusione del pilota dalla partecipazione alle successive prove del C.I. di Classe dell'anno in corso.

In caso di recidiva (per iscrizione e successiva assenza non giustificata) il pilota verrà escluso anche dalle classifiche finali del C.I. in corso, in tutte le Classi in cui ha gareggiato.

CLASSE F-1 3,5 cc f.b.

- batterie a composizione variabile con max 8 concorrenti:
(4 prove per ciascun concorrente) durata 5' senza recupero
- l'ordine di arrivo delle batterie è stabilito in base ai giri e tempi;
- la classifica a punti delle batterie è stabilita in base all'ordine di arrivo:
1°-400; 2°-300; 3°-225; 4°-169; 5°-127; 6°-95; 7°-71; 8°-54; partenza e 0 giri -25; non partito -0.
- la classifica finale della gara è calcolata sommando i punteggi di tutte le batterie disputate.
 - in caso di parità viene considerato il totale dei giri e tempi di tutte le batterie.
- Il concorrente è considerato classificato al compimento di 1 partenza valida nell'arco della gara.

NB: In tutte le gare con durata di tempo prefissato, i concorrenti hanno 60" di tempo per completare l'ultimo giro già iniziato allo scadere del tempo.

In tutte le Classi il recupero delle imbarcazioni ferme in avaria sul percorso viene effettuato solamente quando tutte le imbarcazioni in gara sono rientrate in pedana; uniche eccezioni a questa regola (autorizzate dal Commissario Generale) sono:

- svolgimento delle finali della Categoria Durata
- recupero di imbarcazioni in movimento e fuori controllo radio (sicurezza)

ART. 9

a. GARA INTERROTTA

L'interruzione della gara é decisa dal Commissario Generale .

La ripresa o meno della gara verrà stabilita dal Commissario Generale in accordo con il Comitato Organizzatore.

Nel caso che, per cause di forza maggiore, non sia possibile completare la serie di gare previste per una o più classi, **la classifica finale** verrà stilata sulla base dei risultati già conseguiti al momento della interruzione definitiva della manifestazione, come segue:

- **fasi di qualificazione alle Finali**, vale il risultato parziale conseguito al termine dell'ultimo turno completo di qualifica di ciascuna classe
- **fasi di Finale**, vale il risultato parziale conseguito fino al momento dell'interruzione

PS.- Una prova di qualifica interrotta deve essere ripetuta dall'inizio.

Una prova di finale interrotta deve essere ripresa dal momento dell'interruzione e per il tempo mancante; se l'interruzione avviene nei primi 3' di gara la finale viene ripetuta dall'inizio..

b. GARA NON DISPUTABILE (per causa di forza maggiore)

Nel caso di mancata disputa di una o più gare nell'ambito di una **manifestazione interrotta** e la stessa non sia recuperabile prima della data prevista per la successiva manifestazione a calendario per le stesse classi, a ciascuno dei piloti presenti e pronti alla partenza verrà assegnato un bonus di (**X**) punti nella relativa classifica del C.I. (vedi **Art. 10**), dove:

X = sommatoria punteggi di N piloti (ev. decimali arrotondati alla cifra intera superiore).
N

N.B. – E' considerata causa di forza maggiore anche la mancanza del numero minimo di iscritti dovuta alla mancata partecipazione di piloti iscritti e non presenti senza giustificato motivo (vedi Art.7).

ART. 10 PUNTEGGI

a) Il punteggio per il Campionato Italiano da assegnare ai piloti classificati nelle singole classi , al termine delle gare (esclusa la F-1), è il seguente:

1° classificato	400 punti	8° classificato	54 punti	15° classificato	7 punti
2° "	300 "	9° "	40 "	16° "	5 "
3° "	225 "	10° "	30 "	17° "	4 "
4° "	169 "	11° "	22 "	18° "	3 "
5° "	127 "	12° "	17 "	19° "	2 "
6° "	95 "	13° "	13 "	dal 20° "	1 "
7° "	72 "	14° "	9 "		

a.1) Il punteggio per il Campionato Italiano da assegnare ai piloti classificati al termine delle gare della F-1 è il seguente:

1° classificato	25 punti	6° classificato	10 punti	11° classificato	5 punti
2° "	20 "	7° "	9 "	12° "	4 "
3° "	17 "	8° "	8 "	13° "	3 "
4° "	15 "	9° "	7 "	14° "	2 "
5° "	12 "	10° "	6 "	dal 15° classificato	1

punto

- Al concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

b) Il punteggio da assegnare ai piloti classificati nelle gare a punti (es. batterie/finali della cat. Hydro e F.1 3,5cc) è il seguente:

1° classificato	400 punti	7° “ “	71 punti
2° “ “	300 “	8° “ “	54 “
3° “ “	225 “	9° “ “	40 “
4° “ “	169 “	10° “ “	30 “
5° “ “	127 “	Non Terminato	25 “
6° “ “	95 “	Non Partito	0 “

- I concorrenti registrati ma con 0(zero) punti, saranno elencati a seguire, in ordine alfabetico.
- In caso di parità per il passaggio alla finale verranno considerati in sub-ordine:
 - il punteggio della manche eventualmente scartata
 - il numero dei primi, secondi, terzi posti, ecc.
 - il punteggio dell'ultima manche disputata in ordine cronologico

ART. 11 CLASSIFICHE FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO

a) Vengono sommati i punteggi ottenuti in TUTTE le gare previste per ogni singola Classe

Durata	- Classe DA-3,5cc // DB-7,5cc // DC-15cc // DD-27cc // DD 35cc	4 gare
Offshore	- Classe OA-3,5cc // OB-7,5cc // OC-15cc // OD-27cc // OD 35cc	4 gare
F-1	- 3,5cc f.b.	8 gare
F-1	- Scala 1/4	4 gare
Hydro	- HA 3,5cc // HB 7,5 CC // HC-15cc // HD-27cc	4 gare

b) In caso di parità per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano, per il secondo posto e per il terzo posto vengono presi in considerazione, nel seguente ordine:

1. chi ha vinto più gare, o a seguire, chi ha conquistato più secondi o terzi posti.
2. l'ordine di arrivo dell'ultima gara disputata.

ART. 12 CRONOMETRAGGIO - UFFICIALI DI GARA

I cronometristi sono a carico del Comitato Organizzatore.

Il servizio Ufficiali di Gara é a cura della Federazione

Per tutte le Categorie e/o Classi é previsto il contagiri ed il cronometraggio completamente automatico.

La scelta finale del sistema da impiegare sarà comunque decisa dal commissario generale sulla base delle attrezzature di volta in volta a disposizione sul campo di regata per garantire al meglio precisione e rapidità di risultato. Le alternative potranno essere:

a) completamente automatico

- contagiri automatico a mezzo transponders personali
- risponso cronometrico automatico dei singoli passaggi con memorizzazione
- elaborazione e stampa automatica dell' ordine di arrivo

b) semiautomatico a mezzo computer

contagiri con registrazione cronologica manuale dei passaggi
risponso cronometrico automatico dei singoli passaggi con memorizzazione
elaborazione e stampa automatica dell' ordine di arrivo

c) completamente manuale

contagiri con registrazione cronologica manuale dei passaggi
risponso cronometrico manuale dei tempi singoli alla chiusura di gara
elaborazione manuale dell' ordine di arrivo

Tutti le barche devono essere equipaggiate con un Transponder Personale posizionato a meno di 25 cm. dalla poppa.

Ogni concorrente è responsabile del buon funzionamento del proprio transponder e della sua corretta

installazione.

L'eventuale malfunzionamento di ogni singolo transponder sarà tempestivamente segnalato al concorrente interessato e si procederà al meglio con il contagiri manuale fino al termine della manche e/o finale in svolgimento; eventuali conseguenze dovute al perdurare del malfunzionamento di un transponder già segnalato non potranno essere oggetto di reclamo.

ART. 13 SANZIONI

13.a infrazioni riguardanti la sicurezza

Il Commissario Generale deve registrare le sanzioni eventualmente inflitte sul verbale di gara con relativa dettagliata motivazione.

CARTELLINO GIALLO

Può essere inflitto solo dal Commissario Generale, sia in gara che durante le prove.

Il Commissario Generale agisce in proprio o su segnalazione di altri Ufficiali di gara.

Cat. Hydro: **1 giro extra** per ogni infrazione alle regole di sicurezza.

Alla terza penalità (nella stessa manche) il concorrente dovrà ritirare subito la barca dall'acqua.

Sarà classificato come **Non Terminato**.

Cat. Offshore: **1 giro di penalità** per ogni infrazione alle regole di sicurezza.

Incl. F-1 Alla terza penalità (nella stessa manche) il concorrente dovrà ritirare subito la barca dall'acqua.

Sarà classificato tenendo validi i giri fatti fino a quel momento.

Cat. Durata: **Ammonizione** (Cartellino Giallo) per ogni infrazione alle regole di sicurezza e

Penalità di stop and go per guida pericolosa per l'incolumità degli addetti al recupero e degli occupanti della pedana .



Consiste nel rientro immediato in pedana, togliere la barca dall'acqua, depositarla sull'invaso e fermare il motore; quindi riavviare il motore e rimettere in acqua rispettando la precedenza alle altre barche già sul percorso e le indicazioni del giudice di pedana.

CARTELLINO ROSSO

Può essere inflitto solo dal Commissario Generale, sia in gara che durante le prove.

Il Commissario Generale agisce in proprio e/o su segnalazione degli Ufficiali di gara od in seguito all' accettazione di un reclamo scritto:

- a) Per recidiva (2 cartellini gialli).
- b) Per collisione con la barca di recupero.
- c) Per condotta gravemente pericolosa per l'incolumità delle persone.

Il pilota a cui viene inflitto il cartellino rosso deve ritirare immediatamente la barca dall'acqua. Sarà Classificato tenendo validi i risultati ottenuti fino a quel momento.

13.b squalifica dalla gara

- a) Per infrazione alle regole tecniche di Classe.

Il pilota che incorre nella suddetta infrazione viene squalificato per la classe incriminata.

13.c squalifica dalla manifestazione

- a) Per guida deliberatamente scorretta volta al danneggiamento di altro concorrente.
- b) Per versamento di olio, miscela, grassi, ecc. nell'acqua, sulla pedana e/o sul terreno.
- c) Avviare motori entro 200 metri dal campo di gara senza specifica autorizzazione.
- d) Accendere la radio entro 400 metri dal campo di gara senza specifica autorizzazione.

Il pilota che incorre nelle suddette infrazioni viene squalificato per tutta la manifestazione.

ART. 14 ATTUAZIONE

14.01 Campo di regata - Tutte le prove di Campionato Italiano possono essere disputate solo in campi di regata preventivamente autorizzati dalla Commissione R.C.

14.02 Iscrizioni - vedere dettagli all'Art. 7.

14.03 Riunione Piloti

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali delle manifestazioni) . Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e tecniche.

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

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti e verificata con appello nominale.

In caso di eventuali variazioni del programma orario verrà notificata presso le Segreteria Corsa.

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



14.04 Svolgimento delle competizioni come da programma.

Gli organizzatori si riservano la facoltà di variazioni in caso di necessità.

14.05 verifiche tecniche e amministrative - Alla verifica si devono presentare lo/gli scafo/i principale e gli eventuali scafi di riserva, tutti completamente equipaggiati e pronti per la gara.

- Il costo delle iscrizioni dovrà essere quantizzato in minimo € 15,00 massimo € 25,00 per il primo scafo e dovrà avere importo inferiore per i successivi scafi, del medesimo concorrente, iscritti in classi diverse. Eventuali scafi di riserva dovranno essere iscritti gratuitamente.
- Devono essere verificati tutti i dati dell'iscrizione; successive modifiche non saranno accettate.
- Per ogni classe ogni concorrente può registrare 1 (uno) scafo principale più 1(uno) scafo di riserva.
- Tutti gli scafi devono avere il N° di corsa assegnato dalla Federazione (es. I-202), non sono ammessi scafi privi di sigla e numero oppure con numero diverso da quello assegnato al pilota..
- Tutti gli scafi devono avere i supporti per la "veletta" provvisti di due punti di ancoraggio.
- I concorrenti sono tenuti a munirsi di una serie di velette numerate, da 1 a 14 per la Durata, da 1 a 10 per l'Hydro e da 1 a 12 per l' Offshore. Le velette devono essere in materiale plastico di colore bianco (il metallo è vietato) e con spigoli arrotondati, base mm.120, altezza mm.100. Il numero deve essere nero, indelebile, alto mm. 80.

a) Norme sportive specifiche per scafi di F-1 3,5cc :

- a) la barca di riserva può essere punzonata all'atto delle registrazioni.
- b) una volta punzonata la barca di riserva diventa, per tutta la manifestazione, di uso esclusivo del pilota che ha effettuato la verifica;
- c) la barca di riserva, una volta in pedana, deve avere tutti gli elementi identificativi del pilota (n° di corsa e trasponder con codice originale dichiarato ad inizio manifestazione per la barca principale)
- d) nel caso la punzonatura venga rimossa o manomessa e/o la barca venga utilizzata da altri concorrenti, sia il pilota cedente che il ricevente saranno squalificati dall'intera manifestazione (squalifica tecnica).

b) Norme tecniche specifiche per scafi di F-1 3,5cc:

- 1- Motore fuoribordo con cilindrata max 3,5cc – autoaccensione - miscela di metanolo + olio.
- 2- La sagoma dello scafo deve ricondurre a quella di un catamarano di F1 per competizioni inshore con motore fuoribordo.
- 3-Per motorizzazione fuoribordo si intende un blocco propulsore (completo di motore, eventuale riduttore, marmitta di scarico, albero di trasmissione ed elica di superficie) applicato all'esterno dello specchio di poppa centrale dello scafo.
- 4-Lo scafo deve avere sul cupolino almeno una grafica raffigurante il parabrezza dell'abitacolo, per scafi sprovvisti di cupolino deve esserci un posto guida con pilotino e casco colorato.
- 5-A piena velocità lo scafo deve avere solo 3 punti di contatto con l'acqua (la fine degli scarponi & il piede del motore).

6-La propulsione deve essere ottenuta con elica di superficie.

7-La lunghezza massima dello scafo è 850 mm.(33,15/32") misurata dalla punta del corno alla fine dello scarpone.

8-E' vietato l'uso di appendici fisse o mobili (come alettoni, derive, pinne ecc.) sia sopra che sotto l'imbarcazione.

9- Le dimensioni delle velette sono 100 mm x 100mm; la veletta con il numero di corsa può essere sostituita da una area a fondo bianco (10cm x 10cm) con numero in nero posta su almeno un lato dello scafo e chiaramente leggibile.

10-La colorazione della livrea deve essere ad alta visibilità ed il fondo dell'imbarcazione deve essere di colore rosso od arancione per essere chiaramente visibile in caso di ribaltamento.

11-Se durante lo svolgimento della gara lo scafo perde una parte mobile (veletta, capottina, ecc) oppure subisce un danno strutturale tale da renderne problematica la governabilità, lo stesso deve essere ricondotto immediatamente alla propria postazione in pedana senza mettere in difficoltà gli altri concorrenti. Nel caso non sia possibile ripristinare le condizioni originali, verificate dal giudice di pedana, lo scafo non può più continuare. Il mancato rientro immediato in pedana comporta la squalifica per la manche in corso. L'imbarcazione potrà essere ammessa alle eventuali manches successive solo a ripristino avvenuto e previa verifica del giudice di pedana.

c) Norme specifiche per Scafi di F-1 Scala ¼:

- Motore con cilindrata max 15cc – autoaccensione - miscela di metanolo + olio.
od in alternativa:

- Motore con cilindrata 15,1cc a 30cc – accensione a scintilla - miscela di benzina verde + olio.

- Motorizzazione Fuoribordo (blocco propulsore completo di motore, eventuale riduttore, marmitta di scarico, albero di trasmissione ed elica di superficie) applicato all'esterno dello specchio di poppa centrale dello scafo.

od in alternativa:

- Motorizzazione Entro-Fuoribordo (motore, eventuale riduttore e marmitta di scarico montato a bordo, albero di trasmissione attraverso lo specchio di poppa, simulacro motore con piede poppiere ed elica di superficie applicato all'esterno dello specchio di poppa dello scafo.

- La sagoma dello scafo deve ricondurre a quella di un catamarano di F1 per competizioni inshore con motore fuoribordo.

- Lo scafo deve avere sul cupolino almeno una grafica raffigurante il parabrezza dell'abitacolo, per scafi sprovvisti di cupolino deve esserci un posto guida con pilotino e casco colorato.

- A piena velocità lo scafo deve avere solo 3 punti di contatto con l'acqua: la fine degli scarponi + l'elica di superficie

d) Gli scafi di Durata classi 27cc e 35cc devono essere munite di un foro di attacco per il gancio di traino della barca di recupero.



e) Gli scafi di Offshore classi 27cc e 35cc devono essere dotati di maniglia per il recupero.

14.06 Prove libere – Il giorno prima della gara il campo di regata è messo a disposizione dei concorrenti iscritti che avranno a disposizione anche la barca di recupero.

Durante la giornata della gara il campo di regata può essere usato per prove libere solo dopo aver regolarizzato l'iscrizione, superato le verifiche.

In ogni caso il programma orario definitivo della manifestazione sarà quello comunicato durante la riunione piloti tenuta dal Commissario Generale.

14.07 Chiamata in pedana - I concorrenti prima dell'ingresso in pedana, allo scopo di ridurre i tempi morti, potranno essere chiamati nell'area di pre-partenza durante lo svolgimento della gara precedente.

- Alla chiamata in pedana, i concorrenti hanno a disposizione due minuti per prendere ognuno la propria posizione (può portare con sé un assistente e da questo momento nessuno può abbandonare la pedana senza il permesso del Giudice; il trasmettitore del radiocomando deve comunque restare in pedana).

Trascorsi i due minuti dall'ultima chiamata la pedana viene chiusa e nessun altro può accedervi fino

al termine della gara in corso. Il ritardo a presentarsi in pedana comporta l'esclusione del concorrente dal lancio in corso.

- Ogni concorrente può portare in pedana 1(uno) solo scafo registrato per la Classe in corso di svolgimento (può essere indifferentemente quello principale o quello di riserva) ma una volta entrato in pedana lo scafo non può più essere sostituito. Il concorrente che ha registrato uno scafo di riserva per la classe in corso deve specificare al giudice di pedana quale scafo sta usando.

14.08 Prova Radio – Durante la prova Radio tutti i concorrenti devono porre la massima attenzione nel verificare il corretto funzionamento del proprio apparato una volta eseguita con successo la prova non vengono accettati ripensamenti.

- Se durante la prova radio un concorrente manifesta problemi di mal funzionamento ed alla fine della prova radio i problemi non sono risolti, il concorrente in panne non prende il via alla gara.

- Se durante la prova radio un concorrente viene trovato con una frequenza diversa da quella dichiarata, il concorrente viene squalificato per la gara in corso.



14.09 Procedure di partenza e svolgimento delle gare - con riferimento ai regolamenti di categoria.:

FSR-V / Durata

Partenza da fermo con count-down:

- 1 minuto, 30 secondi, 15 secondi, 10, 5, Start con segnale acustico.
- Allo start i piloti possono mettere in moto e lanciare lo scafo in acqua dirigendolo verso la 1° boa (per avviamento anticipato: cartellino giallo e 1 giro di penalità)
- Le boe saltate possono essere riciclate ma facendo attenzione che la manovra non ostacoli gli altri concorrenti che nel caso hanno diritto di precedenza.
(per boa saltata e non riciclata: 1 giro di penalità)
(per boa riciclata con manovra pericolosa : cartellino giallo e 1 giro di penalità)
- Durante la gara lo scafo può rientrare e ripartire dalla pedana liberamente con i propri mezzi. In caso di scafo fermo e non raggiungibile dalla propria postazione il concorrente deve avvisare immediatamente il giudice di pedana. Il recupero dello scafo da parte del concorrente al di fuori della propria postazione in pedana comporta il cartellino rosso.
- Il taglio di percorso e l'inversione intenzionale di marcia sono vietati.
(cartellino giallo e 1 giro di penalità per ogni boa tagliata)
(cartellino rosso per l'inversione del senso di marcia e/o taglio di percorso)
- Quando è in funzione, la barca di recupero ha precedenza assoluta e deve essere rispettata con una guida prudente nella zona in cui sta operando.
(cartellino giallo e penalità di stop and go per passaggi radenti senza un evidente rallentamento)
(cartellino rosso in caso di collisione o al 2° cartellino giallo)
- I concorrenti devono rimanere in pedana fino all'annuncio di gara terminata.
(l'uscita anticipata dalla pedana, non autorizzata dal giudice, è punita con il cartellino rosso)
- Al segnale di Stop (fine gara) i concorrenti devono tagliare il traguardo e mantenersi sul percorso per non ostacolare gli altri concorrenti che devono ancora terminare fino a fermarsi davanti alla propria postazione in pedana. I giri eventualmente percorsi in più dopo il segnale di fine gara saranno sottratti come penalità da quelli completati regolarmente.
- Per passaggio in piena velocità a meno di tre metri dalla pedana: cartellino giallo e 1 giro di penalità.
- Per collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso: cartellino giallo e giro di penalità.

FSR-H / Hydro

Partenza lanciata con orologio:

- Fase 1 2 minuti per mettere in moto e lanciare lo scafo in acqua.
(le 4 luci rosse si spengono una ad una con intervallo di 30 secondi)
(durante questo periodo lo scafo può rientrare e ripartire liberamente con i propri mezzi)
(lo scafo fermo sul percorso, non raggiungibile dalla propria postazione di pedana, non può essere recuperato)

- Fase 2** 30 secondi per prepararsi alla partenza
(luci rosse spente e luce gialla accesa - la lancetta dell' orologio compie l'ultimo giro)
(chi non è entrato in acqua durante la Fase1 perde il lancio)
- ultimi 5 secondi della Fase 2
(gli scafi in acqua che si immettono sul rettilineo superando la Boa 6 devono mantenere una rotta rettilinea parallela al circuito senza zigzagare e/o ostacolare in alcun modo gli altri scafi)
- Start** Inizio gara (lancetta dell'orologio si ferma sullo 0(zero), si accende la luce bianca)
(gli scafi che transitano sul traguardo dopo lo Start sono considerati Partiti ed iniziano a percorrere i loro 6 giri di gara; gli scafi che sono transitati in anticipo saranno considerati partiti solo al loro successivo passaggio sul traguardo)
- Fine gara** La gara di ciascun concorrente termina al compimento del proprio 6° giro valido che ne determina l'ordine di arrivo nella manche.
(si considerano come Validi tutti i giri completati senza penalità entro 240" dallo Start)
(ogni Boa saltata comporta 1(una) penalità – la boa saltata NON può essere ricircolata)

Al termine della propria gara i concorrenti devono poi rientrare in pedana mantenendosi sul percorso in modo da non ostacolare gli altri concorrenti che devono ancora terminare;
i giri eventualmente percorsi in più dopo il segnale di fine gara saranno sottratti come penalità da quelli completati regolarmente.

- Il passaggio in piena velocità a meno di tre metri dalla pedana comporta 1 giro di penalità.
- La messa in acqua di uno scafo deve sempre essere autorizzata dal giudice di pedana.
- La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta il cartellino rosso.
- Gli scafi che si fermano sul percorso devono essere immediatamente segnalati al giudice di pedana.
- Le penalità si applicano durante tutto il tempo di permanenza in acqua dello scafo.

FSR-O / Offshore / F-1/4

Partenza lanciata con orologio:

- Fase 1 -** 2 minuti per mettere in moto e lanciare lo scafo in acqua.
(le 4 luci rosse si spengono una ad una con intervallo di 30 secondi)
(durante questo periodo lo scafo può rientrare e ripartire liberamente con i propri mezzi)
(lo scafo fermo sul percorso, non raggiungibile dalla propria postazione di pedana, non può essere recuperato)
- Fase 2 -** 30 secondi per prepararsi alla partenza
(luci rosse spente e luce gialla accesa - la lancetta dell' orologio compie l'ultimo giro)
- Chi non è entrato in acqua durante la Fase1 potrà entrare in acqua solo dopo che tutti gli scafi già in acqua siano transitati sul traguardo dopo lo Start ma riceve 1(uno) giro di penalità.

- negli ultimi 5 secondi della Fase 2 , gli scafi in acqua che si immettono sul rettilineo superando la Boa 6 devono mantenere una traiettoria rettilinea e parallela al circuito, senza zigzagare e/o ostacolare in alcun modo gli altri scafi.

Start - Inizio gara (lancetta dell'orologio si ferma sullo 0(zero), si accende la luce bianca) (gli scafi che transitano sul traguardo dopo lo Start sono considerati Partiti ed iniziano a percorrere i loro giri di gara; gli scafi che sono transitati in anticipo saranno considerati partiti solo al loro successivo passaggio sul traguardo)

- Le boe saltate possono essere riciclate ma facendo attenzione a non fare manovre pericolose causando difficoltà agli altri concorrenti che nel caso hanno diritto di precedenza.

(per ogni boa saltata e non riciclata: 1 giro di penalità)

(per boa riciclata con manovra pericolosa : cartellino giallo e 1 giro di penalità)

Fine gara - La gara di ciascun concorrente termina al suo primo passaggio sul traguardo dopo lo scadere del tempo di Gara (8 minuti per le qualifica; 12 minuti per la finale); l'ordine di arrivo è determinato in base al numero di giri percorsi ed al relativo tempo di chiusura di ognuno.

- Allo scadere del tempo di gara i concorrenti hanno 60" per completare l'ultimo giro; devono poi rientrare in pedana mantenendosi sul percorso in modo da non ostacolare gli altri concorrenti che devono ancora terminare. I giri eventualmente percorsi in più dopo il segnale di fine gara saranno sottratti come

penalità da quelli completati regolarmente.

- La messa in acqua di uno scafo deve sempre essere autorizzata dal giudice di pedana.

- La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta il cartellino rosso.

- Gli scafi che si fermano sul percorso devono essere immediatamente segnalati al giudice di pedana.

- Le penalità si applicano durante tutto il tempo di permanenza in acqua dello scafo.

F-1 3,5cc

Compatibilmente con il tipo di percorso adottato e le caratteristiche del campo di regata la partenza può essere:

a- Lanciata con orologio e stessa procedura usata per le gare di Offshore.

b- da fermo a lisca di pesce, con semaforo, come segue:

1-Chiamata in pedana e 2 minuti per schierarsi nelle rispettive postazioni

2-Prova radio

3-Annuncio di 2' alla partenza, i concorrenti possono provare i motori senza mettere in acqua

4-A 30" dalla partenza, i concorrenti possono scaldare i motori con lo scafo trattenuto in acqua

5-Allo scadere dei 2' inizia la sequenza di accensione delle 5 luci del semaforo, lo spegnimento simultaneo di tutte le luci accese è il segnale di START e le imbarcazioni possono essere rilasciate indirizzandole verso la prima boa di virata (per partenza anticipata, cartellino giallo e 1 giro di penalità)

- I concorrenti devono mantenere una traiettoria rettilinea senza zigzagare e/o ostacolare in alcun modo gli altri concorrenti, ai responsabili di comportamenti scorretti saranno penalizzati in proporzione dei danni eventualmente provocati.
- c-Nel caso di gravi scorrettezze che mettano fuori gara uno o più concorrenti, il responsabile riceverà il cartellino rosso per la manche in corso e l'esclusione dalla eventuale manche successiva.
- d-La partenza ritardata non comporta alcuna penalità
- e-Il tempo di gara inizia al segnale di start, il primo passaggio sul traguardo non viene conteggiato.
- f-Durante il tempo di Gara lo scafo può rientrare e ripartire liberamente ma solo con i propri mezzi,
- g-Le boe saltate non possono essere riciclate.
- h-Lo scafo fermo sul percorso e non raggiungibile dal Pilota dalla propria postazione in pedana non può essere da questi recuperato ne tantomeno fatto ripartire (il risultato rimane quello acquisito al momento della fermata - per ripartenza non dovuta: cartellino rosso).
- i-Allo scadere del tempo di gara i concorrenti hanno 60" per completare l'ultimo giro; devono poi rientrare in pedana mantenendosi sul percorso in modo da non ostacolare gli altri concorrenti che devono ancora terminare.
- l-La gara di ciascun concorrente termina al suo primo passaggio sul traguardo dopo lo scadere del tempo di Gara (5 minuti); l'ordine di arrivo è determinato in base al numero di giri percorsi ed al relativo tempo di chiusura di ognuno.
- m-La messa in acqua di uno scafo deve sempre essere autorizzata dal giudice di pedana.
- n-La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta un giro di penalità; se al termine della manche si accerta che a causa della collisione lo scafo colpito ha subito un danno che non gli consente di poter ripartire il danneggiante riceverà anche il cartellino rosso con azzeramento del risultato eventualmente conseguito nelle manche.
- o-Gli scafi che si fermano sul percorso devono essere immediatamente segnalati al giudice di pedana.
- p-Per ogni boa saltata: 1 giro di penalità.
Per boa ricicolata con manovra pericolosa : cartellino giallo e 1 giro di penalità
- q-Le penalità si applicano durante tutto il tempo di permanenza in acqua dello scafo
- r-Le griglie di partenza iniziali saranno determinate per sorteggio e le successive verranno elaborate automaticamente dal computer.

14.10 livello di rumore - Verrà utilizzato il Fonometro; Livello massimo consentito 80 dB-A.

I concorrenti devono rispettare il limite massimo regolamentare del livello sonoro delle loro imbarcazioni. In caso di superamento il concorrente sarà ammonito(cartellino giallo), alla terza segnalazione (nell'arco della manifestazione in corso e nella stessa classe) il concorrente sarà squalificato .

14.11 Carburanti - Per i motori a benzina è consentita soltanto una miscela di olio e benzina verde (liberi gli ottani) è vietata l'aggiunta di nitro-metano e/o metanolo e/o di etanolo.

- Per i motori ad autoaccensione è consentita una miscela di metanolo e olio, libero il nitro-metano entro i limiti imposti dalla Legge .

- Possono essere effettuati controlli a campione sulle miscele utilizzate.

14.12 Cilindrate – Possono essere effettuati controlli della cilindrata dei motori.

14.13 Premiazione

La consegna dei premi per le prove di Campionato Italiano deve avvenire come specificato sul programma della manifestazione.

La premiazione comunque deve essere fatta entro **30** minuti dal termine dell' ultima gara.

14.14 ApparatI radio - Durante lo svolgimento della manifestazione i trasmettitori dei radiocomandi rimangono in custodia ai concorrenti; i trasmettitori dei radiocomandi possono essere accesi solamente in pedana e durante lo svolgimento delle gare in programma, ogni eventuale deroga deve essere preventivamente approvata dal Commissario Generale pena la squalifica del concorrente dalla manifestazione.

- Si raccomanda l'impiego di apparati Radio e frequenze di lavoro rispondenti alla vigente legislazione Italiana in materia; ogni concorrente risponde personalmente della idoneità e del corretto uso del proprio apparato di radiocomando. Gli Organizzatori e la Federazione declinano ogni qualsiasi responsabilità circa

eventuali conseguenze e/o sanzioni comminate dalle autorità preposte.

In caso di incidente provocato dall'utilizzo di apparati radio non autorizzati potrebbe essere a rischio anche la copertura assicurativa.

14.15 Impatto Ambientale - Gli organizzatori devono predisporre adeguati recipienti per la raccolta dei residui di olio e/o carburanti derivanti dalla pulizia delle imbarcazioni e del loro successivo smaltimento.

I concorrenti devono usare tassativamente detti recipienti per l'uso indicato evitando qualsiasi riversamento per terra od in acqua; I trasgressori saranno squalificati .

14.16 Comportamenti di guida - Vedere l'allegato con gli esempi di comportamento nelle varie situazioni di gara e le possibili infrazioni sanzionabili.

14.17 Accensione del motore – E' espressamente vietato accendere il motore, movimentare e pilotare la barca al di fuori dalla propria postazione in pedana e nei tempi consentiti. E' consentita la sola accensione del motore con barca stabilmente posizionata su supporti. Chiunque non rispetti il presente articolo verrà sanzionato con un cartellino giallo alla prima infrazione e squalificato per tutta la manifestazione in caso di recidiva.



14.18 Proteste - Eventuali proteste devono essere presentate dal concorrente al giudice di pedana, anche verbalmente, immediatamente al verificarsi dell'evento ed entro 60 minuti dal verificarsi dell'evento stesso, per iscritto al direttore di gara contestualmente al versamento di € 30,00.

Il giudice di pedana registra il nome del reclamante e l'ora del reclamo informando il direttore di gara.

Se il reclamo scritto è giudicato non pertinente la tassa viene incamerata dall'organizzatore.

Trascorsi i 60 minuti dall'evento il reclamo scritto non è più accettabile.

La presentazione della protesta non preclude al concorrente di continuare a gareggiare.

14.19 Collaborazione -Tutti gli affiliati ed i partecipanti hanno il dovere di mantenere un atteggiamento collaborativo per aiutare o quantomeno facilitare la gestione ottimale delle manifestazioni.

Gli Ufficiali di Gara, gli organizzatori ed i delegati a vario titolo presenti sul campo di gara sono preposti a far rispettare le normative tecnico-sportive a garanzia di uno svolgimento equo, tranquillo e di piena soddisfazione per tutti.

Per quanto non espressamente previsto dal presente documento fa fede il Regolamento Tecnico/Sportivo Nazionale Radiocomandata .

In caso di contestazioni, le norme del presente documento sono prevalenti.

Il mancato rispetto del presente regolamento comporta l'applicazione delle sanzioni previste dal Regolamento Tecnico/Sportivo Nazionale Radiocomandata .



MOTONAUTICA RADIO-COMANDATA Aggiornamento 2017
REGOLAMENTO TECNICO/SPORTIVO
CATEGORIA MOTORI A SCOPPIO - CLASSI: DURATA – HYDRO -
OFFSHORE

1 Definizione dei modelli

Gli scafi di questa categoria sono modelli controllati dal concorrente con un radiocomando. Lo stile dei modelli è libero, con le caratteristiche più confacenti al tipo di gara. In ogni caso il modello deve ricordare le linee essenziali di una barca.

2 Classi

La categoria **motore a scoppio** è suddivisa nelle seguenti classi:

- DA - 3,5** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, e propulsione immersa.
- DB - 7,5** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc e propulsione immersa.
- DC - 15** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc e propulsione immersa.
- DD - 27** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc, e propulsione immersa.
- DD - 35** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 35 cc, e propulsione immersa.
- HA - 3,5** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, con elica di superficie.
- HB - 7,5** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc fino a 7,5 cc, con elica di superficie.
- HC - 15** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc fino a 15 cc, con elica di superficie.
- HD - 27** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc fino a 27 cc, con elica di superficie.
- OA - 3,5** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- OB - 7,5** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc, con elica di superficie.

- OC - 15** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc con elica di superficie.
- OD - 27** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc con elica di superficie.
- OD - 35** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 35 cc con elica di superficie.
- F-1** Modelli di catamarano con motore fuoribordo a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- F-1 1/4** Modelli di catamarano con motore fuoribordo e/o entrofuoribordo a combustione interna, con elica di superficie e di cilindrata fino a 15 cc con autoaccensione e miscela di metanolo + olio od in alternativa di cilindrata da 15,1cc a 30cc con accensione a scintilla e miscela di benzina verde + olio

Nota: - **Hydroplani** = Modello a disegno libero con carena a due o più superfici plananti.

- **Offshore** = Modello a disegno libero con carena a V o catamarano.

- **F1** = Modello a disegno libero con le seguenti caratteristiche:
a) lo scafo deve essere impostato come un Catamarano da Circuito;
b) gli scarponi devono presentare una superficie rettilinea e continua per almeno il 75% della lunghezza a partire dalla prua;
c) la eventuale discontinuità della superficie degli scarponi non deve superare i 4 (quattro) mm. di altezza;
d) lo scafo in assetto deve toccare la superficie dell'acqua solamente con la parte terminale degli scarponi e con il piede dell'elica.

3 Norme principali e generali

3.1 Norme principali

3.1.1 Competizioni alle quali si applicano le norme

- Gare Regionali
- Gare Nazionali Amichevoli
- Campionati Nazionali
- Gare Internazionali Amichevoli

3.1.2 Tassa di iscrizione

Le tasse di iscrizione sono fissate dagli organizzatori e devono essere specificate nel bando di regata.

3.1.3 Tasse per protesta

La tassa per protesta è fissata dagli organizzatori e deve essere specificata nel bando di regata della manifestazione.

3.2 Norme generali

3.2.1 Età dei concorrenti

Per ragioni di sicurezza i concorrenti nelle categorie 15cc e 35cc devono avere almeno 12 anni .

3.2.2 Registrazione dei concorrenti

- (1) Al fine di competere in una manifestazione di motonautica radiocomandata è necessario iscriversi presso l'organizzatore in conformità a quanto stabilito nel bando di regata.
- (2) L'iscrizione deve essere ricevuta dagli Organizzatori in conformità ai loro termini e può essere rifiutata se ricevuta in ritardo.
- (3) Iscrivendosi alla competizione il concorrente ne accetta le norme relative.

3.2.3 Numero di concorrenti ammesso

Tutti i concorrenti in regola con il tesseramento possono partecipare previa iscrizione. .

3.2.4 Assistenti e sostituzione del concorrente

- (1) In ogni classe è permesso a un concorrente di avere un assistente che sarà designato dal concorrente stesso.
- (2) L'assistente può aiutare il concorrente nei preparativi per la partenza e fino al termine della gara.
- (3) Non è permessa la sostituzione del concorrente durante la gara.

3.3 Norme tecniche

3.3.1 Propulsione di modelli e combustibili

Sono ammessi solo motori a combustione interna. Motori jet e altri tipi di propulsioni non normalizzate non sono ammessi.

3.3.2 Combustibile

Il combustibile è libero eccetto nelle classi DD-35 e OD-35

Il combustibile nelle classi DD-35 e OD-35 deve essere una miscela di benzina – olio.

La benzina può essere di qualsiasi livello di ottani.

L'uso di miscela al metanolo è proibito.

3.3.3 Riduzione del rumore, misurazione del livello di rumorosità e norme

- (1) I motori a combustione interna devono essere dotati di un dispositivo per ridurre i livelli di rumorosità.
- (2) L'apparecchiatura usata per determinare il livello di rumorosità deve essere in conformità alle norme CEE e/o norme similari.
- (3) L'indicatore del livello di rumorosità deve essere disponibile sul campo di gara.
- (4) Le letture del livello di rumorosità devono essere prese da incaricati che siano stati opportunamente addestrati.
- (5) Lo strumento per la rumorosità deve essere posto su "SLOW" (lento).
- (6) Per il metodo di misurazione dei livelli di rumorosità nelle classi HYDRO, DURATA, OFFSHORE riferirsi al paragrafo 7.

3.3.4 Applicazione ed uso di apparecchiature radiocomandate e di controllo della frequenza

- (1) Durante le manifestazioni ufficiali sono ammesse solo apparecchiature di radiocomando digitali e a funzionamento proporzionale. Il radiocomando deve essere in grado di funzionare entro una canalizzazione di 10 KHz.
- (2) Deve essere possibile cambiare la frequenza in breve tempo. Ogni concorrente deve avere almeno tre diverse frequenze di lavoro disponibili.
- (3) Le radio non possono essere accese in un raggio di 1000 metri dalla competizione. I concorrenti che violano questa norma saranno squalificati dalla competizione.
- (4) L'uso dell'apparecchiatura di radiocomando è soggetto alle regole della nazione in cui si tiene la manifestazione. Gli organizzatori devono elencare le frequenze disponibili nel modello d'iscrizione alla manifestazione.
- (5) Le frequenze devono essere verificate per evitare interferenze tra i concorrenti nella stessa prova.

- (6) La ripetizione di una gara a causa di problemi radio può essere decisa solamente dal direttore di gara in accordo con gli organizzatori.
- (7) Le frequenze registrate devono essere espresse solo in KHz.

3.3.5 Misurazione del Tempo

- (1) Il tempo deve essere misurato al decimo di secondo. Se vengono usati dei cronometri con una precisione maggiore, la seconda cifra digitale deve essere ignorata.
- (2) Può essere usato un controllo del tempo sia elettronico che manuale. Controllo del tempo elettronico significa che il tempo è misurato automaticamente o con sistemi di controllo del tempo elettronici o elettromagnetici. Il controllo del tempo determinato con cronometri elettronici azionati manualmente non viene classificato come controllo elettronico del tempo.
- (3) Il giudice di pedana, prima dell'inizio della gara deve controllare che i temporizzatori e gli orologi funzionino correttamente.
- (4) Il tempo che appare sui cronometri e/o orologi al termine di una prova può essere azzerato solo dopo che il giudice di gara si è accertato che la lettura esatta è stata registrata nella lista dei risultati.

3.3.6 Boe (Dimensioni, Costruzione, Ancoraggio)

- (1) Il campo di gara deve essere delimitato da boe. Ogni boa deve essere in due colori con le strisce verticali ben visibili
- (2) Le boe devono essere cilindriche ed emergere per un minimo di 200 mm ed un massimo di 500 mm sopra la superficie dell'acqua. Le boe devono essere ancorate in modo da essere ad angolo retto rispetto alla superficie dell'acqua.
- (3) Le boe devono avere un diametro da 400 a 500 mm.
- (4) Le boe devono essere fatte di materiali quali polistirolo e sughero, fibre naturali ecc.

3.3.7 Pontone di partenza (Costruzione e materiali)

- (1) I pontoni di partenza devono fornire uno spazio adeguato ai concorrenti, ai loro modelli, agli assistenti ed ai giudici. Deve essere evitata qualsiasi ostruzione che possa mettere in pericolo la sicurezza dei concorrenti e dei modelli.
- (2) Il pontone di partenza dovrebbe essere largo come minimo 1,5 m e lungo minimo 19,5 m (vedere appendice 1) con 13 postazioni individuali di 1,5x1,5 m.
- (3) L'accesso al pontone di partenza deve essere libero da ostacoli. La superficie del pontone non deve essere scivolosa anche quando è bagnata.
- (4) Quando è occupato il pontone di partenza non dovrebbe muoversi, rollare o cambiare posizione in qualsiasi altro modo. La superficie del pontone di partenza non dovrebbe essere più alta di 150 mm dalla superficie dell'acqua.
- (5) Pontoni di partenza galleggianti sono ammessi solo quando l'ancoraggio e la stabilità sono sufficienti da evitare il rollio causato dalle onde o dal movimento delle persone.

3.4 Norme sportive

3.4.1 L'area della competizione

- (1) Il luogo della competizione, specialmente le acque di gara e l'area circostante dovrebbero essere scelte dagli organizzatori per offrire ai concorrenti le migliori condizioni possibili per ottenere buoni risultati. Gli organizzatori devono accertarsi che ci siano adeguate misure di sicurezza per proteggere i concorrenti, gli ufficiali e gli spettatori da possibili pericoli.
- (2) Il luogo della competizione, le acque di gara e l'area circostante devono essere controllate prima della gara.. Nel caso che ci siano reclami e/o vengano riscontrate

irregolarità gli organizzatori devono porvi rimedio secondo quanto richiesto dagli ufficiali di gara.

(3) Il luogo della competizione e le acque di gara non devono essere contaminate da oli minerali, grasso o altre sostanze nocive e/o velenose.

Il mancato rispetto di questa regola causerà la squalifica del concorrente che non sarà in grado di presentare una valida giustificazione.

3.4.2 L'area di partenza, l'area di preparazione e il permesso di accesso

(1) L'area di partenza è un'area chiusa direttamente adiacente alle acque di gara nella quale è posto il pontone di partenza dal quale i concorrenti lanciano il loro modello.

(2) L'area di preparazione è un'area chiusa al pubblico dove tutti i concorrenti preparano i modelli e attrezzature per la partenza e serve da zona di attesa durante la manifestazione. L'area di preparazione dovrebbe essere posta il più vicino possibile all'area di partenza, in funzione degli impianti locali. Dovrebbe fornire riparo e protezione dalle condizioni atmosferiche per i modelli. Solo i giudici, i concorrenti e gli assistenti impegnati nella manifestazione sono ammessi all'area di preparazione.

(3) Solo i giudici di gara, i concorrenti e i loro assistenti sono ammessi al pontone di partenza.

I requisiti minimi per l'area di partenza sono specificati nella sezione (6.3)

(4) E' proibito usare ombrelli sul pontone di partenza durante la gara.

(5) E' proibito far funzionare i motori entro i 200 metri intorno al pontone di partenza durante la gara senza preventivo permesso accordato dagli ufficiali di gara.

3.4.3 Numero ammesso, possibilità di iscrizione e condizioni di gara dei modelli

(1) Ogni concorrente può registrare per la manifestazione due modelli per classe.

(2) E' a scelta del concorrente quale dei due modelli userà per la gara. Entrambi i modelli possono essere portati nell'area di preparazione. Tuttavia solo un modello può essere portato sul pontone di partenza. Dopo l'inizio del tempo di preparazione non è possibile cambiare i modelli. In caso di avaria durante la gara, il secondo modello Può essere usato solo durante la corsa successiva del concorrente.

(3) Dall'inizio alla fine della manifestazione ogni modello, deve restare nelle stesse condizioni in cui è stato originariamente registrato. Eliminare e/o aggiungere parti non è consentito, quando alla partenza viene riscontrata una violazione a questa regola il concorrente non riceverà tempo o punteggio per la gara in corso. La decisione in merito spetta al direttore di gara su segnalazione dell' addetto alle partenze.

Per l'iscrizione di un modello in altre classi si applicano le seguenti regole:

- Un modello della classe OFFSHORE non è ammesso ad altre categorie nella stessa manifestazione.

3.4.4 Ripetizione di una corsa

(1) Non c'è diritto di ripetizione se un modello viene danneggiato durante una corsa o se l'elica si impiglia in un oggetto esterno come erbacce ecc.

(2) Una corsa può essere ripetuta su decisione del direttore di gara quando il servizio di contagiri e/o cronometraggio non è in grado di fornire un risultato affidabile.

3.4.5 Numeri di registrazione

(1) In tutte le competizioni i modelli devono recare un numero di registrazione.

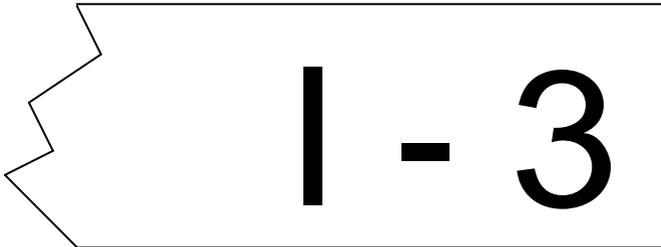
(2) Numero di registrazione e nazionalità devono essere inamovibili dallo scafo.

(3) Il modello di riserva deve recare un identico numero di registrazione.

Targa da applicare in modo visibile

1 = Nazionalità

3 = Numero di registrazione nazionale



Disegno 1: Numero di registrazione

3.4.6 Registrazione dei concorrenti e modelli

Ogni concorrente deve registrare i propri modelli compresi i modelli di riserva e la propria apparecchiatura di radiocomando entro il termine di registrazione annunciato.

Insieme ai modelli il concorrente deve presentare al verificatore anche la conferma della loro registrazione emessa dagli organizzatori.

Gli organizzatori devono fornire gli assistenti qualificati per le verifiche, questi devono essere confermati dal direttore di gara.

La registrazione e la verifica deve essere predisposta dagli organizzatori in modo che possa essere completata entro il periodo stabilito, assicurando il rispetto dell'orario di partenza programmato per la corsa.

Secondo il numero di concorrenti e modelli registrati, dovranno essere predisposte le aree di registrazione per le varie classi. Gli organizzatori devono nominare un numero sufficiente di assistenti qualificati.

I concorrenti devono mostrare il loro modello per la verifica nelle stesse condizioni in cui verrà usato nella gara.

I seguenti punti dovrebbero essere oggetto della verifica:

- Cognome, nome e nazionalità del concorrente
- Classe
- Numero di registrazione
- Specifiche dell'apparecchiatura radio (frequenza, modulazione, frequenze di funzionamento, cristalli di ricambio)

Ad ogni modello verificato deve essere applicata una marcatura in un punto adatto sullo scafo (cartello, adesivo, timbro o altro)

La marcatura non dovrebbe lasciare segni permanenti sull'esterno del modello.

3.4.7 Emissione di permessi di partenza, emissione dei pass di partenza e per i concorrenti

Al termine delle operazioni di registrazione e di verifica il direttore di corsa comunica ufficialmente le classi che prenderanno parte alla manifestazione

La competizione può iniziare un'ora dopo l'annuncio dei permessi di partenza.

I pass dei concorrenti devono essere emessi dall'organizzatore sulla base delle iscrizioni e dovrebbero essere consegnati ai concorrenti al momento della registrazione.

Il concorrente deve accertarsi che le iscrizioni o il pass del concorrente siano corretti. Qualsiasi modifica deve essere notificata agli organizzatori.

L'Organizzatore dovrebbe emettere i permessi di partenza ed assicurarsi che siano prontamente disponibili al punto di partenza.

3.4.8 Cessione dei pass dei concorrenti e Accertamento dell'ordine di gara

Prima della gara il concorrente deve presentare il permesso di partenza al giudice di partenza, in mancanza di ciò il concorrente perde il suo permesso ad iniziare la gara.

Il numero di corsa dei concorrenti in ogni batteria o finale diretta viene stabilito in modo casuale dalla direzione di corsa tenendo presente le frequenze radio disponibili. In caso di conflitto di frequenze non risolvibile con quelle messe a disposizione dei concorrenti, il direttore di gara procederà a sorteggiare chi dovrà cambiare frequenza per poter prendere parte alla manifestazione.

La sequenza di partenza delle classi deve essere definita prima dell'inizio della prima corsa

Nel caso che abbiano luogo corse supplementari, la sequenza di partenza deve essere invertita.

Nel caso che ci siano due o più punti di partenza, i capi competizione o la giuria possono decidere che frequenze devono esse usate a un determinato punto di partenza.

Se il concorrente nella stessa manifestazione compete in varie classi di modelli le cui corse hanno luogo contemporaneamente in diversi punti di partenza, non c'è possibilità (diritto) di richiedere un cambiamento dell'orario di partenza e/o cambiare la sequenza di partenza.

3.4.9 Tempo di chiamata (Tempo ammesso per prepararsi)

(1) Il tempo di chiamata è un minuto. Entro questo tempo il giudice (start leader ..) deve chiamare il concorrente tre volte per nome perché si presenti al punto di partenza.

(2) Se il/la concorrente non si presenta con il suo modello entro il tempo di chiamata, il/la concorrente perde il suo diritto di partire per questa corsa o giro.

(3) Alla chiamata del concorrente alla partenza, al concorrente successivo dovrebbe venire annunciato di prepararsi per la partenza secondo la sequenza di partenza.

(4) Nel caso. in. cui un concorrente non si mostri alla partenza il tempo di chiamata per il concorrente successivo nella sequenza di partenza, ammonta a due minuti.

3.4.10 Tempi di preparazione al (Punto di Partenza)

(1) I tempi di preparazione cominciano quando il/la concorrente si presenta con il suo modello al punto di partenza e quando entra nell'area di partenza. L'inizio del tempo di preparazione sarà deciso dal giudice di partenza e deve essere indicato. al concorrente.

(2) Il termine del tempo di preparazione deve essere annunciato verbalmente e se possibile anche in maniera ottica. Questo dovrebbe essere fatto a intervalli di minuti pieni.

3.4.11. Interruzione / sospensione della competizione (re 6.5.20)

(1) Una sospensione di tutta la manifestazione può essere annunciata soltanto dal giudice capo.

(2) Una sospensione della competizione al pontone di partenza viene decisa dal giudice di partenza.

(3) Se una manche e/o finale viene interrotta per più di 60 minuti, la stessa deve essere ripetuta.

3.4.12. Punteggio e annuncio dei risultati

(1) Tutti i risultati di una competizione dovrebbero essere annunciati ed immediatamente esposti all'area di partenza. L'annuncio verbale è considerato un risultato ufficiale.

(2) I risultati sono esposti con l'orario di affissione e sono da considerarsi preliminari.

(3) La giuria può confermare i risultati finali un'ora dopo aver emesso i risultati preliminari.

(4) Dopo la conferma dei risultati da parte dei giudici di gara, non è più possibile protestare contro i risultati.

(5) I concorrenti con risultato zero verranno registrati alla fine della lista dei risultati in ordine alfabetico

3.4.13 Controllo dei modelli primi tre classificati

(1) I modelli primi tre classificati in ogni classe possono essere controllati per verificare la conformità alle regole costruttive ed ai limiti di cilindrata dei motori.

(2) Possono essere fatti anche dei controlli preliminari subito dopo la manche di qualificazione (in questi controlli i motori possono essere solo punzonati per un eventuale controllo di cilindrata dopo la conclusione delle finali.).

(3) Nelle classi di DURATA – 35cc e OFFSHORE – 35cc la misurazione della capacità dei cilindri dei tre modelli primi classificati viene fatta sulla base dei dettagli costruttivi

(4) Con motori a combustione interna la misurazione della cilindrata deve essere fatta quando il motore è freddo. E ammessa una tolleranza: di +1%.

(5) Le misurazioni della capacità dei cilindri vengono fatte come segue:

- La misurazione della corsa viene fatta con un indicatore di profondità attraverso il foro della candela. Solo dopo questa operazione il motore verrà aperto.

- La misurazione dell'alesaggio viene fatta con un indicatore di misurazione interna nella zona tra il livello superiore dell'apertura di scarico e il punto morto superiore. - Devono essere fatte due misurazioni (una opposta all'altra di circa 90 gradi) e viene fatta la media dei risultati.

- I correttori per gli strumenti di misurazione devono essere tenuti sul luogo della competizione.

- La verifica delle misurazioni relative alla cilindrata viene fatta con tabelle o stampe di computer.

- Durante le qualificazioni nelle classi di Durata il giudice di partenza può scegliere tre modelli per le verifiche della cilindrata. Per i modelli non qualificati la misurazione verrà fatta dopo l'eliminazione quando i motori si sono raffreddati. Superare la cilindrata ammessa significa la squalifica dalla gara. A conclusione delle finali i modelli che si sono classificati da 1 a 6 verranno messi da parte. Se non si rilevano discrepanze relative alle capacità dei cilindri per i primi tre modelli classificati non sono necessari ulteriori controlli.

(6) I concorrenti devono mettere il loro modello a disposizione del giudice incaricato.

I concorrenti devono aprire il motore, qualora non lo facessero, verranno squalificati.

(7) Nel caso che i risultati di misurazione non siano conformi alle regole, il rispettivo modello verrà squalificato. In quel caso il piazzamento per modelli successivi migliorerà e gli stessi dovranno essere verificati.

3.5. Norme principali

(1) Una protesta può essere presentata solo se un concorrente è convinto che il risultato della sua corsa sia stato influenzato da una decisione atto o omissione fatti dai membri della direzione della competizione, dalla giuria, dai giudici dall'organizzatore o da azioni scorrette di altri concorrenti.

(2) Proteste contro i tempi e/o proteste combinate sono escluse.

(3) I risultati finali e l'assegnazione dei titoli possono aver luogo solo dopo che sono state risolte tutte le proteste presentate.

(4) La decisione della giurie è definitiva. Non sono accettati ricorsi.

3.5.2 Presentazione delle proteste

(1) Ogni protesta deve essere presentata per iscritto alla direzione della competizione entro un'ora dalla affissione del risultato preliminare della corsa nella quale si è verificato l'incidente.

(2) La presentazione di una protesta non esclude il concorrente dall'ulteriore partecipazione alla competizione. Se il concorrente si ritira dalle successive competizioni a motivo della protesta presentata, sarà squalificato da tutta la manifestazione. In questo caso la protesta presentata verrà respinta.

(3) Se dopo una segnalazione verbale vengono presi dei provvedimenti per correggere la situazione, il concorrente deve esserne informato prima dell'accettazione della protesta scritta.

(4) La protesta scritta deve contenere quanto segue:

Motivi della protesta (norme relative, regolamenti, atti e dove trovarli).

Ora e luogo, compresa una descrizione precisa dell'incidente, il motivo della protesta possibilmente allegando disegni e altre prove.

Dichiarazione e nomi dei testimoni, che sono stati coinvolti nell'incidente e desiderano rispondere sinceramente alle domande riguardanti la protesta

(5) La protesta deve essere firmata dal concorrente.

(6) Le spese di protesta. devono essere pagate quando viene presentata la protesta scritta, altrimenti la protesta sarà nulla.

3.5.3 Gestione della protesta

(1) La giuria deve prendere in considerazione una protesta presentata ufficialmente, per la quale le spese di protesta sono state pagate e dare una decisione.

(2) Se una protesta riguarda il comportamento di un altro concorrente, la giuria deve eseguire la procedura di protesta contro il concorrente accusato di avere infranto le regole

(3) Il concorrente che ha presentato la protesta e la persona contro la quale vengono condotte le trattative di protesta, hanno il diritto di presenziare all'udienza senza diritti di voto. Per le trattative

di protesta la giuria può chiamare ulteriori testimoni coinvolti nell'incidente che devono dare un resoconto veritiero.

(4) La decisione data dalla direzione della competizione sull'esito della protesta deve essere annunciata ai concorrenti per mezzo di un avviso pubblico.

(5) Se la protesta ha esito positivo, le spese di protesta devono essere restituite al concorrente. Se la protesta ha esito negativo le spese: di protesta rimangono all'organizzatore.

3.6 Il Certificato di stazza

Per i modelli radiocomandati con motore a combustione interna non è necessario il Certificato di stazza.

3.7 Norme generali riguardanti la costruzione dei modelli radiocomandati con motore a combustione interna

(1) Per le competizioni in questa categoria, i modelli sono a disegno libero.

(2) La lunghezza totale del modello non deve superare i 2500 mm.

(3) La guida del modello deve avvenire tramite radiocomando.

(4) Possono essere usati uno o più motori a combustione interna. Tuttavia la loro cilindrata totale non deve superare la rispettiva classe.

Regole Generali sulla collocazione dei circuiti per la categoria SCOPPIO.

Le competizioni nelle classi con motore a scoppio si svolgono su due differenti circuiti:

Per le classi DURATA vedi disegno 3 - pag. 20

Per le classi HYDRO vedi disegno 4 - pag. 24

Per le classi OFFSHORE vedi disegno 6 - pag. 32

I campi di regata devono essere collocati in acqua calma, preferibilmente al riparo del vento.

Regole Generali riguardanti la partenza e la fine di una finale o di una qualifica.

Durante la competizione il concorrente è autorizzato a muoversi entro la propria postazione segnata sulla pedana ed assegnatagli dall'organizzazione.

Al termine della finale o della qualificazione il modello va immediatamente ritirato dall'acqua e il radiocomando deve essere spento.

4. Requisiti per le competizioni nella categoria SCOPPIO

4.1 Regole generali per la costruzione e regolamenti

La carena non ha regole fisse per la costruzione, tuttavia nelle classi DURATA deve avere una forma tale da assomigliare ad un monocarena.

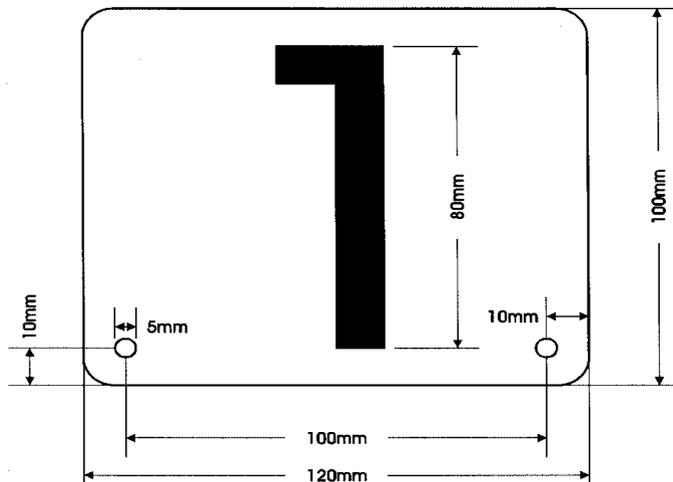
Il motore deve avere un comando proporzionale sul carburatore, un bottone acceso/spento non è ammesso. La dimensione del serbatoio è libera, il combustibile è a carico del concorrente.

Tutti i modelli devono avere sulla coperta un supporto longitudinale per il montaggio della veletta numerata, velette a cui deve provvedere il concorrente. Le velette devono essere costruite in materiale flessibile e resistente, tale da non causare danni al modello qualora si rovesci. La veletta deve essere bianca e di numeri da 1 a 13 neri per la DURATA e di numeri da 1 a 8 neri per l' OFFSHORE e l' HYDRO.

4 La veletta deve essere vincolata in due punti.

Le dimensioni delle velette per le classi HYDRO, DURATA e OFFSHORE sono come segue (vedi disegno 2)

Altezza	100 mm
Larghezza	120 mm (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	2 mm (approssimativi)
Distanza tra i fori	100 mm
Distanza dei fori dalla base	0 mm
Diametro dei fori	5 mm



Disegno 2: Veletta per le classi HYDRO, DURATA e OFFSHORE.

L'organizzatore deve fornire due barche di recupero che saranno posizionate una a sinistra ed una a destra della pedana. L'equipaggio delle barche deve essere fornito dall'organizzazione. E' raccomandato all'organizzatore che una delle due barche sia motorizzata, la seconda può essere a remi. La barca a remi dovrà avere gli stessi fissati alla barca. I remi dovranno avere un dispositivo che ne eviti la caduta in acqua.

Scafi gonfiabili e altri scafi che possano essere danneggiati da un impatto e mettere a rischio l'incolumità del personale, non potranno essere usate. Il personale dovrà indossare il giubbotto salvagente. In mancanza di giubbotti le barche devono essere equipaggiate

con salvagenti galleggianti. Per aumentare la sicurezza della barca di recupero questa dovrebbe essere munita di barriere di sicurezza montate all'esterno.

Il servizio di recupero è controllato da un giudice. Il modello deve essere recuperato nel più breve tempo possibile, causando il minimo disturbo ai modelli in gara, assicurando eguale trattamento a

tutti i concorrenti. Le barche a motore devono essere usate a bassa velocità, in modo che le onde non influenzino la gara. Il continuo muoversi della barca è da evitare. La barca a motore sarà da usarsi preferibilmente per il recupero dei modelli più lontani.

Nelle classi HYDRO e OFFSHORE il recupero dei modelli viene effettuato al termine della manche.

Nelle classi OFFSHORE è permesso il recupero dalla pedana e la ripartenza.

Durante la gara nessuno è ammesso sull'acqua del campo di gara. I concorrenti che non rispettano questa regola saranno squalificati.

La pedana deve essere divisa in settori di circa 1.5 metri. Per ogni concorrente la posizione di partenza deve essere numerata e assegnata prima della gara. La pedana deve avere anteriormente un riparo a prevenire la salita dei modelli sulla stessa.

Dove lo spazio lo consente, gli organizzatori possono realizzare una pedana che rechi posteriormente una seconda pedana rialzata di 1 m. destinata ai piloti per la guida. Questa seconda pedana sarà numerata come la prima. Il concorrente può scegliere dove guidare. Il concorrente ed il meccanico possono usare solo la postazione assegnata.

Reti o altre attrezzature di sicurezza devono essere posizionate tutt'attorno il campo di gara a protezione degli spettatori. Queste dovranno tenere conto di possibili collisioni tra modelli o modelli fuori controllo.

I modelli delle classi DURATA 35cc e OFFSHORE 35cc devono avere sulla prua un occhiello con diametro interno di almeno 20mm per consentire l'aggancio ed il traino da parte degli addetti al recupero.

Tutti gli scafi delle classi DURATA e OFFSHORE devono essere muniti di una appropriata maniglia che permetta una presa sicura per il loro sollevamento con una sola mano da parte degli addetti al recupero.

4.2 Composizione ufficiali di gara

- 1 direttore di gara
- 1 giudice di pedana
- 1 segretario corsa

Ausiliari a cura degli organizzatori

- 4 contagiri
- 1 addetto al fonometro
- 2 assistenti del direttore di gara

(in aiuto al giudice e per osservare la competizione e le boe

4.3 Requisiti minimi per l'area di partenza

I requisiti minimi consigliati sono:

- Una pedana per la DURATA dovrebbe essere lunga minimo 19,5 mt. e 1,5 mt. larga, con posizioni numerate dal 13 all'uno. Nella HYDRO e nella OFFSHORE la pedana dovrebbe essere lunga minimo 12 mt. e 1,5 mt. larga, con posizioni numerate da 1 a 8.
- 2 barche di recupero in accordo ai paragrafi 6.5 e 6.6
- 1 fonometro
- tavoli e sedie per i giudici (in postazione possibilmente riparata da sole e intemperie)
- 3 cartellini gialli, uno senza scritte uno recante il numero 1, uno recante il numero 2.
- 1 cartellino rosso
- 1 segnale acustico per segnalare l'inizio / fine della competizione.
- 1 orologio per indicare il tempo della gara
- 1 impianto acustico con microfono e altoparlanti

- 2 serie di velette numerate 1-13 per la DURATA e 1-8 per HYDRO e OFFSHORE
- 1 lavagna con i disegni dei rispettivi percorsi.
- 1 tabellone per affissione classifiche.

4.4 Circuito e durata delle gare nelle classi DURATA

(1) La competizione sarà effettuata su un circuito come mostrato sul disegno 3. Il circuito dovrà essere posto così da avere la base parallela alla pedana e la boa di centro allineata con la linea divisoria tra la postazione 6 e 7.

(2) La competizione consiste di 2 manche di qualificazione di 20 minuti (con recupero) e di una finale di 30 minuti (con recupero).

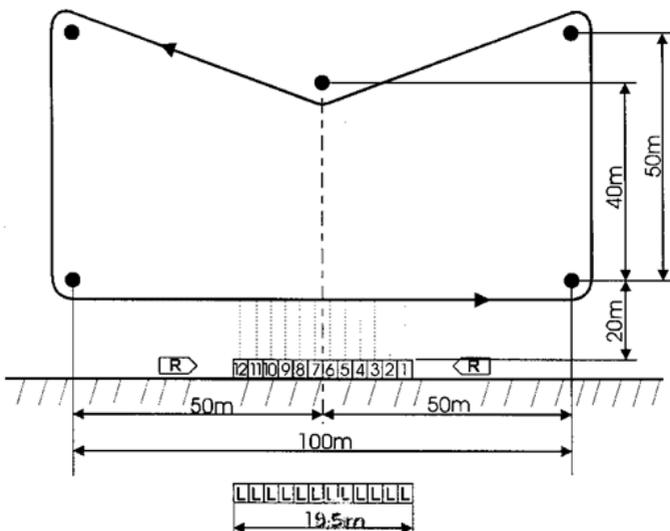
Per l'accesso alla finale si terrà conto della manche migliore di ciascun concorrente.

Dopo i primi 10 minuti di gara e successivamente ogni 5 minuti dovrebbe essere annunciato il tempo trascorso.

oppure in alternativa:

(2a) La competizione consiste di 3 manche di qualificazione di 10 minuti (senza recupero) e di una finale di 30 minuti (con recupero).

Per l'accesso alla finale si terrà conto della manche migliore di ciascun concorrente.



- = Linea di partenza e arrivo
- 13 -1 = Posizione di partenza
- RB = Barche di recupero
- LC = Contagiri

Disegno 3: Percorso di DURATA



Il circuito viene percorso in senso antiorario ad ogni batteria sono ammessi un massimo di 12 ed un minimo di 3 concorrenti. Se oltre 12 concorrenti sono iscritti alla gara, essi saranno suddivisi in batterie di concorrenti non superiore a 12 .

La costituzione delle batterie sarà casuale, tenendo in considerazione i quozienti. Questi saranno controllati dai giudici. Per la prima manche la posizione di partenza è assegnata dall'organizzatore, nella seconda sarà invertita mantenendo lo stesso numero di veletta.

Tutte le batterie della stessa classe saranno consecutive col proposito che tutti i concorrenti abbiano le stesse condizioni atmosferiche.

Quando i concorrenti iscritti alla gara sono più di 13, si dovranno disputare delle batterie di qualificazione per decidere i finalisti. In caso di parità in giri e tempo tra il dodicesimo e il tredicesimo, la finale sarà disputata in 13. Se il 12°, 13° e 14° sono pari in giri e tempo si guarderà alla batteria scartata per stabilire il 12°. Nel caso sussista ancora la parità si procederà al sorteggio. L'ordine di partenza della finale sarà fatto usando i migliori risultati delle batterie di qualificazioni. In caso di eguale numeri di giri la posizione sarà assegnata in base al tempo di chiusura dell'ultimo giro.

Prima della partenza di ogni gara tutti i trasmettitori e ricevitori dovranno essere accesi e sarà effettuato un controllo radio al fine di prevenire le interferenze. Una volta confermato che non ci sono disturbi non è più possibile protestare.

Dopo la prova radio inizia il tempo di preparazione.

Il tempo di preparazione per le classi DURATA è di 4 minuti. Durante questo tempo il concorrente è autorizzato per 3,5 minuti a scaldare il motore. Durante questo tempo il modello può essere messo in acqua ma non rilasciato.

30 secondi prima della partenza tutti i modelli devono essere sulla pedana con motori spenti. Durante il rimanente tempo i concorrenti ed i meccanici non potranno toccare i modelli. La giuria può dare il via entro questi 30 secondi..

La gara inizierà con il segnale acustico dato dalla giuria. Dopo il segnale i motori possono essere avviati ed i modelli lanciati.

Durante la gara il concorrente può abbandonare la posizione di partenza per recuperare il modello o per prendere parti di ricambio. Tuttavia durante la guida non è possibile muoversi dalla posizione di partenza. Il trasmettitore non può lasciare la posizione di partenza.

Tutte le boe vanno effettuate in accordo al percorso. È permesso toccarle. Solo i giri percorsi correttamente saranno conteggiati.

Durante la gara i giri di ogni concorrente dovranno essere mostrati su di una lavagna.

Se una boa viene passata sul lato sbagliato, è permesso recuperarla senza interferire con gli altri concorrenti. Se la boa non viene recuperata il giro non verrà conteggiato.

Una barca più lenta può essere superata da entrambi i lati. Durante il sorpasso lo scafo più lento non deve cambiare traiettoria o stringere verso lo scafo superante. Lo scafo superante può ritornare sulla linea ideale non prima di aver interposto 3 lunghezze con lo scafo superato.

Lo scafo più veloce non è autorizzato a ostacolare lo scafo più lento durante il sorpasso.

Lo scafo che arrivi a 5 lunghezze dalla boa sulla linea ideale ha diritto di traiettoria. Il tentativo di forzare il sorpasso all'interno di una boa non è permesso.

Se durante la gara uno scafo si ferma, può essere recuperato dalla barca di recupero, recando il minimo disturbo agli altri modelli. Il giro in cui il modello si è fermato non verrà conteggiato.

Gli scafi riportati dal recupero dovranno ripartire dalla posizione assegnata in pedana. Dopo la ripartenza riprenderà il conteggio dei giri.

Gli scafi possono essere riparati e riforniti durante la gara. Solo i giri completati saranno conteggiati.

Se uno scafo perde la veletta durante la gara è autorizzato a completare il giro in corso. Ogni giro successivamente percorso senza veletta non verrà conteggiato.

Una gara può essere sospesa dal giudice di gara a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe). Le regole per fermare una gara:

Il giudice di gara dà un segnale acustico uguale a quello di fine gara. Allo stesso istante il cronometro viene fermato. Dopo il segnale i modelli dovranno completare il giro in corso.

Il tempo tra il segnale acustico e il momento in cui il modello taglia il traguardo verrà registrato. Il modello verrà poi ritirato e spento il motore.

Piloti e meccanici devono stare dietro i modelli. Le riparazioni non sono ammesse. Durante l'interruzione i modelli possono essere recuperati.

Risolto il problema, il giudice ridarà il via seguendo la stessa procedura del primo via. Il conteggio del tempo ripartirà con il segnale di via.

Se la gara viene interrotta entro i primi 3 minuti si ripartirà dall'inizio.

22. Quando una gara viene interrotta, la classifica finale sarà ottenuta sommando giri e tempi di tutti spezzoni di gara effettuati.

23. In caso di comportamento scorretto, ostacolo ad altri concorrenti, non rispetto delle regole, causa di pericolo per gli spettatori o per l'equipaggio della barca di recupero o per collisione con la pedana, il direttore di gara può comminare le seguenti penalità:

Alla prima infrazione alle regole descritte nei paragrafi da (13) a (16), dove nessun altro modello abbia subito uno stop causato dall'infrazione, un richiamo (cartellino giallo) sarà dato.

La seconda infrazione alle regole descritte nei paragrafi da (13) a (16), o un più serio incidente, o entrare in collisione con un modello fermo in acqua sarà punita con 1 giro di penalità (cartellino giallo con n° 1).

La terza infrazione alle regole descritte nei paragrafi da (13) a (16), o un incidente particolarmente serio, o causare lo stop di un altro modello sarà punita con 2 giri di penalità (cartellino giallo n° 2).

La quarta infrazione alle regole descritte nei paragrafi da (13) e (16), o un comportamento particolarmente sconsiderato e scorretto sarà punito con la squalifica (cartellino rosso). Il modello verrà immediatamente tolto dall'acqua.

Se un modello tocca la barca di recupero il pilota viene squalificato dalla batteria o dalla finale in corso. Il modello verrà immediatamente tolto dall'acqua.

Se altri modelli sono coinvolti in situazioni di pericolo, toccate o collisioni con la barca di recupero, il giudice può a sua discrezione penalizzare anche gli altri piloti. Il pilota verrà informato verbalmente e visivamente delle penalità. Le penalità non ammettono appello. Il giudice deve registrare la penalità e il numero di pedana.

Se un modello in piena velocità passa a meno di 3 metri dalla barca di recupero gli verrà assegnato un cartellino giallo. Alla seconda infrazione verrà assegnato un cartellino rosso. Il modello dovrà essere ritirato immediatamente dall'acqua.

24. La fine della gara è data con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato. Dopo il segnale i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli a finire il giro. Il giro di chiusura sarà conteggiato.

4.6 Conteggio dei giri nelle gare di DURATA

Il conteggio dei giri può essere manuale o computerizzato.

Conteggio manuale

Con il conteggio manuale i contagiri dovranno essere forniti dagli organizzatori. I contagiri sono responsabili del loro operato. Se esiste una divergenza di opinioni tra i contagiri, la decisione dipende dal direttore di gara.

Chi chiama e chi segna lavorano in coppia. L'annunciatore chiamerà, al passaggio sul traguardo, il numero del modello che sarà registrato dal contagiri.

I contagiri devono essere seduti alla sinistra della pedana (vedi 6.6.2 punto 4).

Conteggio dei giri computerizzato.

Per il conteggio computerizzato 4-6 contagiri sono sufficienti (2-3 annunciatori 2-3 addetti all'apparecchiatura).

Chi annuncia e chi annota lavora in coppia e saranno responsabili del conteggio dei giri. Chi annuncia chiama il numero del modello, chi annota lo registra sull'apparecchiatura.

I contagiri faranno solo questo. Ogni penalità di giri sarà registrata dagli assistenti del giudice di pedana e sarà dedotta dal totale dei giri segnati dai contagiri alla fine della gara.

Il traguardo è unico per tutti i 12-13 modelli. Il traguardo è situato alla sinistra della postazione 13 della pedana. I contagiri saranno in posizione allineata e rialzata rispetto al traguardo.

In caso di pari giri, il modello che per primo taglierà il traguardo sarà il vincitore. Un concorrente con un numero di partenza più alto di 1 può solo essere il vincitore se ha superato tutti i modelli con numero più basso.

4.7 Classifica nelle gare di DURATA

Il risultato della competizione sarà deciso dal numero di giri validi e dal tempo necessario a percorrere il giro di chiusura. Dopo il conteggio delle eventuali penalità.

Se ci sono 13 o meno concorrenti iscritti in una classe saranno corse 2 manche, di cui la migliore sarà valida per la classifica.

Il posto in classifica sarà deciso dal numero dei giri ottenuti. In caso di parità, il concorrente con il minor tempo di chiusura avrà una posizione più alta. In caso di parità di giri e tempo sarà preso in considerazione il risultato scartato.

Nel caso in cui si corra le finali in accordo con il paragrafo 6.5 comma (4) , la classifica è come segue:

(a) I finalisti sono classificati in base all'arrivo nella finale.

(b) La classifica dei rimanenti concorrenti sarà stilata in base ai giri e tempi di chiusura ottenuti nelle batterie di qualifica. .

4.8 Compilazione del risultato finale delle classi di DURATA.

Nelle classi di DURATA la classifica finale andrà così compilata:

Tipo- luogo e data della gara.

Sequenza dei risultati in accordo con il paragrafo 6.7.

Cognome, nome e numero di licenza nazionale del concorrente.

Rilevamento fonometrico.

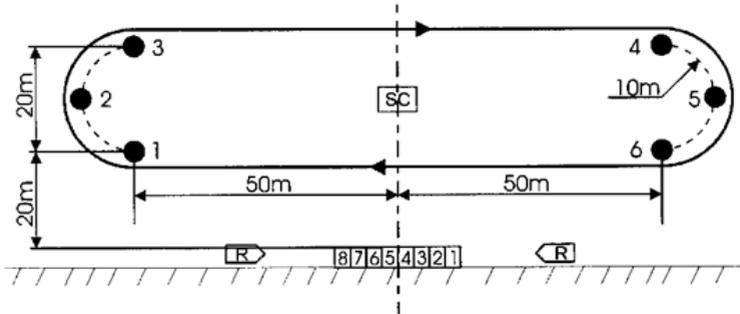
Numero dei giri validi (tra parentesi le penalità) della miglior batteria.

Nome e numero di registrazione del giudice.

Firma del direttore di gara.

4.9 Circuito e durata di una gara nelle classi HYDRO.

La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno 4. il circuito deve essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana di partenza e la linea di centro è ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 4-5.



- = Linea di partenza e arrivo
- 8...1 = Posizione di partenza
- RB = Barche di recupero
- SC = Orologio di partenza

Disegno : 4 Percorso delle classi HYDRO

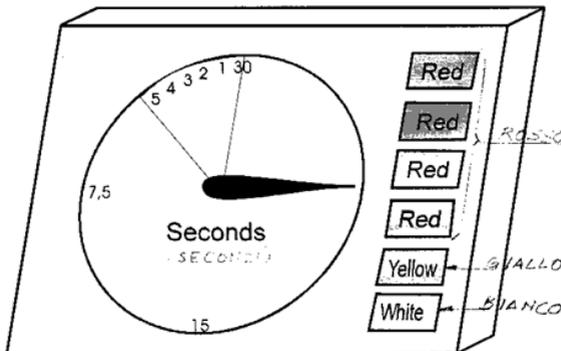
(2) I modelli devono compiere il seguente numero di giri entro 4 minuti:

- HYDRO - 3.5cc = 6 giri
- HYDRO - 7.5cc = 6 giri
- HYDRO - 15cc = 6 giri

(3) I tempi di partenza sono mostrati dall'orologio di partenza (vedi dis.5) o altri (ottici o acustici) metodi.

4.10 Orologio per la partenza delle classi HYDRO e OFFSHORE.

L'orologio per le procedure di partenza delle classi HYDRO e OFFSHORE fornisce segnalazioni ottiche ed acustiche che i concorrenti usano per preparare la partenza della manche..



Disegno 5: Orologio per Classi HYDRO

(2) L'orologio deve essere conforme a quanto segue:

Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione di circa 1 secondo.

- Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5 , 4 , 3 , 2 , 1 secondi.

- Il settore dei 5 secondi deve essere evidenziato con un colore in contrasto col resto del quadrante.

Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere tutte accese all'inizio del tempo di preparazione. Le luci si spegneranno poi singolarmente ad intervalli di 30 secondi.

Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato. Al termine dei 30 secondi una luce bianca o un segnale acustico indicherà l' inizio della gara.

- La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.

- Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancio e la lancetta nera.

- Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.

- L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al centro del percorso

.

- L'orologio di partenza può essere di tipo digitale

4.11 Procedure per le gare nelle classi HYDRO.

Una batteria deve avere un minimo di 4 ed un massimo di 8 concorrenti. Ogni concorrente deve fare almeno 4 manche. Se più di 8 concorrenti sono iscritti nella classe si disputerà la finale in accordanza col paragrafo (2).

Gli 8 concorrenti col più alto punteggio delle batterie di qualificazione accedono alla finale, disputata su almeno 4 manche. Il concorrente qualificato al primo posto occuperà la posizione di partenza n° 8, il secondo la n° 7 , il terzo la n° 6, il quarto la n° 5 ecc. sino all'ottavo che occuperà la posizione n° 1.

Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

Ogni gara consiste di 3 fasi distinte:

- Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.

- Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi

- Tempo di gara (Race time) 4 minuti.

Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Se un concorrente accende il motore dopo il tempo di preparazione avrà perso il lancio. Il tempo di preparazione non potrà essere fermato, salvo casi eccezionali a discrezione dei giudici (es. problemi al percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione, tuttavia il concorrente non potrà lasciare la postazione di pedana.

Una volta iniziato il tempo cronometrato nessun modello potrà più essere lanciato.

I concorrenti devono guidare i modelli attorno al circuito o nella zona preparata dall'organizzazione al fine di permettere a tutti di passare la linea di partenza al termine del tempo cronometrato. Gli scafi devono girare sul tracciato in senso orario.

Durante gli ultimi 15 secondi del tempo cronometrato, al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi su una linea dritta dopo aver passato la boa N. 6.

Zigzagare lungo il tracciato, cambiamenti di tracciato superiori ai 45 gradi al fine di evitare di passare troppo presto la linea di partenza non sono permessi e vengono penalizzati con un giro extra.

La fine del tempo di controllo indica l'inizio del tempo di gara, indipendentemente da dove si trovano le barche sul tracciato.

Modelli che attraversino la linea di partenza immediatamente prima della fine del tempo di controllo hanno una falsa partenza e devono quindi percorrere un giro extra.

La corsa inizia ufficialmente quando alla fine del tempo cronometrato la prima barca attraversa la linea di partenza.

Saltare una boa e quindi tagliare il tracciato viene penalizzato con un giro extra.

Il concorrente la cui barca attraversa la linea per prima dopo aver completato il numero di giri richiesto e avendo considerato le penalità (giri supplementari) è il vincitore.

Nel caso che nessuna barca completi il numero di giri richiesto entro 4 minuti di corsa, la corsa viene annullata. Non è permessa la ripetizione della gara.

Le barche che non hanno completato il numero di giri richiesto ricevono 25 punti.

Dopo che un concorrente ha completato il numero di giri richiesto deve togliere la barca dall'acqua. L'ufficiale addetto alla posizione di partenza può ordinare a tali barche di lasciare il campo di gara.

Se l'ufficiale addetto alla posizione di partenza ritiene che ci siano delle barche sul campo di gara che non saranno in grado di completare la gara nel tempo rimanente, può richiedere loro di togliere le loro barche dall'acqua. Il punto data sarà lo stesso come nei casi in cui la corsa non viene completata (25 punti).

La corsa verrà ripetuta solo in caso di radio interferenza.

L'eliminazione deve essere organizzata in modo che nessun concorrente debba partecipare a due corse consecutive.

Ogni gara deve essere corsa in conformità alle norme specificate nella sezione 6.12.

4.12 Regole di base e penalità nelle classi HYDRO

Il mancato rispetto delle seguenti norme potrebbe causare una squalifica da un'eliminazione o da tutta la competizione.

4.12.1 Curve a sinistra

Curve a sinistra eccessive sul tracciato non sono permesse, eccetto quando si dà la precedenza o per evitare collisioni. Sono permesse correzioni di virata minime verso sinistra, oppure per sorpassare altre barche.

I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

curva a sinistra superiore ai 45 gradi

quando un concorrente girando a sinistra mette in pericolo un altro modello

Creare danno a un'altra barca, impedendo alla stessa di essere utilizzata nella competizione, porta alla squalifica dalla manche in corso.

4.12.2 Diritto di Precedenza

Tecniche sicure per girare e di virata come pure correttezza sportiva sono le condizioni per una corretta navigazione/uso del campo di gara.

La normale linea di percorso è la linea più vicina al contorno del campo. Le barche sulla normale linea di percorso hanno la precedenza.

Una barca su una normale linea di percorso ha il diritto di mantenere il suo tracciato.

Una barca che sorpassa la barca che si trova davanti, che si trova sulla stessa linea di percorso, deve essere almeno a tre lunghezze di barche avanti, prima di avere il diritto di precedenza.

I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

Mancato rispetto delle norme sul diritto di precedenza

Zigzagare per impedire a un'altra barca di superare, curve a S ecc.

4.12.3 Superare/passare le boe

Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno. Può essere fatta solo un'eccezione dall'ufficiale addetto alla posizione di partenza, se vuole avvantaggiare la situazione della gara o al fine di evitare una collisione.

Le penalità delle boe vengono date dai giudici assistenti del pontone. Non è possibile protestare contro la loro decisione.

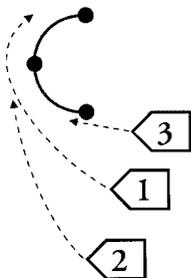
I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

- Passare una boa all'interno (un giro di penalizzazione per ogni boa)
- Guidare all'interno del campo di gara ovale
- Tagliare o attraversare il campo di gara
- Guidare al centro del campo di gara

Se un concorrente non riesce a guidare correttamente la propria barca viene ammonito. Se la sua guida non migliora, viene squalificato dalla manche in corso.

4.13 Regole per i sorpassi nelle classi HYDRO

E' permesso sorpassare su tutto il percorso in conformità al paragrafo 6.12.2. i seguenti esempi sono solo a titolo orientativo per i giudici e non possono essere citati dai concorrenti in una possibile protesta. Nelle situazioni sotto descritte può verificarsi un serio pericolo per altre barche o spettatori. In questo caso l'ufficiale addetto alla posizione di partenza può ordinare al concorrente che causa il pericolo di interrompere la gara. Il concorrente verrà squalificato per la manche in corso e non riceverà nessun punto.

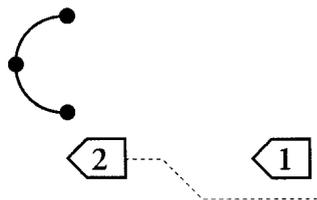


Esempio n° 1

La barca n. 1 ha il diritto di precedenza e le barche n. 2 e n. 3 cercano di sorpassare

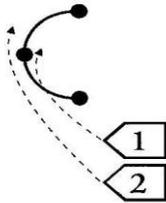
La barca n. 2 taglia la linea di percorso della barca n. 1, questo

risulta in un giro extra la barca n. 3 cerca di forzare la sua corsa all'interno al fine di non toccare la boa la barca n. 3 dovrà girare a sinistra e taglierà da una capo all'altro la linea di percorso della barca n. 1. Questa manovra comporterà un giro extra.



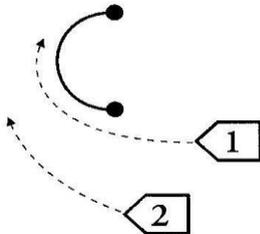
Esempio n° 2

La barca n. 2 sta sorpassando correttamente, si trova ad almeno 3 lunghezze di barca di distanza davanti alla barca n. 1 prima di ritornare sulla linea di percorso



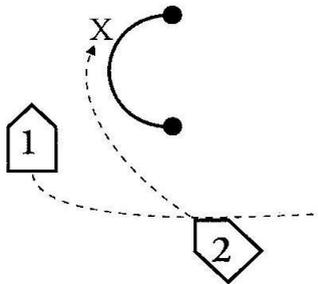
Esempio n° 3

La barca n.2 riceve un giro di penalizzazione perché ha costretto la barca n. 1 a passare la boa all'interno al fine di evitare la collisione.



Esempio n° 4

La barca n. 2 lascia correttamente libera la linea di percorso interna.



Esempio n° 5

La barca n. 1 lascia libera la linea di percorso interna perché ha girato al largo. Permette alla barca n. 2 di sorpassare facendo una curva più stretta. Nella posizione X la barca n. 2 ha il diritto di precedenza.

4.14 Calcolo dei risultati finali nelle classi HYDRO

Nelle classi HYDRO ogni concorrente riceve i seguenti punti in conformità al piazzamento ottenuto.

1. posto	= 400 punti
2. posto	= 300 punti
3. posto	= 225 punti
4. posto	= 169 punti
5. posto	= 127 punti
6. posto	= 96 punti
7. posto	= 72 punti
8. posto	= 54 punti
Corsa non completata	= 25 punti
Barca che non ha passato la linea di partenza dopo il segnale di partenza	= nessun punto

In caso di punteggio pari merito ci dovrebbe essere uno spareggio nei seguenti casi:

Per scegliere un concorrente per la finale

Nella finale, per decidere i posti 1,2 o 3

Lo spareggio avrà luogo dopo aver concluso le eliminatorie o dopo le finali.

Il risultato finale della competizione è la somma di tutti i punti ottenuto in tutte le eliminatorie, a meno che non siano tenute delle finali.

Se ha luogo una finale, i risultati saranno come segue:

Tutti i finalisti sono piazzati secondo i punti totali ottenuti durante la finale.

I concorrenti rimanenti sono piazzati secondo il totale dei punti ottenuti durante le gare di qualificazione.

4.15 Composizione della lista dei risultati nelle classi HYDRO

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione nella classe HYDRO:

Tipo, luogo e data della competizione

Classe

Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente

Risultato del livello di rumorosità

Risultato di ogni gara (punti, giri di penalizzazione)

Punteggio totale raggiunto

Numero totale delle penalizzazioni

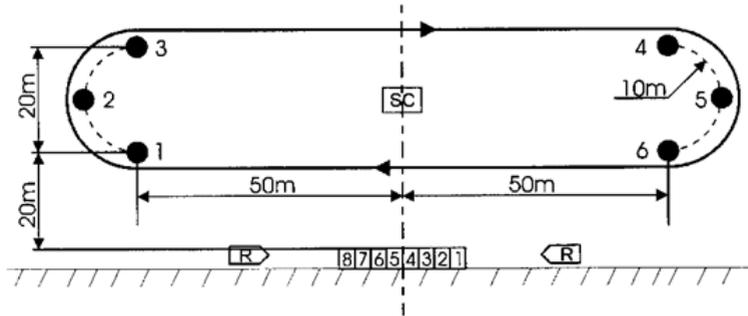
Nome e numero di registrazione del giudice

Firma del Direttore di gara

4.16 Campo di gara per le classi OFFSHORE

(1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno 6. Il circuito deve essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana di partenza e la linea di centro è ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 4-5.

-----	=	Linea di partenza e arrivo
8...1	=	Posizione di partenza
RB	=	Barche di recupero
SC	=	Orologio di partenza



Disegno : 6 Percorso delle classi OFFSHORE

(2) Il tempo di partenza per le manche deve essere indicato su un orologio di partenza (vedi disegno 5) o con altro mezzo adeguato (ottico od acustico). (vedere 6.10 per i dettagli dell'orologio di partenza).

4.17 Procedure per le gare nelle classi OFFSHORE

Una batteria deve avere un minimo di 3 ed un massimo di 8 concorrenti.

La gara sarà articolata in manche della durata di 8 minuti; il numero di manche dipende dal numero di concorrenti partenti in ogni classe secondo il seguente schema:

3 o 4 concorrenti = saranno disputate 3 manche / valide 2

da 5 a 8 concorrenti = saranno disputate 4 manche / valide 3

9 o più concorrenti = saranno disputate 3 manche / valide 2 per qualificare gli 8 finalisti della finale di 12 minuti.

Se più di 8 concorrenti sono iscritti in una classe, si disputerà la finale in conformità col paragrafo (3).

Una manche deve essere composta in modo che i concorrenti possano essere mischiati il più possibile nella manche stessa. Anche il posto sul pontone deve essere a caso.

Gli 8 concorrenti con i punteggi più alti delle batterie si qualificano per la finale.

Il concorrente qualificato al primo posto occuperà la posizione di partenza n° 8, il secondo la n° 7, il terzo la n° 6, il quarto la n° 5 ecc. sino all'ottavo che occuperà la posizione n° 1.

Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

- (5) Ogni manche consiste di 3 fasi distinte:
- Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.
 - Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi
 - Tempo di gara (Race time) 8 minuti per le qualifiche, 12 minuti per la finale.
- (6) Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Le manche non possono essere ripetute. Il tempo di preparazione non può essere sospeso o fermato eccetto che in circostanze eccezionali a discrezione del direttore di gara (es. problemi al percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione, tuttavia il concorrente non potrà lasciare la postazione di pedana.
- (7) Durante il tempo cronometrato non possono essere lanciate barche. Durante il tempo di gara ai concorrenti sarà poi permesso di partire al seguito delle barche che stanno procedendo sul percorso.
- (8) I concorrenti devono guidare i modelli attorno al circuito o nella zona preparata dall'organizzazione al fine di permettere a tutti di passare la linea di partenza al termine del tempo cronometrato. Gli scafi devono girare sul tracciato in senso orario.
- (9) Negli gli ultimi 15 secondi del tempo cronometrato, al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i piloti devono tenersi su una linea diritta dopo aver passato la boa 6. Zigzagare sul tracciato, cambiamenti di traiettoria superiori ai 45° gradi al fine di evitare di attraversare in anticipo la linea di partenza, ecc. non sono permessi e vengono penalizzati con un giro extra.
- (10) La fine del tempo cronometrato indica l'inizio del tempo di gara, indipendentemente da dove si trovano le barche sul tracciato.
- (11) Le barche che attraversino la linea di partenza immediatamente prima della fine del tempo cronometrato hanno una falsa partenza e devono quindi percorrere un giro extra.
- (12) La corsa inizia ufficialmente quando alla fine del tempo cronometrato la prima barca attraversa la linea di partenza.
- (13) Le barche OFFSHORE possono essere riparate e/o rifornite di carburante durante il tempo di gara. Saranno contati solo i giri validi completati durante la manche.
- (14) Durante il tempo di gara è consentito lasciare la postazione in pedana per recuperare il modello o per reperire parti di ricambio. Tuttavia mentre si guida non si può uscire dalla propria postazione. Non è permesso in nessun caso abbandonare la propria postazione con il trasmettitore del radiocomando.
- (15) Tutte le boe devono essere passate in conformità al percorso. Le boe possono essere toccate. Verranno contati solo i giri completati durante il tempo di gara.
- (16) Durante la corsa, ogni giro dei concorrenti dovrà essere esposto sul tabellone dei punteggi.
- (17) Se una boa viene passata dal lato sbagliato è consentito rifare il giro della boa senza però interferire con gli altri concorrenti. Se la boa non viene ripassata il giro non sarà considerato valido.
- (18) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella linea di corsa quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a tre lunghezze.
- (19) La barca più veloce non deve interferire con la barca più lenta durante il sorpasso.
- (20) La barca sulla linea del percorso che si trova ad una distanza non inferiore a 5 lunghezze dalla boa ha diritto di precedenza. Forzare un'altra barca a passare all'interno di una boa per evitare la collisione durante un sorpasso non è consentito.
- (21) Se una barca perde la veletta con il numero di gara può completare il giro iniziato. I giri completati successivamente senza veletta non verranno contati.
- (22) Una corsa può essere fermata dal giudice di partenza per circostanze eccezionali (per esempio boe spostate). Norme per fermare una corsa:
- a) Il giudice di partenza dà un segnale acustico simile a quello alla fine della corsa.

Nello stesso tempo in cui viene dato il segnale, l'orologio che misura la durata della corsa viene fermato. Dopo che il giudice di partenza ha dato il segnale, i modelli devono completare il giro iniziato e questo giro verrà contato.

b) Il tempo a partire da quando viene dato il segnale, fino a quando i modelli passano la linea d'arrivo, deve essere registrato. I modelli devono essere tolti dall'acqua e i motori fermati.

c) I concorrenti e gli assistenti devono fare un passo indietro dai modelli. Non sono permesse le riparazioni. Durante l'interruzione della corsa le barche ferme in acqua possono essere soccorse.

d) Le barche soccorse non possono ripartire.

e) Dopo aver risolto il problema che ha causato l'interruzione, il giudice di partenza dà un segnale di partenza. Il tempo di gara ripartirà con il segnale di partenza da dove era stato fermato.

f) Se la corsa viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ricominciata dall'inizio.

(23) Se una manche ha dovuto essere interrotta, il risultato finale sarà calcolato sommando giri e tempi di tutti i parziali.

(24) In caso di comportamento scorretto, interferenza con altri concorrenti, mancata osservanza delle norme o siano messi in pericolo gli spettatori (per esempio collisione con il pontone di partenza) il direttore di gara può comminare le seguenti penalità:

a) Il primo caso riguarda il mancato rispetto delle regole descritte nei paragrafi (18) – (20), dove nessun'altra barca si è fermata a seguito di incidente, viene dato un ammonimento (cartellino giallo).

b) Il secondo caso riguarda il mancato rispetto delle regole descritte nei paragrafi (18) – (20), o un incidente più serio, oppure investire una barca ferma verrà punito con la detrazione di un giro (cartellino giallo con numero 1).

c) Il terzo caso riguarda il mancato rispetto delle regole descritte nei paragrafi (18) – (20), o un incidente eccezionalmente serio, oppure causare l'arresto di un'altra barca verrà punito con la detrazione di due giri (cartellino giallo con numero 2).

d) Il quarto caso riguarda il mancato rispetto delle regole descritte nei paragrafi (18) – (20), o un comportamento eccezionalmente sconsiderato di un concorrente verrà punito con la squalifica (cartellino rosso). Il modello deve essere tolto dall'acqua immediatamente.

Al concorrente deve essere notificata la penalità verbalmente e in maniera visiva. Non c'è possibilità di appellarsi contro la decisione. Il direttore di gara deve registrare la penalità e il numero di partenza del concorrente.

(25) La fine della corsa è indicata da un segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono completare il giro iniziato e questo giro verrà contato. Dopo il segnale finale i contagiri registreranno il tempo di ritardo per ogni modello che passa la linea d'arrivo. Questo tempo verrà registrato insieme al numero di giri.

4.18 Conteggio dei giri per le gare di OFFSHORE

Il conteggio dei giri può essere manuale o computerizzato.

4.18.1 Conteggio manuale dei giri

(1) Con il conteggio manuale dei giri, gli arbitri addetti al conteggio verranno forniti dall'organizzatore, gli arbitri (giudici) sono responsabili per il conteggio dei giri accurato e corretto.

Qualora ci sia divergenza di opinioni tra gli arbitri addetti al conteggio dei giri, la decisione spetta all'ufficiale della posizione di partenza.

(2) Gli annunciatori ed operatori (addetti al conteggio) lavorano a coppie. Sovrintenderanno al conteggio dei modelli. Al passaggio della linea d'arrivo gli annunciatori chiameranno il rispettivo numero della posizione di partenza che verrà registrato dall'operatore (addetto al conteggio).

(3) Gli addetti al conteggio devono sedere al lato destro del pontone (vedere 6.18.2 punto 4)

4.18.2 Conteggio computerizzato dei giri

(1) Per il conteggio computerizzato dei giri servono solo da 4 a 6 addetti al conteggio dei giri (2-3 annunciatori, 2-3 operatori dell'apparecchiatura di conteggio).

(2) Gli annunciatori ed operatori lavorano a coppie e saranno responsabili per il conteggio dei modelli. Gli annunciatori chiameranno il numero del modello che passa la linea d'arrivo e il numero verrà registrato dall'addetto all'apparecchiatura di conteggio.

(3) Gli addetti al conteggio dei giri faranno solo il conteggio dei giri. Qualsiasi detrazione dei giri verrà registrata dai giudici assistenti del pontone e verranno detratti dal totale dei giri registrati dagli addetti al conteggio dei giri alla fine di ogni eliminatória.

(4) Esiste una sola linea d'arrivo per tutti gli 8 modelli. La linea d'arrivo si trova sul lato destro della linea di partenza 1 dal pontone. Gli addetti al conteggio dei giri saranno posizionati in una posizione rialzata in linea con la linea d'arrivo.

(5) Nel caso di numero uguale di giri, il concorrente il cui modello passi per primo la linea d'arrivo, sarà il vincitore.

4.19 Punteggi nelle gare di OFFSHORE

(1) Il risultato della competizione viene deciso dal numero di giri validi e dal tempo di ritardo dopo la deduzione dei giri di penalizzazione.

(2) La classifica di qualificazione risulterà dalla somma dei risultati ottenuti nelle batterie disputate (giri e tempi) avendo scartato il risultato peggiore (vedi par. 6.17 art.1).

(3) Se ci sono 8 o meno concorrenti, registrati in una particolare classe, si disputano solo le manche di qualifica. Il punteggio di qualificazione risultante (vedi art.2) sarà il risultato finale.

(4) I posti verranno decisi sul numero di giri ottenuto. Quando c'è più di un concorrente con lo stesso numero di giri, il concorrente con il tempo di ritardo più breve si classificherà più in alto.

(5) Nel caso che una corsa finale abbia luogo in conformità al paragrafo 6.17 articolo (3), i piazzamenti sono come segue:

a) I finalisti si classificano in conformità al loro piazzamento nella finale.

Il piazzamento dei concorrenti rimanenti sarà in ordine sequenziale della classifica di qualificazione.

4.20 Composizione della Lista dei Risultati nelle classi OFFSHORE

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione nella classe OFFSHORE:

- Tipo, luogo e data della competizione
- Sequenza di piazzamento in conformità al paragrafo 6.19
- Classe
- Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente

- Numero di giri validi (fra parentesi ogni giro detratto) da ogni eliminatoria e totale
- Il tempo di ritardo di ogni eliminatoria e totale
- Nome e numero di registrazione del giudice
- Firme del direttore di gara

5. Metodi di misurazione dei livelli di rumorosità nella categoria SCOPPIO

5.1 Norme generali

Il microfono di misurazione deve essere posizionato come segue:

Altezza circa 1000 mm sopra il livello dell'acqua

Posizione 25 metri a destra per DURATA e a sinistra per HYDRO e OFFSHORE rispetto alla linea centrale del campo ed alla distanza di 22 metri dalla linea ideale che collega le 2 boe del lato del percorso più vicino alla pedana.

Il microfono di misurazione deve essere puntato orizzontalmente e ad angolo retto rispetto alla linea ideale che collega le 2 boe del lato del percorso più vicino alla pedana e fissato saldamente.

Non è necessario transitare a velocità piena davanti all'apparecchiatura di misurazione della rumorosità.

Difetti di un silenziatore che causi un livello di rumore eccessivo devono essere corretti immediatamente. Il modello deve essere tolto dall'acqua dopo aver completato il giro iniziato, qualora ciò non venga fatto il concorrente verrà squalificato.

5.2 Metodi di misurazione nelle classi HYDRO

Almeno una misurazione del livello di rumore deve essere fatta per ogni modello durante la corsa, alle seguenti condizioni:

Non ci deve essere nessun'altra barca entro i 15 metri intorno al modello che deve essere sottoposto a misurazione.

La misurazione del rumore deve essere fatta quando la barca è sulla linea di base, distante almeno 15 metri dal microfono.

Se viene presa più di una misurazione, il livello di rumorosità registrato sarà la media tra tutte le misurazioni.

Il concorrente deve essere informato immediatamente dopo la prima corsa se la sua barca supera gli 80 dB/A. Se dopo la seconda corsa la barca supera ancora il livello di rumorosità, riceve un ammonimento e se durante la terza corsa supera il livello di rumorosità, verrà immediatamente squalificato.

5.3 Metodi di misurazione nelle classi DURATA e OFFSHORE

Almeno tre misurazioni del livello di rumore devono essere fatte per ogni modello durante la corsa, alle seguenti condizioni:

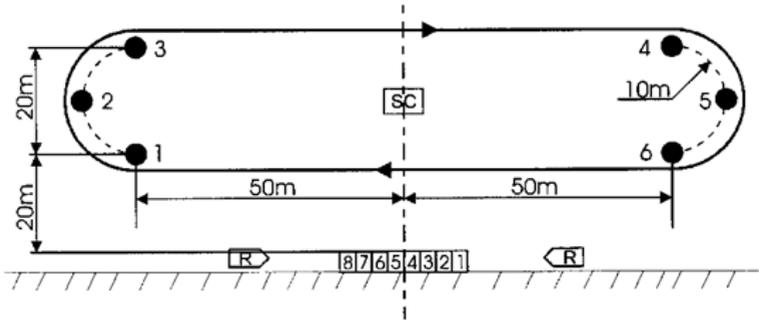
Non ci deve essere nessun'altra barca entro i 15 metri intorno al modello che deve essere sottoposto a misurazione.

La misurazione del rumore deve essere fatta quando la barca è sulla linea di base, distante almeno 15 metri dal microfono.

Le misurazioni devono essere uniformemente distanziate durante la corsa.

I concorrenti devono essere informati immediatamente se la loro barca supera gli 80 dB/A. Se la seconda misurazione supera anch'essa il livello di rumorosità riceve un ammonimento e se la terza misurazione supera il livello di rumorosità verranno immediatamente squalificati.

Appendice



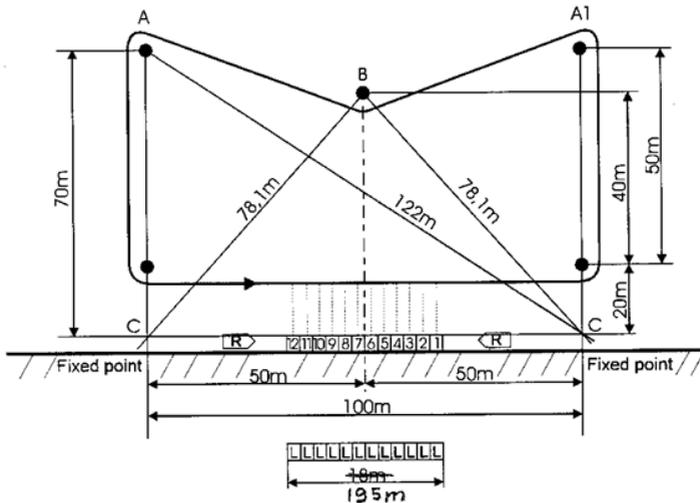
1.

Guida alla misurazione/preparazione di un campo gara di HYDRO e OFFSHORE

- = Linea di partenza e arrivo
- 8....1 = Posizione di partenza
- RB = Barche di recupero
- SC = Orologio di partenza

Guida alla misurazione/preparazione di un campo gara di DURATA

Al fine di preparare un campo gara di DURATA sono necessari due punti fissi a distanza di 100 mt, 2 corde da 70 mt, 2 corde da 122 mt (punti C – A - C, C - A1 - C) e 2 corde da 78,1 mt (C –B –C).





MOTONAUTICA RADIO-COMANDATA Aggiornamento 2017
REGOLAMENTO TECNICO/SPORTIVO
CATEGORIA MOTORI ELETTRICI - CLASSI: MONOCARENA – HYDRO

(come anni precedenti)