

REGOLAMENTO TECNICO – SPORTIVO **FORMULA JUNIOR ELITE E FORMULA JUNIOR**

PREMESSA

Il seguente regolamento è applicabile solamente alle gare di Campionato Italiano delle classi Formula Junior Elite e Formula Junior. Questi Campionati Italiani sono intesi e voluti per la promozione dello sport in Italia ed è solo complementare al GT 15 internazionale che è governato dal Regolamento UIM e pur potendo utilizzare la stessa imbarcazione il regolamento internazionale è più permissivo e chiunque voglia partecipare ad una gara internazionale deve adeguarsi a detto regolamento.

Per tutto ciò non previsto nel seguente regolamento fa fede il Regolamento Circuito della stagione in corso.

Art. 1 – DENOMINAZIONE E PARTECIPANTI AMMESSI

Sono costituite le classi Formula Junior Elite e Formula Junior con motore fuoribordo e monocarena.

I Campionati Italiani sono aperti sia alle imbarcazioni federali che alle imbarcazioni di privati.

Sono ammessi alla classe Formula Junior Elite giovani piloti, dai 15 anni compiuti ai 18 anni, regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia.

E' ammessa altresì la partecipazione alla classe Formula Junior Elite ai piloti di anni 14 che abbiano almeno effettuato un anno di attività in altre categorie giovanili.

Sono ammessi alla classe Formula Junior giovani piloti, provenienti da una scuola motonautica che abbiano effettuato in precedenza attività giovanile (Trofeo Coni, Formula Italia, ecc.) risultante presso il settore giovanile e dichiarato da un Istruttore Regionale o Federale tramite certificazione comprovante l'idoneità, dai 12 anni compiuti ai 14 anni, regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia.

Art. 2 – SCAFO

L'unico scafo elegibile per partecipare ai suddetti Campionati Italiani è l'imbarcazione monocarena denominata "Blaze Performance" e distribuita solamente attraverso la Federazione Italiana Motonautica. Tale scafo è venduto ad un prezzo imposto dalla Federazione.

Art. 3 – MOTORE

L'unico motore utilizzabile per questi campionati è il Mercury 4 tempi 2 cilindri nella versione: 1-F16201EL model number : ME F15 M e 1-F15302EL model number :ME F15 E

Questi due motori identici differiscono solo per essere il primo ad avviamento manuale, il secondo anche ad avviamento elettrico.

Art. 4 – MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE

Le seguenti modifiche divise per tipo di motore sono le uniche ammesse:

MODELLO 1-F16201EL avviamento manuale:

- Rimozione manetta acceleratore
- Installazione trim manuale in acciaio codice GT15-T01 da richiedere alla FIM
- Installazione alette in acciaio codice GT15-S04 da richiedere alla FIM
- Rimozione del dispositivo originale per sollevare e bloccare il motore come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Installazione di stacco kill switch Mercury "Switch and hsg assy 856654A4" per schema e

colori fare riferimento a segreteria circuito

- Installazione Kit Mercury per comando remoto come da elenco depositato presso segreteria circuito

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Mercury sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

MODELLO 1-F15302EL avviamento elettrico:

- Installazione trim manuale in acciaio codice GT15-T01 da richiedere alla FIM
- Installazione alette in acciaio codice GT15-S04
- Rimozione del dispositivo originale per sollevare e bloccare il motore come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Installazione di stacco kill switch Mercury "Switch and hsg assy 856654A4" per schema e colori fare riferimento a segreteria circuito
- Rimozione facoltativa di tutta la parte elettrica come da elenco depositato in segreteria circuito

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Mercury sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

Si fa divieto assoluto di qualsiasi modifica ai motori ad eccezione di quelle sopra riportate.

Art. 5 - MODIFICHE AMMESSE ALLO SCAFO

- Non sono ammesse modifiche alla chiglia inferiore che sarà controllata regolarmente per assicurarsi che sia conforme all'originale dagli ufficiali tecnici tramite speciali dime. Tali dime saranno a disposizione di chi ne avesse bisogno dopo eventuali riparazioni per assicurarsi di essere in regola col presente regolamento
- non è ammessa la modifica dell'altezza dello specchio di poppa che è fissata in 470 mm +/- 2 mm misurati con una staggia sui due lati del redan centrale
- non sono ammessi spessori sotto l'appoggio del motore che deve essere appoggiato obbligatoriamente sul legno dello specchio di poppa
- non sono ammesse modifiche alle coperte
- non è ammessa nessuna aggiunta strutturale all'interno della barca
- non è ammesso rimuovere materiale dalla barca
- è vietata la rimozione del sedile
- è ammesso regolare la posizione del sedile tramite le apposite slitte in avanti verso prua liberamente, mentre verso poppa la posizione massima di arretramento della linea di appoggio della schiena non deve per nessun motivo superare la linea del poggiatesta
- è ammesso regolare liberamente la posizione del serbatoio tramite le apposite slitte
- è ammesso regolare liberamente la posizione dei pedali tramite le apposite slitte

Art. 6 – ELICA

- L'unica elica ammessa è in alluminio originale Mercury: 897754a11 propeller 9.25x 11.25
- non sono ammesse modifiche all'elica originale sopra descritta
- è obbligatorio l'uso del dado elica originale con relativa coppiglia
- in caso di dubbio l'ufficiale tecnico ha la facoltà di imporre al pilota l'uso di un'elica di proprietà della Federazione

Art. 7 – ZAVORRA

A-IMBARCAZIONI FEDERALI

- per le imbarcazioni federali è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposita dietro il sedile di guida
- Ad inizio manifestazione, il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovrà pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg

verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso pilota a 70 Kg Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.

- In caso il pilota sia più pesante del peso minimo stabilito, non avrà semplicemente bisogno di alcuna zavorra
- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- Le barche federali non saranno soggette ad essere pesate
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico
- E' fatto divieto assoluto, in qualsiasi momento della manifestazione, pena la squalifica del pilota aprire la calandra motore per qualsiasi motivo senza la presenza del responsabile categoria o dell'ufficiale tecnico preposto:

B-IMBARCAZIONI PRIVATE

- La zavorra utilizzabile per le imbarcazioni private è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposita dietro il sedile di guida
- Ad inizio manifestazione, la barca completa pronto gara ma senza benzina e il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovranno pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso complessivo a 210 Kg Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.
- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico
- L'ufficiale tecnico può chiedere di pesare l'imbarcazione senza benzina in ogni momento a propria discrezione

Art. 8 – SORTEGGIO BARCHE FEDERALE

- Il sorteggio delle imbarcazioni federali avverrà al momento delle verifiche amministrative in modo che ci sia tempo adeguato per l'eventuale regolazione della posizione di guida e dell'apposizione della relativa zavorra.
- qualora i piloti siano superiori a 10 le prove cronometrate saranno divise in due gruppi in modo che ogni pilota possa partecipare con la barca sorteggiata
- è fatto assoluto divieto, ad eccezione di quanto disposto dal regolamento, lo scambio successivo tra piloti sia delle barche che dei numeri pena la squalifica dalla manifestazione
- ogni barca federale deve avere il numero gara identico al numero di immatricolazione presente nella barca
- in caso di non corrispondenza il pilota sarà l'unico responsabile e verrà squalificato dalla manifestazione

Art. 9 – GRIGLIA DI PARTENZA

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

Per la prima gara della stagione la griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione, ma se per causa di forza maggiore risultasse impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione la griglia sarà determinata a sorteggio.

La griglia di partenza di ogni gara/manche (tranne la prima determinata dai tempi di qualifica) è determinata dalla classifica della gara/manche precedente. L'imbarcazione che ha ottenuto la

“pole-position” partirà in griglia con la posizione interna rispetto alla prima boa di virata, tutti gli altri concorrenti partiranno inderogabilmente dalle posizioni a seguire dalla “pole-position”.

Qualora i piloti delle categorie **Formula Junior Elite e Formula Junior** siano in numero superiore al numero delle barche a disposizione sul campo gara, a seguito delle prove di qualificazione verranno effettuate 2 manche definite A e B.

Nel caso, quindi, che le manche di qualificazione siano due, denominate A e B, i componenti delle rispettive manche verranno determinati per estrazione a sorte; la griglia di partenza verrà così formata:

In pole position partirà chi ha ottenuto il miglior tempo assoluto sul giro, indipendentemente dalla manche alla quale ha partecipato. In seconda posizione partirà chi ha ottenuto il miglior tempo sul giro dell'altra manche di qualificazione. La terza posizione di partenza verrà occupata dal secondo miglior tempo assoluto sul giro, mentre la quarta posizione verrà occupata dal secondo miglior tempo sul giro dell'altra manche e così via, secondo lo schema che segue:

GRUPPO A (prove di qualifica)

Pilota 1 – tempo 1.10
Pilota 2 – tempo 1.11
Pilota 3 – tempo 1.12
Pilota 4 – tempo 1.13
Pilota 5 – tempo 1.14
Pilota 6 – tempo 1.15
Pilota 7 – tempo 1.17

GRUPPO B (prove di qualifica)

Pilota 8 – tempo 1.18
Pilota 9 – tempo 1.19
Pilota 10 – tempo 1.20
Pilota 11 – tempo 1.21
Pilota 12 – tempo 1.22
Pilota 13 – tempo 1.23
Pilota 14 – tempo 1.24

GRIGLIA DI PARTENZA

GRUPPO A

Pilota 1
Pilota 8
Pilota 2
Pilota 9
Pilota 3
Pilota 10
Pilota 4
Pilota 11
Pilota 5
Pilota 12

GRUPPO B

Pilota 6
Pilota 13
Pilota 7
Pilota 14

Prima della manche 2 del gruppo A tutte le imbarcazioni dovranno essere risorteggiate fra i concorrenti; in ogni caso il vincitore di manche 1 non potrà utilizzare la barca utilizzata in manche 1.

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

Nel caso in cui ci sia un numero di barche superiore all'omologazione del circuito le prove cronometrate saranno divise in due gruppi e la FIM si riserva il diritto del passaggio delle dieci barche federali alle fasi finali. I restanti piloti avranno diritto al passaggio alle fasi finali in base al risultato delle prove cronometrate.

Art. 10 – PROVE CRONOMETRATE

Nel caso in cui il numero dei piloti, che usufruiscono delle barche federali, iscritti ad una o più prove risultasse superiore a 10, le prove cronometrate saranno obbligatoriamente divise in due sessioni e determineranno i 10 migliori piloti che avranno diritto a prendere parte alle manche (vedi arti. 9) e se per causa di forza maggiore risulti impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, saranno ammessi i piloti in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano, per la prima gara della stagione i piloti ammessi saranno estratti a sorte.

Nel caso in cui due piloti con la stessa barca dovessero qualificarsi entrambi per la fase finale, il pilota con il tempo migliore terrà la barca mentre al pilota con il tempo peggiore gli verrà assegnata la barca eliminata.

Nel caso due o più piloti si dovessero trovare nella stessa situazione tale assegnazione avverrà ancora per estrazione.

In ogni caso sopra descritto nessun pilota né con barche federali né con barche private potrà mai partecipare a più di una sessione di prove cronometrate.

Art. 11 – PARTENZA

DA FERMO con la seguente procedura (sostituisce quella sul regolamento tutto FIM)

- Quando il commissario al pontile giudica tutti i piloti pronti per la partenza e con tutti i motori accesi in folle (anche chi ha il motorino elettrico), espone la bandiera verde. Da questo momento il commissario generale inizia la procedura ufficiale per la partenza. Il commissario generale può giudicare, in qualsiasi momento, la necessità di annullare la partenza esponendo la bandiera rossa e facendo ricominciare la procedura.
- Due minuti prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale con un razzo o tramite tabella di segnalazione "2 minuti". Può essere dato anche 3 minuti prima, ma solo se è stato comunicato anticipatamente alla riunione piloti.
- Un minuto prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "1 minuto".
- 30 secondi prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "30 secondi".
- Alla fine dei 30 secondi la luce rossa viene accesa e si deve ingranare la marcia avanti con il motore al minimo.
- Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo è il segnale di partenza.

I piloti che ingranano la marcia avanti durante gli ultimi 30 secondi prima della partenza sono squalificati.

I piloti che accelereranno o lasciano il pontile con la luce rossa ancora accesa, perdono un giro.

Dopo l'esposizione di un segnale di tempo, la luce rossa sarà riaccesa.

Un pilota che non è riuscito a partire prima che la luce rossa sia riaccesa, deve attendere che tutti i concorrenti abbiano lasciato il pontile di partenza e deve attendere le indicazioni del commissario del pontile per partire in modo corretto per la gara.

Le barche che falliscono la partenza devono ritornare a riva. Se gli assistenti del concorrente entrano in acqua nuotando o camminando verso la barca, la stessa sarà squalificata dalla gara.

Dal momento del distacco dal pontile i piloti devono mantenere le proprie posizioni in linea retta sino al raggiungimento della boa di virata e poi per tutta la virata fino alla sua conclusione senza interferire nella traiettoria delle altre imbarcazioni. La barca in testa, se non è la pole, deve lasciare all'interno della curva spazio sufficiente alle altre barche per poter impostare la curva.