

## CIRCOLARE ISTITUTIVA DEL CAMPIONATO ITALIANO HONDA OFFSHORE – 2019

Delibera del Presidente nr. 4/19 del 18/02/2019

### Art. 1 – OBIETTIVI

La FIM, nell'ambito del perseguimento delle proprie finalità istituzionali, istituisce per l'anno 2019, il Campionato Italiano Honda Offshore, con l'obiettivo di coinvolgere e incrementare la categoria dei piloti che hanno terminato il loro percorso formativo giovanile oltre ad offrire l'opportunità di diventare pilota a tutti gli appassionati che finora hanno avuto solo un ruolo di navigatore (non primo pilota).

### Art. 2 –EQUIPAGGIO

Per partecipare alle gare valevoli per il Campionato Italiano il pilota dovrà essere in possesso di regolare licenza rilasciata dalla FIM ed essere maggiorenne.

### Art. 3 – COSA OFFRE FIM

La FIM mette a disposizione in modalità "pronto gara":

- nr. 5 imbarcazioni mod. FOCCHI 550, tutte dotate di motori HONDA BF100;
- il trasporto delle imbarcazioni dal magazzino di riferimento al campo di gara e viceversa;
- le spese assicurative per le coperture R.C. dei danni causati da durante le gare;
- le coperture assicurative per infortuni ai piloti.

### Art. 4 – MANUTENZIONE E CURA DELLE IMBARCAZIONI

La manutenzione ordinaria delle imbarcazioni di proprietà FIM e dei motori di proprietà FIM è a totale carico della FIM stessa.

E' vietato apportare qualsiasi modifica alle imbarcazioni e ai motori, eseguita da personale non autorizzato dalla FIM.

Le riparazioni per i danni arrecati alle imbarcazioni durante la gare o le prove, possono essere eseguite solo da personale autorizzato dalla FIM e i relativi costi sono a totale carico del pilota.

Al termine della stagione agonistica le imbarcazioni saranno trasportate nel magazzino federale di Caorso. Tutte le spese di rimessaggio dei mezzi di proprietà FIM sono a carico della FIM stessa.

### Art. 5 – CRITERI DI ASSEGNAZIONE

Il giorno successivo all'approvazione del presente Regolamento da parte del Consiglio Federale FIM, viene pubblicata la modulistica di iscrizione al C.I. Honda Offshore sul sito federale FIM.

A partire da tale data scatta la decorrenza del termine per l'iscrizione al C.I. Honda Offshore.

Le iscrizioni si chiuderanno il **31 marzo 2019**. Sono accettate un numero massimo di 10 iscrizioni.

Nel caso di iscrizione di numero di piloti superiore a 10, si prenderanno in considerazione le prime 10 iscrizioni pervenute in ordine di tempo.

Le imbarcazioni FIM e i motori FIM saranno assegnati mediante sorteggio ad inizio stagione in occasione delle prove generali.

Nel caso di iscrizione di un numero di piloti compreso tra 6 e 10, la medesima imbarcazione sarà assegnata a due piloti, che andranno a formare una squadra.

## **Art. 6 – PARTECIPAZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO 2019 HONDA OFFSHORE DI PILOTI CON PROPRI MEZZI**

Per l'anno 2019 la partecipazione al Campionato Italiano Honda Offshore è estesa anche ai piloti con imbarcazione propria.

I criteri per tale partecipazione, sono i seguenti:

- gli ordini del gommone e del motore da parte dei singoli privati dovranno essere obbligatoriamente inviati alla FIM;
- l'imbarcazione deve essere obbligatoriamente di tipo FOCCHI mod. 550 in allestimento gara FIM;
- il motore deve essere obbligatoriamente un HONDA BF100;
- la ditta FOCCHI dovrà inviare in FIM certificazione che i nuovi gommoni sono identici a quelli del 2014 acquistati dalla FIM;
- I piloti che intendono gareggiare con mezzi propri secondo i criteri stabiliti dal presente articolo, dovranno acquistare nr. 1 centralina aggiuntiva del motore, la quale dovrà essere recapitata alla FIM direttamente da HONDA MOTOR EUROPE Ltd - Italia; detta centralina sarà quella da usarsi in gara (anche con sistema di estrazione a sorte) e dovrà essere riconsegnata a FIM al termine di ogni competizione.
- il "gonfiaggio" del gommone dovrà essere effettuato sul campo di gara.

**a** – Per quanto possa occorrere si ribadisce e conferma che l'imbarcazione pneumatica, dotata della certificazione di cui al quarto punto dell'art. 6 del Regolamento di Campionato Italiano 2019, non potrà essere in nessun modo differente rispetto alle imbarcazioni gestite dalla FIM.

**b** – I motori non potranno essere in nessun modo modificati, non potrà essere alterata la cilindrata, nè modificato l'impianto elettrico, nè modificato l'impianto di alimentazione, nè quello di scarico e nemmeno gli ingranaggi interni, compresi quelli della trasmissione.

**c** – Né il cavalletto, nè il gambale del motore nè il piede del medesimo possono essere modificati internamente o esteriormente così come la piastra anticavitazione e la pinna sottostante la scatola degli ingranaggi della trasmissione.

**d** – L'impianto di scarico dovrà essere completamente originale e non potrà essere sostituito modificato in alcun modo.

**e** – L'impianto idraulico di sollevamento e abbassamento del motore (trim) non potrà essere modificato in nessuna parte nè potrà essere modificato il sistema elettrico di funzionamento nè il voltaggio dello stesso.

**f** – Qualunque verifica tecnica verrà effettuata, anche in tempi successivi rispetto alla fine della gara, con il sistema del "tipo campione" ovvero mediante comparazione fra il pezzo di serie e quello del motore oggetto di verifica tecnica. Per la verifica tecnica, anche dei sistemi di funzionamento dell'impianto elettrico e dell'impianto idraulico, la verifica tecnica potrà far riferimento anche ai Manuali d'uso e manutenzione e ai Manuali d'officina esistenti per il motore in oggetto.



## **Art. 7 – RICHIAMO DEL REGOLAMENTO ENDURANCE BOAT RACE DA ART. 3.6 AD ART. 12.3**

### **CLASSIFICA FINALE**

La classifica finale sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai partecipanti al Campionato Italiano. In caso di parità il titolo sarà assegnato all'equipaggio che conquisterà più secondi posti, terzi posti, ecc.

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

### **GIRO DI RICOGNIZIONE**

Prima della partenza ufficiale verrà effettuato il giro di ricognizione del percorso (warm-up), obbligatorio per tutti gli equipaggi, al seguito della barca starter o prima della gara a bordo di imbarcazione fornita dall'organizzatore come da istruzioni impartite dal Commissario Generale durante la riunione piloti.

Gli equipaggi che non ottemperano a quanto sopra avranno 30" di penalità.

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

### **PARTENZE**

Le partenze possono avvenire:

- Singolarmente
- Per batterie con barca starter
- In gruppo con barca starter

A seguito di comunicazione durante il briefing, la procedura di partenza può essere preceduta da un giro di ricognizione da effettuarsi dietro la barca starter.

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

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

### **PERCORSI**

La lunghezza del percorso non può essere inferiore a 38 miglia nautiche. Il percorso può essere effettuato su più giri ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,5 Mn (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,5 Mn (tolleranza +/- 5%), il percorso è in ogni caso quello approvato dalla Commissione, ogni eventuale modifica deve essere approvata dal Comitato d'emergenza.

### **PERCORSO DI RISERVA**

Il C.O. di una gara che si disputi in mare deve prevedere, nell'avanprogramma, anche un percorso di gara sostitutivo di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale.

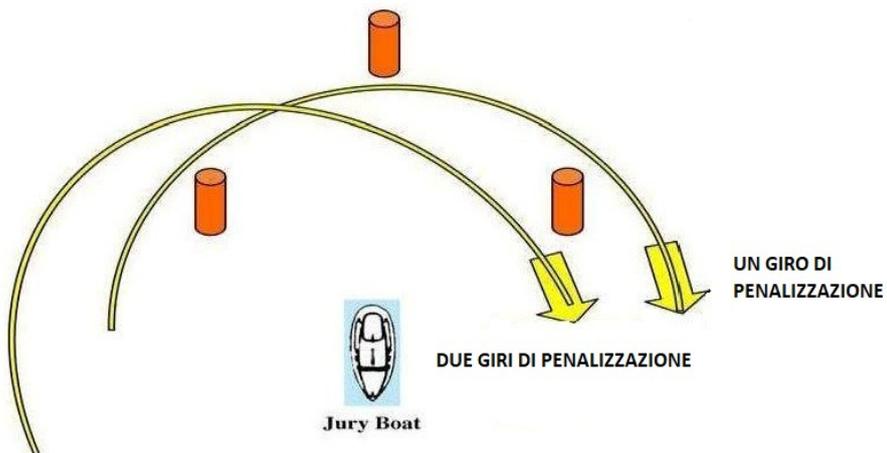
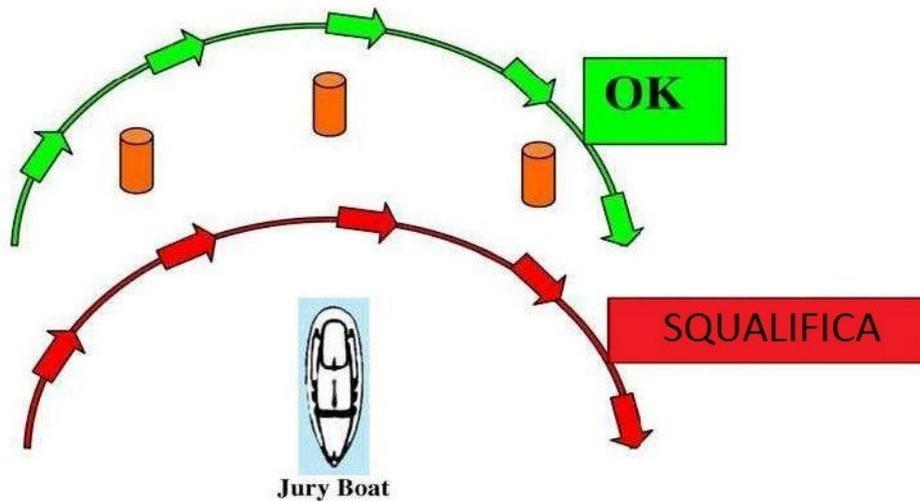
### **BOE DI VIRATA**

Nelle gare in circuito la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1 Mn dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90 gradi, devono essere utilizzate due boe ancorate a circa oltre 50 MT. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

In ogni tipo di percorso, come da indicazioni dell'avanprogramma o da specifiche durante il briefing pre gara, viene applicata la penalità di un giro ad ogni salto di boa, se un equipaggio salta tre volte

la boa nella stessa gara si applica la squalifica.  
Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda di € 200,00.= da versarsi alla FIM.

### DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA



## ARRIVI E TEMPO MASSIMO

Il tempo massimo, previsto per le gare in circuito, è pari a cinquanta minuti dall'orario della partenza. La bandiera a scacchi sarà esposta alla prima imbarcazione che transita sul traguardo dopo aver coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo, oppure alla prima imbarcazione che, al completamento del giro in corso dopo lo scadere dei cinquanta minuti di gara, si trova in testa alla corsa.

La corsa avrà termine dopo che l'imbarcazione, presunta al primo posto, taglierà il traguardo d'arrivo.

Tutte le altre imbarcazioni, indipendentemente dalla classe di appartenenza, saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.

La classifica sarà stilata in base al numero dei giri percorsi da ogni imbarcazione. Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo sarà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce.

Il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del 1° concorrente è di 15 minuti.

La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo.

Se la bandiera a scacchi è data prima che l'imbarcazione di testa abbia compiuto il numero dei giri previsti, oppure prima dello scadere dell'ora, la gara è considerata ultimata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se la bandiera a scacchi è esposta in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento della Manifestazione.

Se la bandiera a scacchi è esposta, per errore, ad un'altra imbarcazione che non sia in testa, sarà considerata come annuncio differito di un arrivo. La classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta all'imbarcazione di testa.

Per essere classificati è necessario completare almeno il 70% dei giri percorsi dall'imbarcazione presunta vincente della propria classe di appartenenza e aver preso la bandiera a scacchi.

Tabella di riferimento per la definizione del 70% dei giri

Il calcolo è arrotondato per eccesso o per difetto al giro completo più vicino:

N° GIRI	70%	N° GIRI	70%	N° GIRI	70%
2	1	5	3	8	6
3	2	6	4	9	6
4	3	7	5	10	7

## ASSISTENZA ESTERNA

Durante una gara è consentita ogni forma d'assistenza, il rimorchio è consentito solo in caso d'avaria. I motori, gli equipaggiamenti e gli accessori possono essere riparati o sostituiti, è indifferente che le parti di ricambio siano trasportate a bordo dell'imbarcazione o che provengano dall'esterno.

L'imbarcazione deve, in ogni caso, tagliare il traguardo con i propri mezzi.

## BANDIERE E LORO SIGNIFICATI

- **Verde** – Partenza – Via libera
- **Rossa** – Arresto immediato della gara / Ripetizione procedura di partenza.
- **Gialla** – Situazione di pericolo / Attenzione prepararsi alla partenza.
- **Strisce giallo rossa** – Incidente risolto e/o coperto da soccorsi, i piloti devono proseguire.
- **Nera** – Squalifica / Obbligo di ritirarsi dal percorso.
- **Arancio** – Imbarcazione ritirata / Boa di virata.



- **Bianca** – Penultimo giro
- **Scacchi bianchi e neri** – Fine gara (salvo disposizioni diverse durante il briefing).

### **BANDIERA NAZIONALE**

Per l'intera durata della manifestazione ogni imbarcazione deve esporre la bandiera della Nazione d'appartenenza.

La bandiera della Nazione d'appartenenza può essere riportata sulla metà posteriore di ambedue le fiancate, sopra la linea di galleggiamento.

### **SANZIONI**

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

Il cartellino Giallo o Rosso può essere inflitto dal Commissario Generale.

Il Commissario Generale agisce su segnalazioni dei Commissari di Gara e del Delegato Commissione Endurance F.I.M.. Tutti i cartellini rossi e gialli, inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla licenza.

I cartellini possono essere inflitti per le seguenti ragioni:

- fino a due cartellini gialli per volta per guida pericolosa
- cartellino rosso per guida pericolosa molto grave o omissione di soccorso
- cartellino rosso per comportamento antisportivi gravi (es. offese/ingiurie gravi, aggressioni verbali e/o fisiche nei confronti di Piloti, Team, Ufficiali di Gara, Organizzatori, Dirigenti Federali, etc.).

Il pilota a cui viene inflitto un cartellino rosso è squalificato immediatamente da quella manifestazione e non può prendere parte a tutte le attività FIM per due mesi.

Il pilota al quale vengono inflitti tre cartellini gialli, nella stessa manifestazione, equivale ad un cartellino rosso e comporta le stesse penalità.

Il pilota al quale vengono inflitti tre cartellini gialli, accumulati in manifestazioni differenti, perde il diritto a partecipare alla successiva manifestazione (stagione in corso o stagione successiva).

Il cartellino giallo rimarrà valido per i quattro eventi successivi alla data in cui è stato inflitto il cartellino.

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

### **RECLAMI**

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che potrà fissare l'orario di ricevimento) entro 30 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica.

Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota per volta, fermo restando il diritto di presentare più reclami nei confronti di più piloti.

I reclami sportivi dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa di reclamo di €300,00.

Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamante verrà restituita la tassa versata.

In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di € 200,00.

Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamante verranno restituiti sia la tassa versata sia il deposito cauzionale.

Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamato la tassa versata verrà incamerata dalla FIM e il deposito cauzionale sarà dato al pilota reclamato.

### **UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO - GIURIA**

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del G.U.G. della F.I.M., il servizio cronometraggio obbligatorio è

effettuato dalla F.I.Cr.

E' potere del Commissario Generale della manifestazione escludere dalle gare ed allontanare dal parco alaggi i concorrenti e/o loro collaboratori che creano situazioni di pericolo o disturbano il regolare svolgimento della manifestazione con comportamenti non consoni.

### **DELEGATO COMMISSIONE FIM**

Il Delegato della Commissione F.I.M. alle manifestazioni Nazionali ha i seguenti compiti:

- Assiste gli Organizzatori Locali.
- Partecipa, con parere consultivo, alle decisioni del Presidente di Giuria.
- Partecipa all'esame delle problematiche con il Commissario Generale cui compete la decisione finale.
- In emergenza, su richiesta del Commissario Generale, può sostituire uno degli Ufficiali di Gara.

### **GIUDICE DI GIORNATA**

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

### **COMITATO D'EMERGENZA**

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

- Commissario Generale
- Rappresentante del Comitato Organizzatore
- Delegato Commissione

### **CLASSIFICHE E PUNTEGGI**

Al termine d'ogni gara, a cura del Commissario Generale ed in luogo previsto nel programma, devono essere esposte le classifiche finali per classi redatte in base alle norme F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

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

### **RIUNIONE PILOTI**

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota per imbarcazione.

L'assenza del pilota e/o la mancanza della firma comporta l'esclusione dalla gara.

I piloti che si presenteranno in ritardo (dopo la firma di presenza) saranno sanzionati con un'ammenda di Euro **100,00**.

### **VERIFICHE POST GARA**

A gara ultimata, tutte le imbarcazioni devono restare a disposizione degli Ufficiali di Gara per 60 minuti dall'esposizione della classifica, al fine di consentire le eventuali verifiche tecniche.

## PREMIAZIONE

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria.

- L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.
- È obbligatoria la premiazione di ogni membro dell'equipaggio dei primi tre classificati.
- I concorrenti devono presentarsi sul podio con la tuta da gara o la divisa ufficiale.
- Non è consentito ai piloti premiati di presentarsi sul podio con in braccio bambini, animali o quant'altro.
- L'infrazione al presente articolo, comporta una sanzione di Euro **300,00**
- La premiazione può essere effettuata immediatamente, a fine gara, in base all'ordine di arrivo. La classifica finale di Campionato Italiano, viene redatta in base alla classifica di giornata e non in riferimento all'ordine di arrivo. Eventuali ricorsi vanno presentati solo ed esclusivamente dopo l'esposizione della classifica di giornata, entro i termini previsti dal regolamento.

## AVANPROGRAMMA

L'avanprogramma per l'organizzazione delle manifestazioni, deve essere redatto dal Comitato Organizzatore, secondo quanto indicato dalla F.I.M. e secondo la normativa riguardante le predisposizioni per la gara.

Deve essere inviato alla Commissione per l'approvazione, almeno 45 giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni Nazionali e Internazionali.

## GARE REGIONALI – INTERREGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

I Comitati/Delegazioni Regionali potranno effettuare manifestazioni a carattere Regionale previa segnalazione alla Commissione. (vige il regolamento di Campionato Italiano).

- Le manifestazioni Regionali e Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di Tessera Conduttore o Licenza F.I.M.
- È previsto effettuare prove di Campionato Italiano e Campionato Regionale nel corso della stessa manifestazione.
- I piloti che partecipano occasionalmente a gare di Campionato Italiano con licenza F.I.M. rientrano nella classifica solo per il premio di giornata senza togliere i punteggi dei piloti iscritti al Campionato Italiano.

## Art. 8 – NORMATIVA SICUREZZA: RICHIAMO NORMATIVA SICUREZZA ENDURANCE BOAT RACING

Le normative di sicurezza sono stabilite annualmente dal Consiglio Federale per proposta della Commissione sulla base delle esperienze maturate nelle precedenti stagioni ed in funzione delle nuove tecnologie.

Integrazioni a tali norme, per impreviste ragioni di sicurezza, possono essere adottate dal Consiglio Federale anche in tempi successivi all'approvazione del Calendario o dei programmi attuativi.

## Equipaggiamento

**Dotazioni di sicurezza** - Tutte le imbarcazioni, per l'intera durata della gara, prove comprese, devono avere a bordo CIMA DI TRAINO E BANDIERA DI COLORE ARANCIO. Nel caso il Comitato Organizzatore Locale lo ritenesse necessario, possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle previste dalle leggi vigenti.

Tutti i membri dell'equipaggio devono indossare un giubbotto salvataggio omologato dalla FIM o dall'UIM, un casco arancione e il collare sottocasco.

**Tuta da gara e caschi** - Durante lo svolgimento della gara e delle prove ufficiali, è obbligatorio l'uso della tuta da gara. L'infrazione al presente articolo comporta la squalifica.

Tutti i piloti, a far data dal 1 gennaio 2015, dovranno indossare un casco che soddisfi gli standard SNELL, FIA o ECE 22-05 e che almeno il 50% superiore del casco sia di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale. Questi colori devono essere sufficientemente brillanti da essere chiaramente visibili in acqua.

**Collegamento Radio** – tutte le imbarcazioni è consigliabile che siano dotate di apparecchio VHF marino, anche di tipo palmare omologato.

**Stacco di sicurezza** - Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di stacco di sicurezza. Il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, l'infrazione al presente articolo comporta la squalifica.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione visibile.

### Sospendite

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di sospendite omologate. Non è permesso l'uso di moschettoni di alcun tipo per l'alaggio delle barche. Sono ammessi solo ganci tipo grilli.



### Serbatoi

I serbatoi di carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere conforme alla Norma ISO attualmente in vigore.

### Specchietti

Gli specchietti retrovisori sono obbligatori, così come la pulizia degli stessi durante la gara. Ogni specchietto laterale devono avere una dimensione minima di 60 cm<sup>2</sup> ed essere avvitati in due punti per garantire un montaggio corretto.

### Assistenza medica e soccorsi

Come da protocollo corrente. Tutte le unità di assistenza dislocate lungo il percorso devono essere collegate via radio con la Direzione di Gara.

### Assistenza tra concorrenti

L'assistenza tra i concorrenti è un obbligo imprescindibile ogni qualvolta sia in pericolo la vita umana; in detti casi è prescritto prestare assistenza ed assicurarsi del sopraggiungere dei soccorsi o sostituirsi a loro in caso di necessità.

L'omissione di soccorso comporta l'applicazione dell'art. 4.2 del Regolamento Nazionale Endurance.

Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo le seguenti

normative:

- Gara in circuito in più giri:

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

- Gara in linea:

Si ricostruisce il tempo finale sulla media dei settori cronometrati, annullando il tempo del settore in cui l'equipaggio ha prestato soccorso.

### **Gara interrotta – Intervento PACE BOAT**

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

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

### **RIPARTENZE**

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

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

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

- l'interruzione della gara verrà immediatamente comunicata via radio sul canale di gara dal Direttore di gara e la bandiera rossa verrà esposta dalla barca giuria sulla linea del traguardo e da tutte le imbarcazioni al controllo delle boe;

- tutte le imbarcazioni dovranno immediatamente RIDURRE la velocità, continuando a seguire il normale percorso di gara, transitare sulla linea del traguardo e raggiungere l'area della "pace boat" comunicata durante la riunione piloti;

- quando tutte le imbarcazioni avranno raggiunto l'area della "pace boat", attenderanno le istruzioni dalla direzione di gara. Quando la "pace boat" esporrà bandiera gialla, tutte le imbarcazioni la seguiranno in fila indiana nell'ordine di passaggio al giro precedente l'interruzione della gara che verrà comunicato via radio.

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

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

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

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

- La "pace boat" continuerà a girare sul percorso esponendo la bandiera gialla sino a quando non verranno ristabilite completamente le normali condizioni di gara;

- la ripartenza avverrà nel momento in cui dalla "pace boat" verrà esposta la bandiera verde e verrà comunicato via radio a tutti i piloti;

- nessuna imbarcazione potrà sorpassare sino a quando non avrà attraversato la linea del traguardo nel proprio ordine;
- in caso di ripartenza con “pace boat” il tempo massimo di gara verrà allungato fino ad un massimo di 60 minuti contro i 50 minuti previsti dal Regolamento;
- è a completa discrezione del Direttore di Gara continuare la procedura “pace boat” sino al ripristino completo delle normali condizioni di gara; ogni passaggio sul traguardo verrà considerato giro completato a tutti gli effetti anche, nel caso, fino a completamento di tutti i giri previsti fino alla esposizione della bandiera a scacchi;
- la procedura “pace boat” non è soggetta a nessun tipo di protesta a fine gara essendo ad esclusiva discrezione del Direttore di Gara di cui lui solo ne è responsabile.

### **Ritiri**

L'equipaggio che intende ritirarsi deve comunicarlo tempestivamente alla Direzione Gara ed issare la bandiera arancione.

### **Vietato Fumare**

E' vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggio scafi e sui pontili per attracco scafi. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di Euro 200,00.=.

### **Art. 9 – DOVERI DEL PILOTA**

Per partecipare al Campionato Italiano HONDA OFFSHORE, il pilota si deve dotare della tuta da gara e del casco omologato.

Il pilota deve inoltre essere in possesso di Licenza FIM.

Tutte le spese (inerenti la partecipazione al Campionato) di viaggio, vitto e alloggio del pilota e il carburante per l'imbarcazione per le prove e la gara sono a carico del pilota stesso.

### **Art. 10 – QUOTA ISCRIZIONE**

La quota d'iscrizione al Campionato Italiano HONDA OFFSHORE 2019 – per “noleggio” gommone FIM è di € 1.000,00.=, a gara da versarsi all'atto dell'iscrizione alla gara entro il lunedì della settimana che precede quella della gara, esclusivamente tramite bonifico bancario intestato a FIM. Federazione Italiana Motonautica, sul seguente IBAN ITJ80 01005 01601 000000140288.

Nel caso in cui un pilota volesse iscriversi a tutte le gare di Campionato Italiano entro il 31 di marzo la quota da versare alla FIM prevederà una riduzione, sul totale, di € 1.000,00.=.

### **Art. 12 – GARE A CALENDARIO**

Il calendario gare è pubblicato sul sito [www.fimconi.it](http://www.fimconi.it)

Art. 13- IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA DELLA FI