



REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE ENDURANCE BOAT RACING 2019

Delibera del Consiglio Federale del 12/02/2019

1 – PREMESSA

In attuazione dello Statuto Federale che all'articolo 1 ultimo comma recita: “La Federazione Italiana Motonautica (F.I.M.) aderisce all’Unione Internazionale Motonautica (U.I.M.) e ne è l'unico rappresentante in Italia”, l'attività di Endurance Internazionale in Italia si svolge secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche.

L'attività Nazionale Endurance è disciplinata secondo le norme di cui ai successivi articoli integrate dai predetti regolamenti U.I.M.

Le regole applicabili all'Endurance sono esclusivamente quelle comprese nel presente Regolamento od in un suo supplemento emesso dall'Autorità Sportiva Nazionale.

Nel presente Regolamento, tutte le unità da diporto, a prescindere dalle dimensioni, sono denominate “imbarcazioni”.

La specialità Endurance è costituita allo scopo di favorire lo sviluppo della motonautica ed è riservata ad imbarcazioni, da diporto, monocarena di lunghezza compresa tra 5 e 8,99 metri.

1.2 - Le gare Endurance si svolgono in acque aperte alla navigazione, pertanto devono effettuarsi nel rispetto del Codice della Navigazione, delle Leggi Nazionali e delle Ordinanze locali vigenti.

2 – PROVE DI CAMPIONATO DEL MONDO E CAMPIONATO D'EUROPA IN ITALIA

Lo svolgimento del C.M. e del C.E. è disciplinato dall'U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionali.

3 – ATTIVITA NAZIONALE

3.1.1 – PILOTI AMMESSI

Sono ammessi, all'attività Nazionale Endurance, i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. in possesso di licenza e patente nautica (se richiesta per la condotta dell'imbarcazione iscritta) residenti in Italia; sono parimenti ammessi all'attività Endurance nazionale piloti di nazionalità straniera, in possesso di licenza e nulla osta della rispettiva Autorità Nazionale e non residenti in Italia.

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

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

I punti di Campionato Italiano delle singole prove vengono assegnati ai fini della compilazione della classifica di Campionato Italiano solo alle imbarcazioni/equipaggi iscritti al Campionato Italiano con relativa cauzione.

I punteggi riferiti ai piloti italiani o stranieri con licenza italiana di ogni Società iscritti a Campionato Italiano ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico, formano la graduatoria delle Società per le specialità.

3.1.2 - IMBARCAZIONI

Sono ammesse alle prove di C.I. le unità da diporto classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modifiche ed integrazioni. Per ogni imbarcazione, all'atto dell'iscrizione, deve



essere documentata la regolare omologazione alla navigazione rilasciata da un Ente Certificatore riconosciuto dalle Autorità Nazionali tutte le imbarcazioni devono riportare il codice HIN (Hull identification number) sulla poppa della barca. Nel corso di una manifestazione non è ammessa la sostituzione dell'unità da diporto. Non è consentito, per nessuna ragione, effettuare le verifiche tecniche ed amministrative nella giornata di domenica.

3.1.3 - Le imbarcazioni iscritte al C.I. possono essere sostituite, nel corso del Campionato Italiano, solo per causa di forza maggiore: **DANNI STRUTTURALI ALL'IMBARCAZIONE IRREPARABILI CERTIFICATI DAI VERIFICATORI FIM.** I punteggi per la definizione delle classifiche sono assegnati all'equipaggio. La sostituzione con un'imbarcazione **con le caratteristiche tecniche della stessa classe** non comporta penalizzazioni nel punteggio. **In caso di cambio di imbarcazione, durante la stagione agonistica con una di classe differente i punteggi acquisiti non saranno cumulabili, l'equipaggio sarà quindi iscritto in due classi differenti con classifiche separate.**

3.2 - MOTORI

Tutti i motori installati devono essere regolarmente omologati da un Ente Certificatore, oppure dotati della dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore ovvero dal suo rappresentante stabilito. Nel corso di una manifestazione è ammessa la sostituzione del/dei motori, nel rispetto delle normative.

Ogni motore deve essere accompagnato dal "WORKSHOP MANUAL" (Manuale d'officina).

Non costituiscono attenuanti le eventuali irregolarità tecniche nelle parti del motore dovute a imperizie del meccanico/preparatore o danni causati dal proprietario precedente.

3.3 – DIFFORMITÀ

Le difformità delle caratteristiche tecniche reali dell'imbarcazione e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara. A seguito di notifica al concorrente, i documenti presentati possono essere oggetto di verifiche d'ufficio post gara. Tale situazione pone il concorrente sub-judice per la manifestazione in cui è stata notificata la verifica e fino al momento della definizione della pratica.

3.4 – ISCRIZIONI E CAUZIONI PER IL CAMPIONATO ITALIANO

È fatto obbligo agli equipaggi iscriversi al Campionato Italiano della classe secondo le norme indicate dalla F.I.M. **Si possono iscrivere al Campionato Italiano numero tre piloti per ogni imbarcazione, dei quali due devono essere sempre presenti. Il titolo viene assegnato ai due piloti con il punteggio maggiore.**

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

3.4.1 - RESTITUZIONE CAUZIONE

La cauzione sarà restituita l'ultimo giorno dell'ultima prova di Campionato Italiano se l'equipaggio parteciperà a tutte le gare previste a calendario.

Chi non partecipa per una qualunque ragione (salva la certificata irripabilità temporanea o definitiva del mezzo) perde la cauzione versata ma può partecipare alle rimanenti prove di Campionato Italiano senza alcun ulteriore esborso.

Le cauzioni non restituite saranno incamerate dalla FIM

3.4.2 – ISCRIZIONI

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova, dovranno comunicare solo l'eventuale rinuncia di partecipazione.



La comunicazione della mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione stessa.

Per l'equipaggio che non comunicherà la mancata partecipazione è prevista ammenda pari ad Euro 500,00 da versarsi alla prima manifestazione successiva.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi che effettuano una partecipazione occasionale.

La stessa deve pervenire per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, dopo le ore 24,00 del martedì precedente, comporta un'ammenda di Euro 200,00.

I PILOTI POTRANNO ISCRIVERE LA PROPRIA IMBARCAZIONE CON IL NOME DEL TEAM O DEL PROPRIO SPONSOR .

3.5 - ASSEGNAZIONE TITOLI

Il Campionato Italiano Endurance Boat Racing sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr.8 cauzioni (totale per entrambe le categorie Sport e Boat Production).

Il Campionato Italiano Endurance Boat Racing sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo a condizione che ad ogni gara vi siano presenti 8 imbarcazioni alla partenza (totale per entrambe le categorie Sport e Boat Production).

Per le classi che non hanno ottenuto il predetto numero minimo, è indetto il Trofeo Nazionale "Targa F.I.M."

La partecipazione ad una gara è accertata solo se si superano le verifiche amministrative e tecniche. Diversamente, l'imbarcazione non può essere considerata iscritta e partecipante alla manifestazione.

3.6 - 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.

3.7 – 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.

3.8 - PARTENZE

Le partenze possono avvenire:

- In gruppo con barca starter

Il superamento della barca starter, durante il giro di ricognizione, prevede il cartellino giallo.

Quando la manovra effettuata è ritenuta pericolosa, può essere dato il cartellino rosso.

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

3.9 - 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.

3.9.1 – 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.

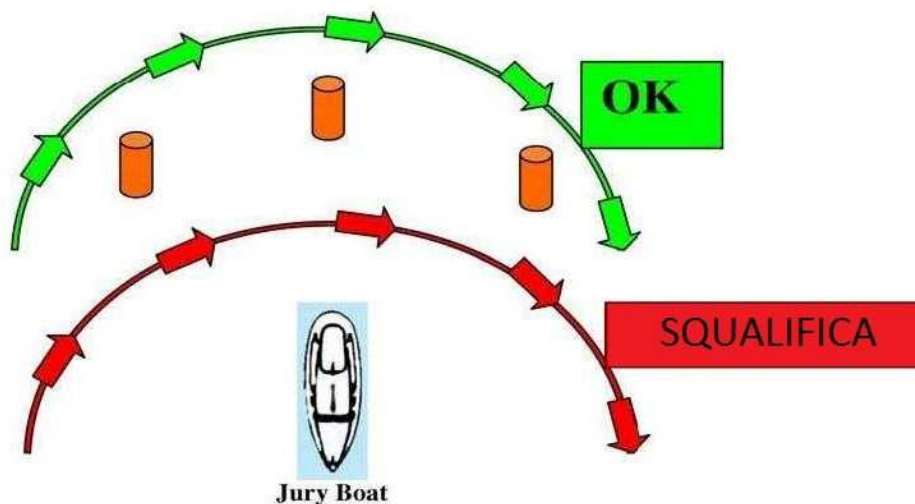
3.10 – BOE DI VIRATA O SEGNALI DI GARA

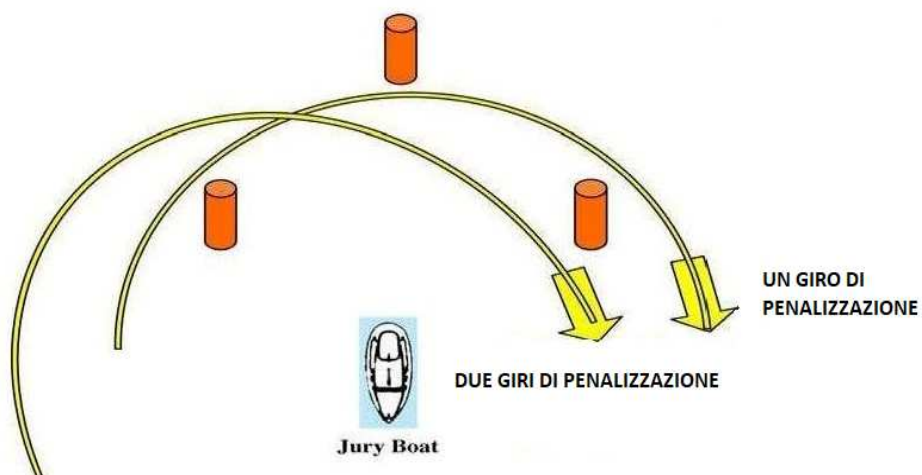
Nelle gare in circuito la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1 Mn dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90 gradi, devono essere utilizzate due boe ancorate a **oltre 50 MT.** di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe 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 per ogni boa saltata, se un equipaggio salta tre volte la boa nella stessa gara si applica la squalifica.

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

DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA





3.11 - 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

3.12 – 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.

3.13 – 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.
- 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).

3.14 - 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.

3.15 – LOGO FIM/UIM

Un adesivo di lunghezza minima di 6 cm, deve essere collocato su almeno un lato di tutte le barche che partecipano agli eventi titolati FIM/UIM.

La perdita del logo FIM/UIM non costituirà motivo di squalifica alle ispezioni tecniche post gara.

4 – SANZIONI

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

Il cartellino Giallo o Rosso può essere inflitto dal Commissario Generale (U.I.M. art. 406.05).

Il Commissario Generale agisce su segnalazioni dei Commissari di Gara e del Delegato Commissione 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.

5 – RECLAMI E DEPOSITI CAUZIONALI

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.

6 – UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO - GIURIA

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del S.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.

6.1 – 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.

6.2 – GIUDICE DI GIORNATA

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

6.3 – 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

7 – 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

8 – 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**.

9 – 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.

10 – 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.

10.1 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.

11 – 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.



12 – 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).

12.1 – Le manifestazioni Regionali e Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di Tessera Conduttore o Licenza F.I.M.

12.2 – È previsto effettuare prove di Campionato Italiano e Campionato Regionale nel corso della stessa manifestazione.

IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA E DISCIPLINA

NORMATIVE DI SICUREZZA

1 – 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.

2 – Equipaggiamento

2.1 – 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, UN SECCHIO O BUIOLO, POMPA DI SENTINA (Manuale e elettrica) e L'IMBARCAZIONE DEVE ESSERE PROVISTA DI GANCIO DI TRAINO).

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 tuta da gara, giubbotto salvataggio omologato dalla FIM o dall'UIM, un casco arancione e il collare sottocasco, parimenti omologato dalle Autorità competenti. Durante le prove e gare, ogni persona a bordo dell'imbarcazione deve, obbligatoriamente indossare un giubbotto di salvataggio, che soddisfi le specifiche UIM – FIM (riferimento UIM Website "UIM Life Jacket Basic Manufacturing Specifications" dated January 1, 2017). VEDI ALLEGATO A

2.2- Collegamenti Radio- Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di apparecchio VHF marino, anche di tipo palmare omologato.

2.3 – Stacco di sicurezza - Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al primo pilota, anche l'eventuale secondo pilota deve essere collegato.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione visibile.

2.4 - 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. VEDI ALLEGATO B

Tutti i piloti (di nazionalità e non italiana) i quali partecipano a prove di Campionato Italiano (sia con licenza agonistica italiana, sia con licenza agonistica del proprio Paese) con imbarcazioni munite di

capsula di sicurezza a far data dal 1 gennaio 2014 devono OBBLIGATORIAMENTE usare il dispositivo HANS/DEVICE casco omologato FIA 8858 Hans Device Compatibile.

3 - 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.



4 - Serbatoi

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

5 - Specchietti

Gli specchietti retrovisori sono obbligatori, così come la pulizia degli stessi durante la gara. Ogni specchio laterale devono avere una dimensione minima di 60 cm² ed essere avvitati in due punti per garantire un montaggio corretto.

6 – Punta arancio fluorescente

Tutte le imbarcazioni devono avere la prua colorata di arancione fluorescente per almeno 0,50 m. Il numero dei componenti l'equipaggio deve essere scritto in nero in almeno 0,25 m di altezza nell'area arancione.

Il numero dei componenti l'equipaggio deve essere uguale in tutte le prove.

6.1 – Estintori

Obbligo di installazione a bordo di 1 estintore di 2 kg, o di equivalente capacità classificato (CE-ABC) o (US-AB), obbligo di installazione in sala macchine di 1 estintore automatico di 2 kg, o di equivalente capacità classificato (CE-ABC) o (US-AB).

SONO VIETATI GLI INIBITORI DI FIAMMA

6.2 – Riserva di galleggiamento

Tutte le barche devono avere una riserva di galleggiamento, sufficiente per far galleggiare lo scafo nel modo corretto in caso di incidente o ribaltamento, per assistere i soccorritori. Le imbarcazioni che non rispettano queste specifiche per tipo di costruzione o materiale devono dotarsi di una riserva di galleggiamento supplementare.

6.3 – Stacco Batteria

L'imbarcazione deve essere dotata di uno stacco batteria, posizionato e di facile accesso ai soccorritori, per una più facile individuazione deve essere contornato da colore arancione e deve esserci indicazione della posizione ON/OFF.



6.4 – Imbarcazioni con cockpit chiuso

Tutti i membri dell'equipaggio in barche con cockpit chiusi devono essere seduti e legati con cintura di sicurezza a 6 punti, sono inoltre soggetti a prova di immersione annuale obbligatoria, obbligatoria l'installazione di bombole aria (non ossigeno) una per pilota, fissate saldamente e in posizione idonea per l'erogazione verso il pilota. Le bombole devono avere un volume tale da consentire un'erogazione di aria per almeno 10 min. e devono essere dotate di manometro di almeno 5 cm di diametro. Le bombole devono essere "Aperte" prima di qualsiasi prova o gara e i sedili devono essere dotati di poggiatesta.

7 - 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.

8 - Assistenza tra concorrenti

8.1 – 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.

8.1.1 – 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.

8.1.2 – 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.

9 – Ritiri

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

10 – Certificazione CE e massima potenza installabile ad esclusivo uso agonistico

Con l'entrata in vigore della Norma ISO/FDIS/11592, che prevede la possibilità di installare sulle imbarcazioni e sui battelli pneumatici, a determinate condizioni, una potenza maggiore di quella derivante dall'applicazione della formula base, il Consiglio Federale, per proposta della Commissione, ad esclusivo uso agonistico, dispone quanto segue:

10.1 - La "massima potenza installabile" deve intendersi quella derivante dalle formule base, con le maggiorazioni di potenza stabilite dalla F.I.M. ad esclusivo uso agonistico. (Vedi art.10.1 – Programma Attuativo Endurance)



10.2 – Documentazione richiesta

Le imbarcazioni certificate CE cui sono state apportate incrementi di potenza, dovranno essere in possesso di tutta la documentazione tecnica e della comprovata effettuazione di tutti i test previsti dalle Norme CE attualmente in vigore.

10.3 – Le imbarcazioni costruite prima dell'entrata in vigore delle Norme CE non potranno, in nessun caso, eccedere dalla massima potenza installabile indicata nei rispettivi certificati d'omologazione che, in ogni caso, non deve essere superiore a quanto previsto dagli art. 10.1 – 10.2 delle Normative di Sicurezza.

10.4 - Per LH s'intende lunghezza fuori tutto (escluso bottacci ed appendici non strutturali) nella documentazione d'omologazione.

Per BH s'intende la misura indicata come larghezza fuori tutto (escluso bottacci ed appendici strutturali) nella documentazione d'omologazione.

VEDI ALLEGATO (C) norma ISO 8666:2003

11 – 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 105,00.=.

IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA E DISCIPLINA



PROGRAMMA ATTUATIVO ENDURANCE

1 – VALIDITÀ

Le nuove disposizioni devono essere emesse dalla F.I.M. non meno di 120 giorni prima dell'inizio della stagione agonistica o non oltre 60 giorni dopo la scadenza del termine di iscrizione al Campionato Italiano, salvo causa di forza maggiore.

2 – EQUIPAGGIO

2.1 - Per ogni imbarcazione, l'equipaggio può essere costituito da una sola persona; è data facoltà di imbarcare un secondo membro, ambedue devono essere iscritti all'Autorità Nazionale d'appartenenza.

2.2 - L'età minima per essere imbarcati è di 16 anni già compiuti alla data della disputa della gara. Gli elementi dell'equipaggio che non hanno raggiunto la maggiore età, devono esibire l'autorizzazione a gareggiare rilasciata da entrambi i genitori. Non è possibile assumere il comando dell'imbarcazione in mancanza dei requisiti prescritti dal presente Regolamento.

2.3 - All'atto delle verifiche amministrative, i membri dell'equipaggio devono esibire in originale i seguenti documenti pena l'esclusione dalla manifestazione:

- Licenza F.I.M. per l'equipaggio e/o licenza internazionale e nulla osta della rispettiva Autorità Sportiva Nazionale.
- Certificato medico
- Documenti relativi all'imbarcazione ed all'apparato motore

Ai componenti l'equipaggio saranno consegnati i seguenti documenti:

- Cartellino per verifiche tecniche "TA"
- Copia orari aggiornati
- Brochure della manifestazione (se fornita dal Comitato Organizzatore)

3 – CATEGORIE

Le categorie in cui si articola l'Endurance Boat Racing sono le seguenti:

- categoria Boat Production (B)
- categoria Super Boat Sport (S)

4 – TIPOLOGIA DI IMBARCAZIONI

Tipologia di imbarcazioni appartenenti a ciascuna categoria di classe Endurance Boat Racing:

Categoria Boat Production (B)

- imbarcazioni tipo PRO (P)
- imbarcazioni tipo BOAT PRODUCTION (B)

Categoria Super Boat Sport (S)

- imbarcazioni tipo S1
- imbarcazioni tipo S2

Le due tipologie di ciascuna categoria concorreranno all'assegnazione del titolo di Campionato Italiano il quale verrà assegnato indipendentemente dalla tipologia di imbarcazione utilizzata.

Pertanto nel Campionato Italiano Endurance Boat Racing 2019 verranno messi in palio esclusivamente il titolo di Campione Italiano della categoria Boat Production e il titolo di Campione Italiano della categoria Super Boat Sport.

5 – MOTORI

5.1 – Le verifiche tecniche nelle categorie con l'obbligo di utilizzo dei motori standard di serie i Commissari Tecnici potranno attuare la procedura di verifica e controllo sotto riportata:

- a) punzonatura del motore, piede e centraline elettroniche di governo motore alla prima gara di Campionato Italiano
- b) in particolare saranno punzonati sulla centralina: attacco di ingresso computer di diagnostica – attacco generale di uscita cavi – giunzione coperchio – base della scatola di contenimento
- c) rilievo numero codice motore e centralina elettronica
- d) verifica delle punzonature ad ogni gara successiva e controllo codice centralina
- e) verifica dei motori del 1° e 2° classificato nel Campionato Italiano presso un centro diagnostico specifico, per tipo di motore, predisposto dalla FIM
- f) quanto sopra non preclude la possibilità di verifiche in ogni momento e in qualsiasi gara per iniziativa del Commissario Tecnico e/o per reclamo
- g) dopo la prima punzonatura, alla prima gara, i piloti dovranno dichiarare qualsiasi necessità di intervento sul motore che potrà essere effettuato solo in presenza dell'ufficiale tecnico.

5.2 – I modelli di motori derivati da un modello base, cui sono state apportate modifiche per l'incremento delle prestazioni e destinati specificatamente all'impiego sportivo, anche se compresi nel catalogo del costruttore, non sono ammessi nella categoria Pro e Boat Production.

5.3 - Le motorizzazioni dotate di sovralimentazione, * non sono ammesse nelle categorie Super Boat Sport, * (per sovralimentazione s'intende turbo compressore o compressore volumetrico, non è da ritenersi sovralimentazione qualsiasi sistema d'iniezione diretta del carburante che il costruttore dell'unità motrice adotta di primo montaggio) motorizzazioni fuoribordo stock di serie con sovralimentazione sono ammesse nelle categorie Boat Production e nella Pro.

5.4 - Tutte le imbarcazioni devono essere in grado di poter manovrare con motore acceso in marcia avanti – folle – retromarcia

6 – CARBURANTE

È ammesso esclusivamente l'impiego di carburante commerciale, così come fornito dai punti di rifornimento pubblici ubicati nelle aree portuali o stradali.

È escluso ogni tipo d'additivo liquido, solido, gassoso, di potenziamento o antidetonante.

Per uniformare l'uso di carburanti la FIM può deliberare l'utilizzazione obbligatoria di determinati marche o tipi di benzina e lubrificanti.

Può inoltre organizzare un servizio di rifornimento sul campo di gara tramite accordo con compagnie preposte allo scopo.

La FIM si riserva il diritto di rendere obbligatorio, inizialmente anche a titolo sperimentale e anche in una sola gara, l'uso di monocarburante nelle manifestazioni nazionali ed internazionali.

7 – NUMERO DI GARA

7.1 – Ogni imbarcazione deve essere contraddistinta da un numero di gara, assegnato di norma, dall'Autorità Sportiva Nazionale. Gli Organizzatori possono attribuire un diverso numero di gara, nel caso si presenti la necessità.

7.2 - Il numero di gara deve essere preceduto dalla lettera distintiva della categoria d'appartenenza, come segue:

B per categoria Boat Production



S per categoria Super Boat Sport

Il numero di gara dovrà essere esposto sui fianchi alti (dritta e sinistra) dello scafo all'interno di una zona dedicata:

I numeri sui fianchi devono essere posizionati sulla metà prodiera dello scafo.

Il numero sulla coperta deve essere correttamente leggibile dalla posizione del guidatore.

Numeri e lettere devono essere evidenziati in nero su fondo bianco.

La lettera e il numero che identifica la classe deve essere posto prima del numero di gara.

Numeri e lettere devono avere uno spessore minimo di 50 mm.

8 – NORME ANTI INQUINAMENTO

L'imbarcazione non deve lasciare persistenti tracce oleose sulla superficie dell'acqua in nessuna delle fasi della gara, prove comprese.

9 – GENERALITÀ

9.1 - Le imbarcazioni ammesse alla categoria Boat Production devono avere una motorizzazione con cilindrata totale non inferiore a **1000** cm³.

9.2 - È consentita l'installazione di due motori solamente se detta soluzione è stata prevista dalla certificazione/omologazione dell'imbarcazione. In tali casi, la motorizzazione deve essere costituita da due motori identici.

9.3 – Gli organi di governo (timonerie) di serie possono essere sostituite con altre più adatte all'andatura sportiva. In ogni caso tutta la componentistica deve essere adatta per le caratteristiche dell'imbarcazione e costruita da ditte specializzate certificate CE.

La documentazione (certificazione in originale del cantiere costruttore e/o cataloghi in originale del costruttore della componentistica), comprovante l'idoneità di tutte le parti che compongono l'organo di governo, deve essere esibita sul campo di gara per richiesta del Commissario Tecnico.

9.4 – I sedili di guida possono essere sostituiti con altri più adatti all'andatura sportiva e dotati di poggiatesta.

9.5 – Le classi di appartenenza delle imbarcazioni partecipanti al Campionato Italiano Endurance Boat Racing sono identificate da vari parametri, fra cui la potenza d'omologazione delle motorizzazioni. Il valore della potenza serve per identificare una motorizzazione e collocarla all'interno delle norme previste per l'omologazione dell'imbarcazione. La potenza, di fatto, identifica una motorizzazione ben precisa. Di conseguenza tutte le caratteristiche di cilindrata e tecnico costruttive, del motore, sono verificabili.

10 – CATEGORIE

Tutte le imbarcazioni costruite in un qualunque paese della Comunità Europea, partecipanti al su menzionato Campionato devono essere conformi alle normative ISO-CE attualmente in vigore, con particolare riguardo a:

ISO 10088 – 7840 (installazione serbatoi)

ISO/DIS 11592 – 1997 (determinazione della potenza massima per motori FB cui è consentito un ulteriore aumento del 5%)

ISO/DIS 6185 – 1997 (determinazione della potenza massima relativa a imbarcazioni pneumatiche. Per motori fuoribordo a 4 tempi è consentita un ulteriore aumento del 5%)

Imbarcazioni costruite all'esterno della Comunità Europea devono essere similmente certificate dai loro rispettivi paesi, in conformità ai requisiti sopra menzionati

Certificazione CE

Tutte le imbarcazioni devono portare il codice HIN visibile a poppa dello scafo.

10.1 POTENZA DEI MOTORI – Massima potenza da installare

A seguito delle regole attualmente in vigore del nuovo regolamento ISO/FIDIS/11592 che prevede la possibilità di installare su imbarcazioni e battelli pneumatici, a certe condizioni, una maggiore potenza rispetto a quanto derivante dalle formule di base, sono adottate le seguenti disposizioni:

- a) battelli pneumatici con lunghezza fino a 8 m, con motore fuoribordo:
ISO/DIS 6185-3 = $(Lunghezza \times Larghezza \times 10) - 33 = kW \times 1.36 = CV$
Aumento consentito: 30% CV per tutte le categorie
- b) battelli pneumatici con lunghezza fino a 8 m con motore entro-fuoribordo o entro-bordo e fuoribordo a doppia motorizzazione:
ISO/DIS 6185-3 = $(Lunghezza \times Larghezza \times 10) - 33 = kW \times 1.36 = CV$
Aumento consentito:
(risultato della formula base +35%) + 20% = CV per categoria Boat Production;
(risultato della formula base +35%) + 25% = CV per categoria Sport;
- c) imbarcazioni con motore fuoribordo
ISO/FDIS 11592 = $(Lunghezza \times Larghezza \times 16) - 67 = kW \times 1.36 = CV$
Aumento consentito:
risultato della formula base + 20% = CV per tutte le categorie
- d) imbarcazioni con motore entro-fuoribordo e entro-bordo e fuoribordo a doppia motorizzazione:
ISO/FIIS 11592 = Considerando che la normativa ISO permette che la potenza massima sia stabilita a discrezione del costruttore, si adottano le seguenti disposizioni:
L'aumento di potenza sarà quello risultante dalla formula base applicata a imbarcazioni fuoribordo con il seguente aumento:
(formula base + 35%) + 20% = CV per categorie Boat Production
(formula base + 35%) + 25% = CV per categoria Sport

10.2 GENERALITA'

Imbarcazioni da diporto con cilindrata dei motori non inferiore a 1000 cc possono partecipare a gare di Endurance Boat Racing

Se riportato nella certificazione dell'imbarcazione, la cilindrata può essere raggiunta con due identici e indipendenti motori.

10.3 MOTORIZZAZIONE

Per tutti i motori, tutti i conduttori devono disporre del manuale d'uso del proprietario del motore.

Non sono consentiti nella categoria Super Boat Sport motori che dispongano di un qualunque tipo di sovralimentazione (esclusa l'iniezione diretta). Motorizzazioni fuoribordo in stock dotate di sovralimentazione è consentito nella Classe Boat Production e Classe Pro.

Il sistema di governo può essere sostituito con uno più adatto alle gare sportive. In ogni caso i componenti devono essere adeguati alle caratteristiche delle imbarcazioni e costruiti da ditte specializzate. La documentazione (certificato originale del costruttore della barca e/o cataloghi originali dei componenti del costruttore della barca) che dimostrino l'adeguatezza di tutte le parti che compongono il sistema di governo, devono essere presentati sul campo di gara a richiesta della Commissione Tecnica.

Non è consentita la partecipazione di barche certificate/omologate come unico modello nella Classe Pro e Classe Boat production. Il costruttore delle imbarcazioni deve costruire almeno cinque unità identiche dello stesso modello.

Per i battelli pneumatici è consentito avere una coperta di struttura rigida.



Le imbarcazioni che non emettono i gas di scarico all'interno del diametro dell'elica devono avere un livello di emissione sonora conforme alle disposizioni 2003/44/CE del Parlamento Europeo del 16/6/2003.

Per la classe Boat Production e Pro allestite con fuoribordo non sono ammessi i piedi corsa e gli scarichi aerei vedi figure.

10.4 CATEGORIE E CLASSI

Tutte le imbarcazioni da diporto con lunghezza fuoritutto compresa tra 5.00 m e 8.99 m (non sono ammesse plancette e appendici riportate che non siano parte della struttura) e pienamente conformi al Certificato emesso da un appropriato Ente Tecnico stabilente le dimensioni dello scafo e la capacità motore installata, possono appartenere a questa categoria secondo le seguenti disposizioni:

10.4.1 CLASSE PRO

La Classe Pro include esclusivamente imbarcazioni con motori fuoribordo, strettamente di serie, con le seguenti ulteriori caratteristiche:

Imbarcazioni mono motore immesse direttamente sul mercato con motore fuoribordo come da catalogo del costruttore e disponibile sul mercato

Le uniche imbarcazioni ammesse sono quelle certificate dai loro rispettivi paesi. Imbarcazioni costruite in uno qualunque dei paesi della Comunità Europea, che partecipino ai su menzionati campionati, devono conformarsi alle regole ISO-CE attualmente in vigore. Il costruttore deve essere identificato mediante un codice internazionale riportato su una etichetta applicata allo scafo; di conseguenza ogni imbarcazione deve avere una propria etichetta fissata sullo scafo che riporti:

- Codice internazionale del costruttore
- Identificazione della barca: tipo – numero di registrazione – ulteriori dati

ogni aumento di potenza, derivante dalle prove di collaudo, previsto dalle norme CE deve essere menzionato sull'etichetta di cui sopra

a bordo di ogni imbarcazione, come previsto dalle norme CE, ci deve essere un manuale utente per la barca e per il motore, fornito dal costruttore della barca.

Solo esclusivamente per il Campionato 2019 sono ammesse imbarcazioni certificate R.I.N.A..

Ogni barca può essere omologata per il trasporto di un numero minimo di persone, non inferiore a 5 (cinque).

Non è consentita la partecipazione di barche costruite e/o omologate come unico esemplare.

Gli allestimenti interni sono liberi.

Il peso minimo non deve essere inferiore a 850 kg (senza pilota)

Potenza massima: 150 HP Il numero dei cilindri è libero.

L'uso di distanziatori con spessore superiore a 170 mm non è consentito; l'uso di nessun dispositivo capace di aumentare la distanza dell'unità motrice dallo specchio di poppa (brackets, jack plates, ecc.) non è consentito.

Sistemi di sollevamento del motore non sono ammessi.

Ogni dispositivo aggiunto per modificare l'altezza del motore durante la gara non è ammesso.

Rispetto degli specifici limiti previsti dalla regola 8, e relativi paragrafi, delle normative di sicurezza.

10.4.2 CLASSE BOAT PRODUCTION

Appartengono a questa categoria le imbarcazioni da diporto di produzione, compresi gli allestimenti, prodotte in serie e in accordo alle specifiche del costruttore,

Gli allestimenti sono liberi

Le imbarcazioni possono disporre di due motori se previsto dal certificato di approvazione

Per le imbarcazioni fornite di doppia motorizzazione fuoribordo, quando l'omologazione lo



consente, comunque sempre nel rispetto dei limiti previsti dall'art. 10.1 delle regole di sicurezza, è possibile applicare potenze fino al limite massimo consentito per gli entro bordo, entro-fuoribordo, adeguando conseguentemente il peso minimo consentito.

Il cambio deve consentire le seguenti manovre: marcia avanti, indietro e folle con il motore in moto. Non è consentita la partecipazione di una barca costruita e/o omologata come unico esemplare. La zavorra può essere solo di tipo solido e deve essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione; fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile non è consentito. L'esistenza ed il peso della zavorra deve essere dichiarato e indicato nella Scheda Tecnica da parte del Commissario Tecnico.

Al termine di ogni gara, tutte le imbarcazioni ed i piloti, devono restare a disposizione per le eventuali procedure di verifica del peso e le relative ispezioni.

Non è ammesso il serbatoio dell'acqua per l'assetto della barca e organi di carico e scarico.

Durante la procedura di verifica del peso, l'imbarcazione non deve contenere liquidi diversi dalle rimanenze di combustibile e parti solide che non siano dotazioni di bordo o zavorra dichiarata.

Il peso minimo deve essere raggiunto senza il peso del pilota.

Nel caso in cui il peso minimo previsto non sia raggiunto sarà applicata la squalifica.

FB

Massima cilindrata: **4050 cc**

Numero massimo dei cilindri: 6

Peso minimo: 1200 kg per barche fino a una lunghezza di 8.00 mt.

Peso minimo: 1400 kg per le barche con lunghezza superiore a 8.00 mt fino a 8.99 mt.

Per le imbarcazioni con doppia motorizzazione FB, se l'omologazione lo consente, ma sempre nel rispetto dei limiti previsti dall'art. 10.1 delle regole di sicurezza, è ammesso un volume massimo totale di 5750 cc con due identiche motorizzazioni e un numero massimo di 4 cilindri per motore.

Minimo peso consentito: 1400 kg

EB-EFB Benzina

Massima cilindrata: 6300 cc

Numero massimo di cilindri: 8

Rispetto degli specifici limiti previsti dall'art. 10.1, e relativi paragrafi, delle normative di sicurezza

Peso minimo: 1400 kg per barche fino a una lunghezza di 8.00 mt.

Peso minimo: 1600 kg per le barche con lunghezza superiore a 8.00 mt fino a 8.99 mt.

Per le imbarcazioni con doppia motorizzazione EB – EFB a benzina, se l'omologazione lo consente, ma sempre nel rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1 delle regole di sicurezza e relativi paragrafi è ammesso un volume totale di 7000 cc con due identici motori e un massimo di 4 cilindri per motore.

Minimo peso consentito: 1600 kg

EF-EFB Diesel

Massima cilindrata: cc 3700

Massimo numero cilindri: 6

Rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1 delle regole di sicurezza e relativi paragrafi

Peso minimo: 1200 kg per barche fino a una lunghezza di 8.00 mt.

Peso minimo: 1400 kg per le barche con lunghezza superiore a 8.00 mt fino a 8.99 mt.

Le potenze specificate, nei limiti delle classi, hanno una tolleranza del 5% rispetto a quanto riportato nei documenti, come previsto dalle regole internazionali



La potenza è utilizzata per identificare un modello preciso di motore e pertanto tutte le capacità e le caratteristiche di costruzione possono essere soggette a verifica.

Tutti i motori in stock sono ammessi. Sono consentite solo modifiche menzionate .

Sono consentite esclusivamente le parti di ricambio fornite dal produttore originale del motore, così come previste dal catalogo

E' consentita l'eliminazione del sistema di lubrificazione separato nei motori a 2 tempi

I cilindri possono essere alesati fino all'aumento previsto dal costruttore del motore per tale tipo di modello. I pistoni maggiorati devono essere parti originali come previsto nel punto 1)

Nei motori a 2 tempi, dopo l'alesaggio, è consentito la smussatura delle luci; l'angolo della smussatura non può essere superiore a 30°.

Nei motori a carburatore è possibile sostituire i getti principali come previsto dal punto 1)

E' consentita l'eliminazione del limitatore di giri

La sostituzione con parti non originali è consentita solo nei seguenti casi: candele, cavi, cavi delle candele, cavi elettrici, fascette, dadi e bulloni, tubi d'acqua, anodi, filtri eliche

Il rinforzo dell'ancoraggio tra il piede e la barra di governo, nei motori fuoribordo, è consentito

Negli entro/fuoribordo non è consentito l'uso di condotti diretti di scarico, trasmissione tipo racing (come ad es. Crescent Leading Edge) e di superficie.

L'uso di un cambio a più velocità non è ammesso.

10.4.3. CATEGORIA SUPER BOAT SPORT

Include tutte le caratteristiche previste per la categoria turismo, tranne quanto sotto specificato:

Le unità prodotte in serie che sono state modificate in almeno uno dei seguenti aspetti, appartengono a questa categoria:

Strutture della coperta tramite parti removibili, o con la costruzione di un ponte rigido parziale a prua

Rimozione di attrezzature e allestimenti

Tutti i modelli di motore derivanti da motori standard che sono stati modificati per aumentarne le prestazioni nell'attività sportiva, se rientranti nel catalogo del costruttore di barche e riportati nel certificato di approvazione sono ammessi nella categoria Super Sport.

Imbarcazioni di categoria Turismo equipaggiati con motori che superano la cilindrata ammessa per la loro classe, automaticamente sono considerati di categoria Super Sport.

Nella categoria Super Boat Sport è ammessa la partecipazione di imbarcazioni certificate/omologate come unico esemplare. La motorizzazione con qualsiasi tipo di sovralimentazione non è ammessa (per sovralimentazione si intende turbo-compressore o compressore volumetrico; non è da intendersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta che il costruttore dell'unità motrice adotta di primo montaggio).

Le motorizzazioni con sovralimentazioni sono ammesse solo per motori fuoribordo standard, non modificati.

Nota:

Nella categoria Super Boat Sport sono ammesse le trasmissioni tipo racing e di superficie ma non è consentito l'uso di un cambio a più rapporti di velocità.

10.4.3.1. Le classi previste sono le seguenti:

CLASSE S1 EB-EFB



Peso minimo: come da diagramma allegato "Verifica del peso"
Massima cilindrata 8300 cc
Massimo numero di cilindri: 8
Rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1, e relativi paragrafi, delle norme di sicurezza.

FB

Peso minimo: come da diagramma allegato "Verifica del peso"
Potenza massima: rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1, e relativi paragrafi, delle norme di sicurezza.

CLASSE S2

EB-EFB

Peso minimo: come da diagramma allegato "Verifica del peso"
Massima cilindrata 6300 cc
Massimo numero di cilindri: 8
Rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1, e relativi paragrafi, delle norme di sicurezza.

FB

Peso minimo: come da diagramma allegato "Verifica del peso"
Potenza massima: rispetto dei limiti specifici previsti nell'art. 10.1, e relativi paragrafi, delle norme di sicurezza.

10.4.3.2 VERIFICA DEL PESO

Per le classi Super Boat Sport , il peso minimo consentito per ogni imbarcazione va ricavato dall'apposito grafico, incrociando l'asse (orizzontale) della lunghezza dell'imbarcazione (cm), come indicata nei documenti, e la curva di compensazione adottata. All'incrocio sull'asse riportante i kg (verticale) si legge il peso arrotondato per eccesso.

Il peso minimo deve essere calcolato alla fine della corsa e deve tener conto di:

Peso dell'imbarcazione

Dotazioni di bordo

Residuo carburante

Equipaggio in assetto di gara (escluso per la categoria PRO e BOAT PRODUCTION)

Eventuale zavorra dichiarata

La zavorra può essere solo di tipo solido e deve essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione; fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile non è consentito. L'esistenza ed il peso della zavorra deve essere dichiarato e indicato nella Scheda Tecnica da parte del Commissario Tecnico.

Al termine di ogni gara, tutte le imbarcazioni ed i piloti, devono restare a disposizione per le eventuali procedure di verifica del peso e le relative ispezioni.

Non è ammesso il serbatoio dell'acqua per l'assetto della barca e organi di carico e scarico.

Durante la procedura di verifica del peso, l'imbarcazione non deve contenere liquidi diversi dalle rimanenze di combustibile e parti solide che non siano dotazioni di bordo o zavorra dichiarata.

Il peso del pilota sarà quello del suo corpo compreso il peso dell'abbigliamento di gara.

Nel caso in cui il peso minimo previsto non sia raggiunto sarà applicata la squalifica.

TABELLA PESI S1 EB-EFB

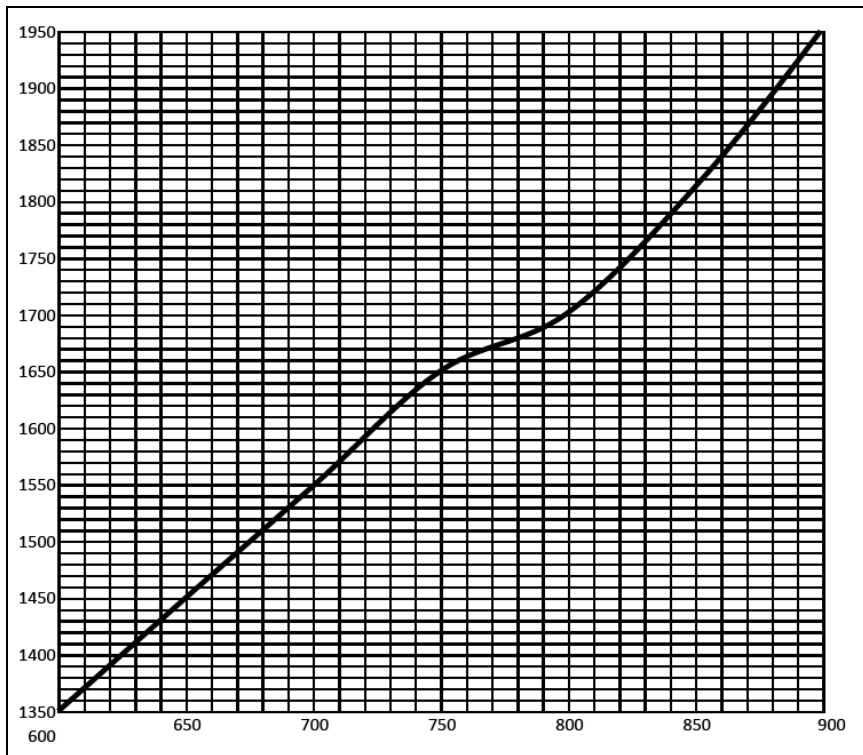


TABELLA PESI S2 EB-EFB

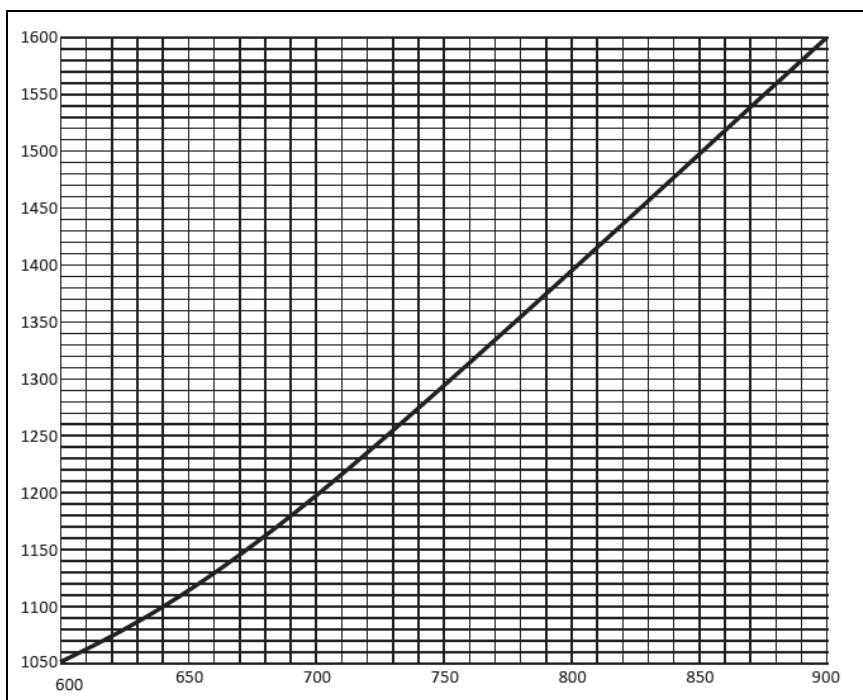
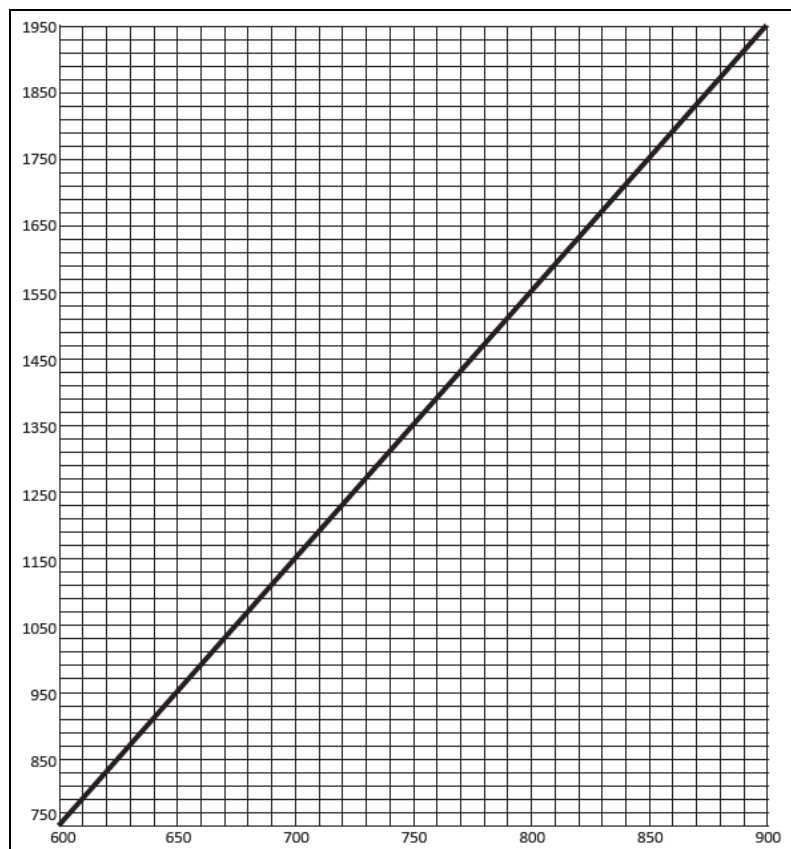


TABELLA PESI S1 – S2 FB



10.4.3.3 MOTORI

Tutti i motori devono essere omologati e forniti attraverso la normale rete di vendita.

Le parti sostituite del motore e quelle eventualmente sostituibili, come dai punti seguenti, devono essere fornite dalla rete di vendita come parti disponibili a catalogo. Un catalogo del fornitore deve essere disponibile

Tutte le modifiche non espressamente consentite sono vietate.

- 1) La cilindrata totale di un motore non può essere modificata più di quanto consentito dalla ri-alesatura. La ri-alesatura di un cilindro è permessa con un incremento massimo di 0.040" (1 mm)
- 2) Albero motore, bielle, volano, pistoni e tutti gli altri elementi del gruppo rotante sono liberi
- 3) Bielle ed albero motore devono essere di acciaio. La corsa del pistone deve rimanere inalterata.
- 4) Le lavorazioni meccaniche interne al motore sono ammesse. Il numero di candele e valvole non può essere cambiato
- 5) E' consentito usare solo il carter originale per tale tipo di motore
- 6) E' consentito sostituire la testata del motore con un'altra disponibile a catalogo per tale tipo di motore, rimanendo quanto stabilito al punto 4
- 7) La sostituzione delle canne cilindro è ammessa
- 8) Valvole, alberi a camme, ingranaggi, catena e tutti gli elementi della distribuzione possono

essere sostituiti

- 9) E' consentito sostituire le guarnizioni di tenuta del motore
- 10) E' ammessa la sostituzione dei carburatori con altri disponibili a catalogo per tale tipo di motore. L'alimentazione aria-carburante fornita dal fabbricante del motore per tale tipo e modello di motore deve rimanere originale. Nessuna modifica è ammessa tranne la sostituzione dei getti del carburatore e il sistema di controllo di iniezione del combustibile (il numero di iniettori non può essere modificato)
- 11) Il sistema di aspirazione previsto dal fabbricante del motore deve rimanere originale. Nessun'altra modifica è ammessa. L'elemento filtrante può essere del tipo in carta, spugna o lamelle metalliche. Pompe di ingresso e convogliatori dinamici per il sistema di aspirazione non sono consentiti.
- 12) La configurazione esterna del carter deve rimanere come quella fornita dalla fabbrica. E' vietato sostituire elementi con altri non disponibili a catalogo per tale tipo e modello di motore
- 13) La sostituzione di candele, cavi, pipette delle candele, cavi elettrici, bulloni, tubi dell'acqua, fascette, anodi, filtri dell'olio, eliche, è consentita.
- 14) E' possibile eliminare la pompa del sistema di governo
- 15) E' permesso eliminare l'intero sistema di lubrificazione separata nei motori a due tempi
- 16) E' permessa la sostituzione dell'intero complesso di scarico con un altro disponibile a catalogo per tale tipo e modello di motore come fornito dal costruttore dello scarico purché di tipo a completa miscelazione di gas di scarico-totalità acqua di raffreddamento. I fori di uscita dell'acqua devono essere posti internamente di almeno 10 cm dalla fine del tubo di scarico. Copia del catalogo deve essere fornita al Commissario tecnico, se richiesto durante le verifiche.
- 17) Non è consentito l'uso di cambio a più rapporti di velocità
- 18) E' consentito la rimozione del limitatore di giri
- 19) E' consentito rinforzare l'ancoraggio tra il gambale e la barra di governo nei motori fuoribordo.
- 20) E' consentito esclusivamente l'uso di carburante commerciale, come fornito dai pubblici distributori ubicati nel porto o zone vicine
- 21) Non è ammesso l'uso di nessun tipo di additivo liquido, solido, gassoso, di aumento delle prestazioni o antidetonante come previsto dalle regole UIM
- 22) E' ammesso trasformare un motore costruito a iniezione a carburatori purché si mantenga la cilindrata, o viceversa.

Allegato (A) Giubbotti di salvataggio

La normativa EN ISO 12402, rispecchia le richieste UIM. Saranno accettati solo giubbotti di salvataggio con le seguenti caratteristiche:

Condizione dei Piloti in barca	Livello prestazionale	Norma di riferimento	Sostituisce normativa	Condizioni di utilizzo secondo la norma di riferimento	CRITERI DI SELEZIONE IN BASE ALLA NORMA UNI EN ISO 12402-10	Requisiti secondo il regolamento di attuazione del codice della nautica
Liberi	150	UNI EN ISO 12402-3	EN 396 e succ. (non accettata)	Attività da diporto svolte in mare aperto e/o con condizioni meteo sfavorevoli, con possibilità di attendere in sicurezza l'eventuale soccorso anche in acque agitate	Dispositivi utilizzabili da qualsiasi tipo di utente, che può indossare Abbigliamento adatto al maltempo. Giubbotti di salvataggio che forniscono un buon supporto ad un utente privo di sensi, cosicché se necessario ruoti e mantenga le vie aeree libere anche in acque agitate.	Oltre le 6 miglia Fino a 12 miglia
Liberi	100	UNI EN ISO 12402-4	EN 395 e succ. (non accettata)	Attività da diporto svolte in acque interne e/o costiere, in condizioni meteo molto favorevoli, con possibilità di attendere l'eventuale soccorso in acque calme	Dispositivi per utenti non necessariamente capaci a nuotare e che indossino abbigliamento leggero. Giubbotti di salvataggio che forniscono un supporto minimo ad un utente privo di sensi, cosicché se necessario ruoti fino ad avere le vie aeree libere.	Oltre 300mt Fino a 6 miglia
Liberi	Deve offrire protezione ai colpi sia sui lati, frontale, posteriore e laterale del corpo e munito di un collare integrato per deviare acqua,. Di colore giallo o arancione o rosso . Avere etichetta con specifiche tecniche					
legati	50	UNI EN ISO 12402-5 o tute autosostentanti approvate FIM	EN 393 e succ. (non accettata)	Attività sportive e ricreative, in acque interne e/o in mare, svolte sottocosta e con possibilità di ricevere un immediato soccorso.	Dispositivi per utenti capaci a nuotare. Non sono giubbotti di salvataggio ma aiuti al galleggiamento.	Requisiti minimi per utilizzatori di tavole a vela, acquascooter e unità similari. Da indossare permanentemente.
Legati	Possono essere anche di tipo gonfiabile ad azionamento manuale con sottogamba e di livello prestazionale superiore, o tute autosostentanti. Non devono interferire col sistema di ritenuta. Sulle spalle avere fasce che aiutino i soccorritori. Avere etichetta con specifiche tecniche. Tute: Freem Omologazione FIM nr. 2011/001. Sparco: Omologazione FIM nr. 2013/002 Note: le imbarcazioni con piloti legati devono essere equipaggiate con altri sistemi di sicurezza, bombole aria, ecc. Il giubbotto salvavita deve permettere al pilota in caso di ribaltamento della barca di potersi immergere per uscire dall'abitacolo o non creare resistenza ai soccorsi.					

Verifiche da effettuare a ogni gara:

Validità 10 anni da data costruzione, Integrità materiale (strappi/usura), Ganci di chiusura integri e funzionanti (il velcro non può essere usato come chiusura), Livello prestazionale e taglia adeguata al pilota, Per gonfiabili (scadenza bomboletta)

Esempi:



Allegato (B) Caschi standard SNELL, FIA (UIM Website)

<ul style="list-style-type: none"> • FIA 8860-2008 	
<ul style="list-style-type: none"> • FIA 8860-2010 Fédération Internationale de l'Automobile 8, Place de la Concorde 75008 Paris France www.fia.com 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SAH 2010 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SA 2010 Snell Memorial Foundation 3628 Madison Avenue, Suite 11 North Highlands, CA 95660 USA www.smf.org 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell SA 2005 	<div data-bbox="295 929 430 974" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">NOT VALID AFTER 31.12.2018</div> 
<ul style="list-style-type: none"> • Snell CHR 2007 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell CMS 2007 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell M 2010 	
<ul style="list-style-type: none"> • Snell M 2005 	<div data-bbox="295 1243 430 1288" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">NOT VALID AFTER 31.12.2018</div> 

* Snell K 2010



* Snell SA 2010



* Snell K 2005



* Snell M 2015



* EA 2016



* CME 2016



* CMS 2016



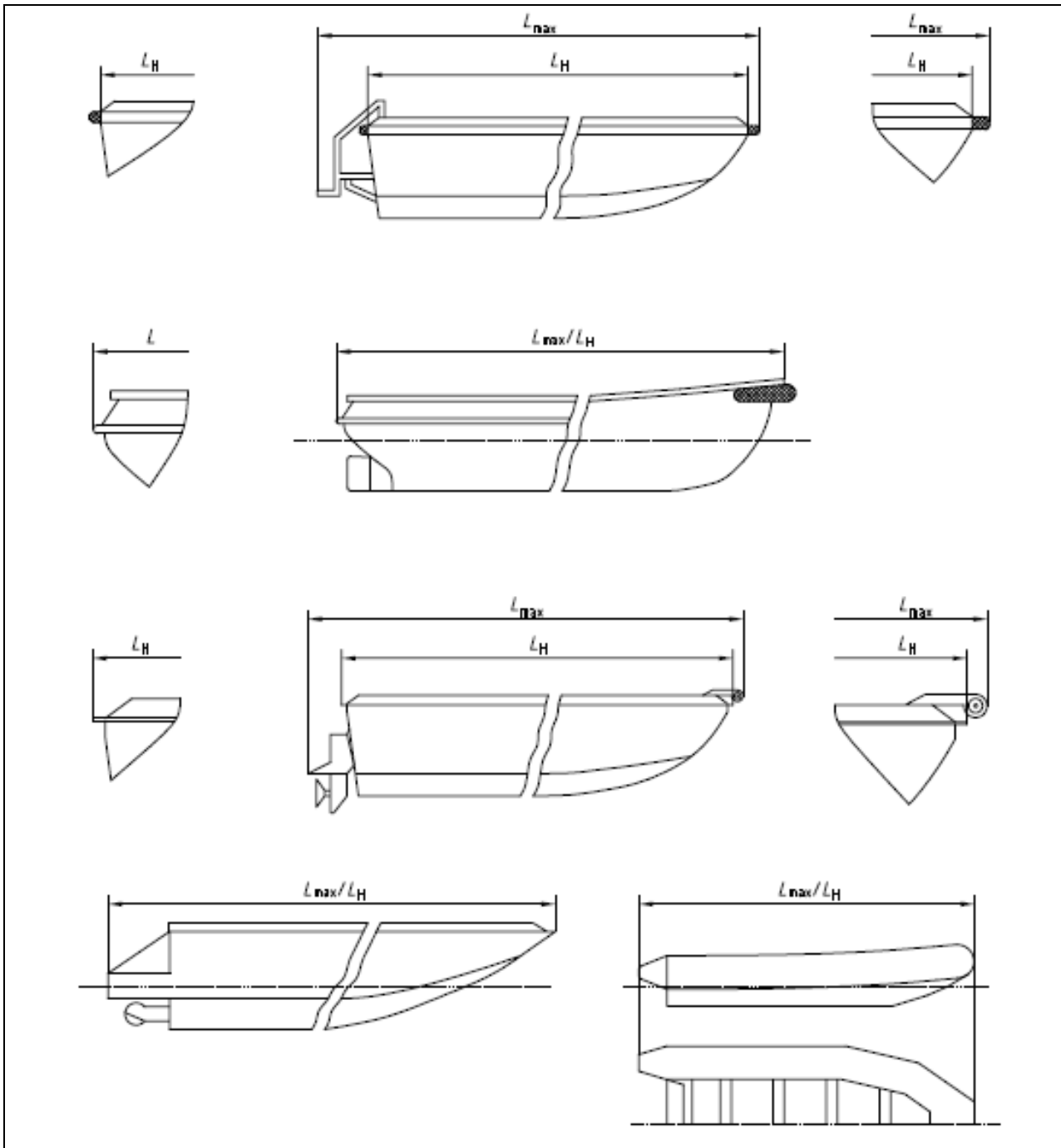
* K 2015



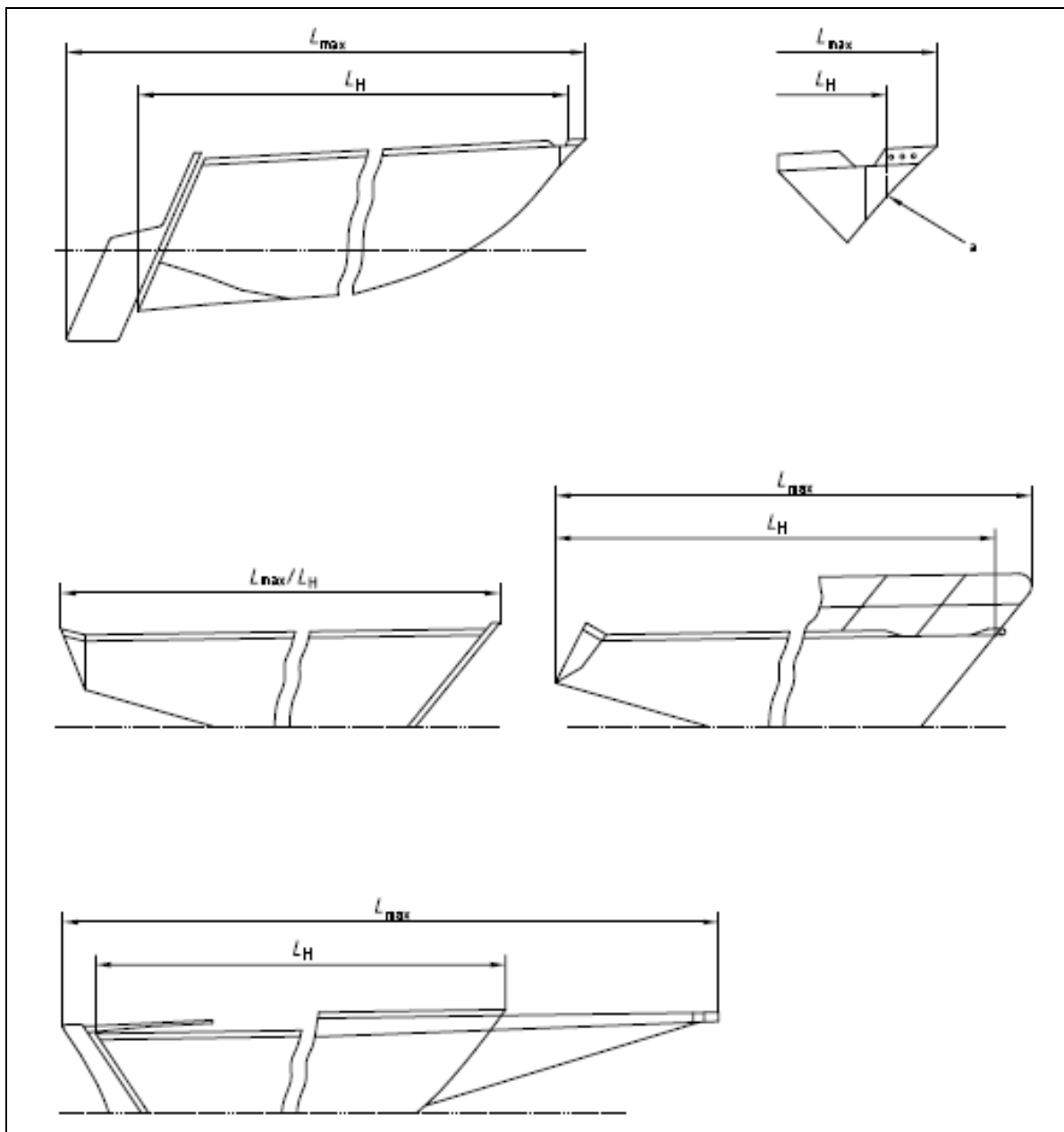
* SA 2015



Allegato (C) Come rilevare LH e BH Norma ISO 8666:2003



Allegato (C) Come rilevare LH e BH Norma ISO 8666:2003



Allegato (C) Come rilevare LH e BH Norma ISO 8666:2003

