



## **REGOLAMENTO NAZIONALE ATTIVITA' DI PORTO 2019**

(Approvato Consiglio Federale del 5 aprile 2019)

### **ART. 1 – PREMESSA**

L'attività di Diporto Internazionale in Italia si svolgerà secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche, compatibilmente con le norme di sicurezza nazionali.

### **ART. 2 – PROVE DI CAMPIONATI D'EUROPA E DEL MONDO**

Lo svolgimento del Campionato d'Europa e del Mondo è regolamentato dalle norme dell'U.I.M. in vigore.

### **ART. 3 – ATTIVITA' NAZIONALE**

#### **Art 3.1- Conduttori ammessi all'attività Nazionale**

Sono ammessi all'Attività Nazionale Diporto i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza di conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di abilitazione al comando e condotta di unità da diporto (patente nautica) ove richiesta.

Essi soli hanno diritto all'acquisizione di punteggi ed agli eventuali titoli finali.

Gli equipaggi (formati dal pilota e dal navigatore) partecipanti a tutte le discipline del diporto e nel caso si rendesse necessario, possono sostituire previa comunicazione alla Direzione Gara, solo il navigatore.

I punteggi riferiti ai piloti di ogni Società formano la graduatoria delle Società.

I piloti (con licenza straniera) per partecipare alle gare dovranno firmare, all'atto delle verifiche amministrative sul campo gara, un protocollo (firmato anche dai piloti italiani) con il quale accettano di gareggiare nelle gare di Campionato Italiano osservando una serie di clausole regolatrici del Campionato Italiano, stabilite dalla competente Commissione e approvate dal Consiglio Federale FIM.

#### **Art. 3.2 - Unità da Diporto ammesse**

Possono partecipare le unità da diporto classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modificazioni ed integrazioni.

#### **Art. 3.3 - Tipo di attività :**

- **Diporto Agonistico**

Le attività previste nel Diporto si dividono in:

- 1)Regolarità
- 2)Inseguimento (dai 18 anni compiuti)
- 3)Slalom (dai 18 anni compiuti)
- 4)Rally Marathon
- 5)Speed Run

Si svolgono secondo le normative F.I.M. e in base al Calendario Nazionale approvato annualmente dal Consiglio Federale.

- **Diporto - Manifestazioni Promozionali**

- 1)Gare di velocità di durata/in linea – partecipazione in deroga
- 2)Rally Competition
- 3)Raid
- 4)Raduni

Prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gimkana, etc.)

Sono autorizzate dalla FIM o per delega dai Comitati/Delegazioni Regionale FIM o secondo specifiche richieste previo parere e proposta della Commissione Diporto.

#### **ART. 4 CAMPIONE D'ITALIA**

Il titolo di Campione Italiano è messo in palio per le specialità : regolarità, slalom, inseguimento.

#### **ART. 5 MODALITA' E VALIDITA' DEI CAMPIONATI ITALIANI**

I Campionati italiani si disputano per ogni specialità ammessa secondo il numero delle prove ed il numero minimo di iscritti stabiliti nel regolamento Diporto .

I Campionati Italiani di qualsiasi specialità, per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno 2 Regioni.

- **CAMPIONATI ITALIANI SLALOM E INSEGUIMENTO**

Possono partecipare ai Campionati Italiani delle specialità Slalom e Inseguimento solo i piloti che hanno effettuato almeno 1 gara a livello regionale e/o interregionale.

- **CAMPIONATO ITALIANO REGOLARITA'/CAMPIONATI ITALIANI REGOLARITA'**

**Nel caso in cui vi siano più richieste da parte di più Società di diverse Regioni per l'organizzazione del Campionato Italiano Regolarità e valutata la fattibilità da parte della Commissione Diporto lo stesso potrà essere svolto su due prove con la classifica finale ottenuta dalla somma dei punti di ciascuna delle 2 gare a cui l'equipaggio ha preso parte.**

#### **ART. 6 OMOLOGAZIONI CAMPIONATI ITALIANI E GARE REGIONALI (INTERREGIONALI)**

- I Campionati Italiani, dove è presente l'equipaggio, per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno 8 imbarcazioni (partite).

Per le categorie dove è presente solo il pilota, per essere omologate, devono avere la partecipazione di minimo 8 piloti (partiti) in classifica.

- Le gare regionali (e interregionali) dove è presente l'equipaggio, per essere omologate, devono avere la partecipazione di almeno 4 imbarcazioni (partite).

Per le specialità dove è presente solo il pilota, per essere omologate devono avere la partecipazione di minimo 5 piloti (partiti) in classifica.

##### **Art. 6.1 - Partenze**

Le partenze possono avvenire:

- singolarmente da fermo
- con sistema che dovrà essere precisato nella richiesta ed approvato dalla Commissione Diporto.

##### **Art. 6.2 – Programma gara**

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma almeno **20** gg. prima della manifestazione alla FIM per la pubblicazione sul sito Internet ([www.fimconi.it](http://www.fimconi.it)).

I Comitati o Delegazioni Regionali, a loro volta, dovranno avvisare le Società di loro competenza.

Il programma deve contenere: indirizzo del Comitato Organizzatore, numero telefonico, indirizzo e.mail, orario delle verifiche e delle prove, elencazioni delle classi ammesse, sviluppo chilometrico del percorso, tipo di partenza per ogni classe, elenco premi ed eventuali agevolazioni per i concorrenti.

##### **Art 6.3 - Classifica finale**

Al termine di ogni gara deve venir esposta la classifica.

##### **Art. 6.4 - Ufficiali di Gara - Cronometraggio**

La direzione di ogni gara è affidata ad un Commissario Generale o ad un Direttore di Gara (in mancanza del Commissario Generale) e coadiuvato da altri Ufficiali di Gara necessari per il regolare svolgimento delle gare e dai Cronometristi F.I.C.r..

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 e/o disturbano il regolare svolgimento della manifestazione.

Il Giudice di Giornata, organo monocratico, è l'ufficiale di gara scelto per istruire sul campo gara tutti i reclami che sono trasmessi per competenza dal Commissario Generale tramite la segreteria corsa accompagnati dalla relativa tassa.

#### **Art. 6.5 – Delegato della F.I.M.**

Nei Campionati Italiani e nelle gare regionali/interregionali il Delegato della FIM (se presente) ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa, se richiesto, alle decisioni del Giudice di Giornata con parere consultivo;
- approva le variazioni al programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale o con il Direttore di Gara, cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Commissario Generale o del Direttore di Gara, può sostituire uno qualunque degli Ufficiali di Gara.

#### **Art. 6.6 - Comitato d'emergenza**

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

- Commissario Generale o dal Direttore di Gara;
- un rappresentante del Comitato Organizzatore;
- il Delegato della F.I.M (se presente).;
- il Rappresentante dei piloti che, se non designato, dovrà essere nominato durante la riunione piloti.

#### **Art. 6.7 - Percorrenze minime delle classi Internazionali**

Come da Regolamento U.I.M..

#### **Art. 6.8 - Percorrenze e classi Nazionali**

Le percorrenze e le classi nazionali sono proposti dalla Commissione Diporto in occasione dell'approvazione dei programmi applicativi e del calendario gare e approvati dal Consiglio Federale.

#### **Art. 6.9 - Riunione piloti e navigatori (regolarità) – AMMENDA**

La riunione, per tutte le specialità del diporto, è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota o navigatore (per la regolarità) . L'assenza comporta l'esclusione dalla gara.

I piloti e i navigatori che si presentano in ritardo sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

#### **Art 6.10 - Segnali e loro significati**

Bandiere:

- VERDE inizio gara e/o via libera;
- ROSSA arresto immediato della competizione - pericolo;
- GIALLA situazione di pericolo sul percorso – prestare attenzione;
- SCACCHI BIANCHI e NERI fine gara e arrivo;
- ARANCIONE unità che si è ritirata e boa di virata
- NERA squalifica

#### **Art. 6.11 - Premiazione**

La consegna dei premi avviene almeno sino al terzo posto della classifica finale della giornata.

La premiazione comunque dovrà essere fatta entro un'ora dalla chiusura della manifestazione.

Nel caso vi siano contestazioni in corso la premiazione avverrà in base all'ordine di arrivo, sub iudice.

#### **Art. 7 - SICUREZZA**

Secondo le normative federali.

### **PROGRAMMA ATTUATIVO GENERALE DIPORTO**

#### **ART 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO**

**Art. 1.1** - Il programma attuativo di ogni tipo di competizione specifica le caratteristiche tecniche cui debbono corrispondere le unità per essere ammesse a competere. Per ogni imbarcazione, all'atto

dell'iscrizione, deve essere documentata la corrispondenza alle normative di legge vigenti.

**Art. 1.2** - Tutti i motori installati debbono essere regolarmente omologati da un ente certificatore riconosciuto oppure dotati della dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore ovvero dal suo rappresentante stabilito nel territorio comunitario.

**Art. 1.3** - Durante le gare è ammessa l'eventuale sostituzione del/dei motori

## **ART 2 - CALENDARIO**

**Art. 2.1** - Per la stagione 2019 possono essere assegnati i seguenti titoli di Campione Italiano :

- Regolarità
- Inseguimento
- Slalom

**Art. 2.2** - Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Diporto per la prescritta approvazione.

**Art. 2.3** - Le società devono inviare le richieste di organizzazione dei Campionati Italiani, gare regionali (interregionali) ai Comitati/Delegazioni Regionali FIM. Il Comitato/Delegazione Regionale invierà le richieste (o calendario) alla Commissione Diporto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale.

**Art. 2.4** - Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Diporto con almeno 20 giorni di anticipo.

## **ART 3 - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE E DELLE MANIFESTAZIONI**

**Art. 3.1** - L'organizzazione di una gara o di una manifestazione promozionale è promossa dalla Società che ne fa richiesta tramite il Comitato Organizzatore .

Il Comitato Organizzatore deve disporre di una sede, di un recapito telefonico, di un indirizzo di posta elettronica sempre citati nel programma della manifestazione.

**Art. 3.2** - La Società richiedente è l'unica responsabile dell'adempimento di tutti gli obblighi di legge F.I.M. ( U.I.M - solo per le gare Internazionali).

## **ART. 4 - PROCEDURE DI RICHIESTA ASSEGNAZIONE GARA**

**Art. 4.1** - La Società organizzatrice di una gara deve inoltrare al proprio Comitato/Delegazione Regionale FIM la richiesta con l'avan-programma nel quale sono specificati:

- Società organizzatrice
- normativa di gara o dichiarazione nella quale viene applicato "in toto" il regolamento nazionale e il programma attuativo del tipo di gara;
- programma orario;
- pianta del percorso e relative annotazioni dove previsto;

La richiesta deve essere inoltrata:

- 20 gg. prima della data di effettuazione per gare di Campionato Italiano iscritte a calendario nazionale;
- 10 gg. prima per gare regionali/ interregionali iscritte a calendario nazionale.

**Art. 4.2** - Il Comitato/Delegazione Regionale FIM riscontrata la completezza della documentazione e la rispondenza della normativa di gara al programma attuativo, approva la richiesta e rilascia il benestare alla Società e inoltra tutta la documentazione ricevuta con l'approvazione alla Commissione Diporto FIM per il benestare definitivo e l'inserimento a calendario nazionale Diporto.

Per i Campionati Italiani gli Ufficiali di Gara vengono designati direttamente dalla Federazione Italiana Motonautica (G.U.G.).

**Art. 4.3** - Eventuali variazioni al programma orario, al percorso o annullamento della manifestazione dovute a cause di forza maggiore sul campo gara possono essere autorizzate dal Commissario Generale o in mancanza di esso dal Direttore di Gara nominato dalla FIM.

## **ART 5 - DOCUMENTAZIONE DI GARA**

**Art. 5.1** - A gara effettuata il Comitato/Delegazione Regionale FIM invierà di volta in volta i bustoni delle gare regionali/interregionali contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Diporto alla Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto) per l'inserimento delle classifiche e per l'omologazione del Giudice Unico.

Per i Campionati Italiani il bustone verrà consegnato al personale FIM (delegato dalla Federazione).

**Art. 5.2** - La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto).

**Copia dei bustoni deve rimanere anche agli atti del Comitato/Delegazione Regionale**

## **ART 6 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI**

**Art. 6.1** – Le classifiche vengono stilate in base al programma attuativo delle rispettive specialità.

**Art. 6.2** - In ogni specialità, per ciascuna gara, viene assegnato il seguente punteggio che verrà considerato agli effetti della classifica per campionati regionali, italiani, internazionali o per singole manifestazioni:

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

## **ART. 7 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE**

**Art. 7.1** - Per partecipare alle gare di REGOLARITA' il pilota deve essere in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo di licenza conduttore. La tessera conduttore per il navigatore viene rilasciata a 16 anni compiuti.

**Art. 7.2** - Per le specialità SLALOM – INSEGUIMENTO - RALLY MARATHON e SPEED RUN il pilota deve essere in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM.

**Art. 7.3** - La domanda di partecipazione deve essere presentata al Comitato Organizzatore come previsto nel regolamento di gara.

**Art. 7.4** - Il pilota all'atto dell'iscrizione dovrà esibire:

- patente nautica in originale quando previsto dalla normativa della gara e se richiesta per l'unità con cui partecipa;
- licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM;
- documentazione di bordo, ove prevista;
- documentazione relativa all'apparato motore, ove previsto;
- licenza conduttore (tessera conduttore) per il navigatore e tessera FIM per eventuali passeggeri.

**Art. 7.5** - Il pilota è personalmente responsabile di:

- conformità dell'unità con cui gareggia alle caratteristiche risultanti dai documenti che presenta all'atto dell'iscrizione (unità e motore);
- esistenza ed efficienza delle dotazioni di bordo previste dalla legge per il tipo di unità con cui gareggia relativamente alla fascia di navigazione dove si svolge la gara.

**Art. 7.6** - La non rispondenza delle caratteristiche reali dell'unità da diporto e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara.

Il numero di gara deve essere apposto su ambedue i lati dell'imbarcazione e posizionato in maniera ben visibile verso prua; possibilmente dovrà anche essere ripetuto in coperta, leggibile dal posto di guida.

Il numero deve essere di colore nero su fondo bianco ed avere le seguenti dimensioni minime: altezza cm. 25

e corpo cm. 3,5.

#### **ART 8 - RECLAMI**

I reclami riguardanti irregolarità accadute durante la gara devono essere presentati dal concorrente al Commissario Generale o al Direttore di Gara entro 30 minuti dall'esposizione della classifica.

Quelli avverso la classifica entro 30 minuti dall'esposizione della stessa.

Il reclamo firmato dal partecipante deve essere accompagnato dalla prevista tassa (€ 300,00.=).

#### **ART 9 - SQUALIFICA**

**Art. 9.1** La squalifica può essere resa nota al concorrente durante la gara con l'esposizione della bandiera nera anche senza mostrare il numero di gara, da parte dell'Ufficiale di Gara.

#### **ART. 10 SANZIONI (cartellino Giallo – cartellino Rosso)**

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 Diporto F.I.M.. Tutti i cartellini rossi e gialli, inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla scheda piloti

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
- 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."

#### **CARTELLINO ROSSO:**

Per comportamenti antisportivi gravi (esempio offese, ingiurie, aggressioni verbali e/o fisiche nei confronti di piloti, team, ufficiali di gara, organizzatori dirigenti).

Al pilota al quale viene afflito un cartellino rosso viene squalificato

### **SICUREZZA**

Le disposizioni qui di seguito emanate fanno parte integrante del Regolamento Attuativo Diporto di ogni singola attività agonistica.

**ART 1 – DOTAZIONI DI SICUREZZA** - Le unità da diporto che partecipano alle gare di regolarità devono avere a bordo tutte le dotazioni prescritte dalle vigenti leggi in materia di sicurezza della navigazione. E' responsabilità del pilota l'esistenza e l'efficienza delle dotazioni stesse.

**Art. 1.2** - Nel caso il Comitato Organizzatore lo ritenesse necessario possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle già previste dalle leggi vigenti.

Queste devono essere presenti a bordo fin dal controllo tecnico e devono essere indicate nel regolamento di gara.

#### **ART 2 – ASSISTENZA MEDICA – BATTELO DI SALVATAGGIO**

Nelle varie gare deve essere prevista l'ambulanza e la presenza del medico (come da Protocollo di Pronto Soccorso FIM) e un battello in acqua con personale adibito al soccorso .

Nelle gare di Regolarità il medico deve essere al seguito della manifestazione e l'ambulanza all'arrivo.

#### **ART. 3 CASCO E GIUBBETTO**

Il pilota ed il navigatore/i, nonché eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento delle gare debbono

indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato color arancione; il pilota è responsabile della loro efficienza.

Tutte le persone a bordo di unità impegnate in gare di regolarità con media prescelta inferiore ai 50 Km/h sono esentati dall'obbligo del casco. Per tutte le altre specialità oltre al giubbotto di salvataggio è previsto il casco.

#### **ART. 4 STACCO DI SICUREZZA**

Le unità da diporto che partecipano alle gare devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, anche l'eventuale navigatore deve essere collegato.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione ben visibile a bordo.

Lo stacco non è richiesto per unità che hanno posto di guida esclusivamente in cabina e per le unità che partecipano a manifestazioni riservate alle barche d'epoca.

#### **ART. 5 ANTIDOPING**

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M. possono essere sottoposti a controlli anti-doping, etilometrici in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I. ( U.I.M. per gare internazionali).

#### **Art. 6 -NAVIGAZIONE**

In tutte le gare di regolarità e nelle manifestazioni che si svolgono in acque libere, cioè aperte alla navigazione, i concorrenti durante tutto lo svolgimento della gara devono attenersi a quanto specificato da leggi, regolamenti ed ordinanze locali.

**Art. 6.1** Per quanto non specificato nella presente normativa, si fa riferimento a:

- codice della navigazione;
- legislazione in merito a navigazione da diporto (leggi nazionali e regionali);
- ordinanze particolari emanate dall'autorità competente della zona di svolgimento della prova o manifestazione (queste vanno evidenziate nel regolamento di gara).

#### **ART 7 SERBATOI**

I serbatoi del carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere a norma.

#### **ART 8 –VIETATO FUMARE**

E' vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggi scafi, sul pontile.

L'infrazione al presente articolo comporta un ammenda di € 105,00.=.

### **REGOLARITÀ**

#### **ART. 1 GARA**

**Art.1.1** - Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione la velocità media, la quale dovrà essere costantemente tenuta dalla partenza all'arrivo superando i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso.

**Art. 1.2** - Il Comitato Organizzatore può prevedere dei limiti di velocità per alcuni tratti, stabilire eventuali tratti neutralizzati o prevedere dei valori fissi di velocità. Questi devono essere chiaramente precisati nel Regolamento di gara ed i tratti in questione debbono essere indicati sulla carta nautica del percorso.

**Art. 1.3** - A bordo di ogni unità vi deve essere il pilota e 1 o 2 navigatori in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM.

Oltre al pilota e al navigatore/i è ammesso il trasporto a bordo dell'imbarcazione di persone solo se tesserati FIM e nel rispetto delle caratteristiche dell'unità stessa.

**Art. 1.4** - In funzione delle condizioni meteo è consentito agli equipaggi concorrenti di modificare l'eventuale media dichiarata all'atto dell'iscrizione.

Tale modifica deve essere comunicata al Commissario Generale o al Direttore di Gara e al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della gara.

#### **ART. 2 PARTENZA**

Le partenze avvengono in base alle medie dichiarate iniziando da quella inferiore, fra medie uguali l'ordine

di partenza avviene per sorteggio.

Le partenze avvengono con un intervallo non inferiore a un minuto tra concorrente e concorrente.

### **ART. 3 PERCORSO**

Per le prove di Campionato Italiano i percorsi possono essere in linea oppure in circuito per una lunghezza non inferiore a 50 Km. Per le gare regionali i percorsi si riducono ad un minimo di 35 km. Il minimo sviluppo per giro non può essere inferiore a 8 Km se in mare e a 5 km su acque interne. Tutti i percorsi devono essere indicati in Km, anche se la prova si svolge in mare.

Nel caso in cui per motivi di cattivo tempo e/o di sicurezza si dovesse optare per il percorso di riserva lo stesso dovrà essere di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto.

### **ART. 4 CONTROLLO PALESE**

Dovranno essere posizionati lungo il percorso, diversamente dalla linea di partenza, almeno 2 controlli palesi per le competizioni nazionali. Il controllo è all'asciutto con chiaro riferimento in acqua (boa arancione) posizionato a 90° rispetto al percorso.

Il controllo palese può anche essere un punto prefissato sul percorso, le cui coordinate siano specificate; in alternativa un'imbarcazione può essere posizionata sul punto prefissato e fare da controllo.

L'imbarcazione porterà a bordo un Cronometrista e un Ufficiale di Boa.

Solo per le gare regionali/interregionali la partenza può costituire controllo palese, in questo caso dovrà essere espressamente indicato nel programma.

### **ART. 5 CONTROLLO SEGRETO**

Dovranno essere posizionati lungo il percorso almeno 1 controllo segreto per le competizioni nazionali. Deve essere posto dove sia possibile registrare il passaggio dei concorrenti e posizionato a 90° rispetto al percorso.

Nel caso in cui si dovesse optare per il percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto, i controlli sia per il Campionato Italiano e sia per le gare Regionali devono essere i seguenti: nr. 2 controlli palesi e nr. 1 controllo segreto.

### **ART. 6. TRACCIATO VALEVOLE PER CAMPIONATO ITALIANO E GARE REGIONALI/INTERREGIONALI**

All'iscrizione il concorrente riceve la carta nautica della zona interessata alla manifestazione, in scala non superiore 1:100.000 se in mare aperto e a 1:50.000 se in navigazione interna, sulla quale è indicato il percorso.

Sulla stessa devono essere indicate in metri le distanze progressive tra la partenza e i controlli palesi fino alla boa di arrivo.

**ART. 6.1** - Nella finale di Campionato Italiano Regolarità deve essere previsto un percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50%, e deve essere riportato sull'avanz-programma, anche i controlli possono essere ridotti in eguale misura.

### **ART 7 – CRONOMETRAGGIO E REGISTRAZIONE PASSAGGIO**

Il Cronometraggio e la registrazione del passaggio a tutti i punti di controllo vengono eseguiti dai Cronometristi F.I.Cr..

I tempi sono registrati ai decimi di secondo, non appena la prua dell'imbarcazione passa la linea di controllo. Questo è confrontato con il tempo di passaggio teorico conseguente alla velocità dichiarata, causando una differenza positiva o negativa (espressa in secondi e decimi di secondi).

I tempi della F.I.C.r. non sono reclamabili

### **ART 8 – CLASSIFICA GARA**

a) la classifica viene espressa in termini di errore di percentuale sulla velocità predetta.

Il vincitore sarà l'imbarcazione con la percentuale di errore più bassa.

b) prima di procedere alla classifica, devono essere esaminati eventuali reclami o comunicazioni per i quali devono essere prese decisioni da parte del Commissario Generale o dal Direttore di Gara, in conformità al Regolamento.

c) ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale o al Direttore di Gara, entro 30

minuti dell'esposizione della classifica.

d) i Cronometristi fanno la somma di tutte le differenze di tempo registrate ai controlli palesi. La somma risultante deve essere espressa in secondi e decimi di secondo.

e) la differenza dei tempi registrati ai controlli segreti sarà calcolata in modo simile.

f) le differenze risultanti dalle somme dei controlli palesi, più quelle dei controlli segreti, vengono quindi usate per calcolare l'errore rispetto al tempo di percorso teorico relativo alle velocità dichiarate.

g) in caso di ex aequo, l'imbarcazione con una media inferiore sarà dichiarata vincitrice.

h) in caso di ulteriore ex aequo dovranno essere presi in considerazione i seguenti parametri progressivi:

- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli palesi
- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli segreti.

#### **ART. 9 - PENALITA'**

- il concorrente che chiaramente modifichi la sua velocità in prossimità dei controlli palesi zigzagando o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- il concorrente che, in prossimità del traguardo, chiaramente modifichi la sua velocità zigzagando o fermandosi sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- il concorrente che in prossimità di un controllo palese lascia la boa dal lato sbagliato sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.

#### **ART. 10 - SQUALIFICA**

- Invertire la marcia comporta la squalifica.

### **INSEGUIMENTO**

#### **PREMESSA**

La gara è svolta da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore per le gare Regionali e dalla Federazione Italiana Motonautica per il Campionato Italiano.

I piloti gareggiano contro il tempo in batterie di due.

Vince il concorrente che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi.

A bordo di ciascuna unità in gara deve essere presente solo il pilota con giubbotto e casco. L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

Per le gare regionali (interregionali) al Comitato Organizzatore è data facoltà di decidere di effettuare la gara singolarmente (una imbarcazione per volta) sempre con il cronometraggio dei due tempi impiegati.

#### **ART. 1 – PERCORSO GARA**

Di forma rettangolare (come da grafico) con un perimetro di almeno metri 700, due lati di metri 50 e due di metri 300. E' formato da 4 boe di colore arancione poste ai lati e 1 boa colore bianco/nero (scacchi) posta al centro di esso ed in modo da determinare con la Direzione Gara, una linea di partenza/arrivo.

Il percorso non dovrà comunque superare i 1.200 metri.

#### **ART 2 – RIUNIONE PILOTI**

Nel corso della riunione piloti verranno impartite tutte le istruzioni relative allo svolgimento della gara e verrà effettuato il sorteggio delle coppie dei piloti per determinare l'ordine di partenza.

La partecipazione alla riunione, è obbligatoria per tutti i piloti.

L'assenza comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presentano in ritardo sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

#### **ART 3 – SVOLGIMENTO GARA**

**Art. 3.1** - La gara viene svolta in due fasi da due manche ciascuno.

##### **- 1^ fase eliminatorie:**

partecipano tutti i concorrenti, in ordine di coppia come da esito del precedente sorteggio.

Prima di svolgere la gara, verrà effettuato un giro di prova del circuito per ogni partecipante.

1^ Manche: ogni coppia di piloti, compie 5 giri.

2^ Manche: le stesse coppie, si scambiano le imbarcazioni, le posizioni di partenza e compiono 5 giri.

## **- 2^ fase Finale:**

partecipano i migliori 4 piloti che hanno ottenuto il migliore tempo nella fase eliminatoria, per determinare la posizione finale 1 - 4.

Prima di svolgere la gara, verrà effettuato il sorteggio delle coppie per determinare l'ordine di partenza.

1^ manche: ogni coppia di piloti, compie 5 giri.

2^ manche: le stesse coppie, si scambiano le imbarcazioni, le posizioni di partenza e compiono 5 giri.

**Art. 3.2** - Nel caso che durante la prova, un pilota fosse raggiunto, deve facilitare il sorpasso del pilota più veloce, ma deve comunque terminare la gara per registrare il proprio tempo.

**Art. 3.3** - Il sorpasso, per motivi di sicurezza deve avvenire all'esterno.

**Art. 3.4** - La boa saltata non può essere recuperata.

Nel caso in cui il numero dei partecipanti sia dispari, sarà estratto a sorte colui che dovrà effettuare la gara da solo utilizzando sempre le due imbarcazioni.

In caso d'incidente, rottura dell'elica, guasto al motore o altra avaria, riconosciuta come causale e non causata dal pilota, la prova verrà ripetuta.

Il percorso di marcia si effettua in senso antiorario.

## **ART.4 PARTENZA / TERMINE GARA**

La partenza avviene da fermo con motore acceso, la marcia avanti inserita ed il motore al minimo, ognuno contrapposto all'altro, a metà del rettilineo in prossimità della boa di partenza/arrivo (scacchi) posta in linea con la Direzione Gara.

La partenza viene data con segnale acustico e l'esposizione della bandiera verde.

Nel caso di partenza anticipata da parte di un pilota, la stessa sarà ripetuta immediatamente.

Il termine della gara viene dato con l'esposizione della bandiera a scacchi.

## **ART. 5 PENALITA'**

- Salto di boa	SQUALIFICA;
- Sorpasso non effettuato all'esterno	SQUALIFICA;
- Inversione di marcia	SQUALIFICA;
- Assenza del pilota alla riunione	SQUALIFICA.

## **ART 6 CLASSIFICA FINALE**

Ogni partecipante concorre alla classifica finale con la somma dei tempi ottenuti nelle due manche di ogni fase.

In caso di parità prevale il concorrente con la manche più veloce.

## **SLALOM**

### **PREMESSA**

La gara è svolta da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dal Comitato Organizzatore per le gare Regionali e dalla Federazione Italiana Motonautica per il Campionato Italiano.

I piloti gareggiano contro il tempo in batterie di due.

Vince il concorrente che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi.

A bordo di ciascuna unità in gara deve essere presente solo il pilota con giubbotto e casco. L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

Per le gare regionali è data facoltà al Comitato Organizzatore di decidere di effettuare la gara singolarmente (una imbarcazione per volta), sempre con il cronometraggio dei tempi impiegati.

### **ART. 1 – PERCORSO GARA**

Di forma a bastone e paralleli (come da grafico), con un perimetro massimo di metri 300 cadauno, è sviluppato su due circuiti formati da 2 boe ciascuno di colore arancione, 1 boa di colore giallo, posta al centro delle boe di testa dei due percorsi e 1 boa colore bianco/nero (scacchi) posta al centro delle altre due boe e in modo da determinare con la Direzione Gara una linea di partenza/arrivo.

### **ART. 2 RIUNIONE PILOTI**

Nel corso della riunione piloti verranno impartite tutte le istruzioni relative allo svolgimento della gara e

verrà effettuato il sorteggio delle coppie dei piloti per determinare l'ordine di partenza.

La partecipazione alla riunione è obbligatoria per tutti i piloti.

L'assenza comporta l'esclusione dalla gara. I piloti e i navigatori che si presentano in ritardo sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

### **ART 3 SVOLGIMENTO GARA**

**Art. 3.1** - La gara viene svolta in due fasi da due manche ciascuno.

- 1^ fase, eliminatorie

Partecipano tutti i concorrenti, in ordine di coppia come da esito del precedente sorteggio.

Prima di svolgere la gara, verrà effettuato un giro di prova del circuito per ogni partecipante.

1^ manche: ogni coppia di piloti, compie la prova nel circuito di competenza.

2^ manche: le stesse coppie, si scambiano le imbarcazioni, le posizioni di partenza e compiono la prova nel circuito di competenza.

- 2^ fase, finale

partecipano i migliori 4 piloti che hanno ottenuto il migliore tempo nella fase eliminatoria, per determinare la posizione finale 1 - 4.

Prima di svolgere la gara, verrà effettuato il sorteggio delle coppie per determinare l'ordine di partenza.

1^ manche: ogni coppia di piloti compie la prova nel circuito di competenza.

2^ manche: le stesse coppie, si scambiano le imbarcazioni, le posizioni di partenza e compiono la prova nel circuito di competenza.

#### **Art. 3.2**

La boa saltata, non può essere recuperata.

Nel caso in cui il numero dei partecipanti sia dispari sarà estratto a sorte colui che dovrà effettuare la gara da solo, utilizzando sempre le due imbarcazioni.

In caso d'incidente, rottura dell'elica, guasto al motore o altra avaria, riconosciuta come causale e non causata dal pilota, la prova verrà ripetuta.

Il percorso di marcia si effettua lasciando le boe del percorso di competenza, alternativamente a destra e sinistra e viceversa.

### **ART 4 – PARTENZA / TERMINE GARA**

La partenza avviene da fermo con motore acceso, la marcia avanti inserita ed il motore al minimo, in prossimità della boa di partenza e arrivo (scacchi), posta in linea con la Direzione Gara.

La partenza viene data con segnale acustico e l'esposizione della bandiera verde.

Nel caso di partenza anticipata da parte di un pilota, la stessa sarà ripetuta immediatamente.

Il termine della gara viene dato con l'esposizione della bandiera a scacchi.

### **ART 5 – PENALITA'**

- Salto di boa	20" di PENALITA';
- Inversione di marcia	SQUALIFICA;
- Errore sul percorso	SQUALIFICA;
- Assenza del pilota alla riunione	SQUALIFICA.

### **ART 6 – CLASSIFICA FINALE**

Ogni partecipante concorre alla classifica finale con la somma dei tempi ottenuti nelle due manches di ogni fase.

In caso di parità prevale il concorrente con la manche più veloce.

## **SPEED RUN**

### **ART. 1 – GARA**

Consiste in una gara ad accelerazione tra le due imbarcazioni presenti.

La gara è basata su una distanza massima di metri 200 sviluppati su di un rettilineo delimitato da boe (come da grafico).

## **ART 2 – RIUNIONE PILOTI**

Nel corso della riunione piloti verranno impartite tutte le istruzioni relative allo svolgimento della gara e verrà effettuato il sorteggio delle coppie dei piloti per determinare l'ordine di partenza.

La partecipazione alla riunione, è obbligatoria per tutti i piloti.

L'assenza comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presentano in ritardo sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

## **ART. 3 - MANCHE**

La gara si svolge in due manche:

1^ Manche - ogni coppia, ottenuta a sorteggio, compie la prova di accelerazione.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

2^ Manche - le stesse coppie si scambiano le imbarcazioni ed effettuano la stessa prova.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari l'ultimo corre da solo ed esegue comunque la sua prova.

**ART. 2.1** - L'ordine di partenza delle batterie, è determinato per sorteggio e viene comunicato dal Commissario Generale, prima di ogni manche.

**Art. 2.2** - La partenza viene data con segnale acustico e bandiera.

**Art. 2.3** - I dettagli tecnici, relativi allo svolgimento della gara, saranno forniti, ad ogni evento, alla riunione piloti.

**Art. 2.4** - Ogni equipaggio, concorre alla classifica finale con la somma dei tempi delle due manche.

In caso di parità, prevale l'equipaggio con la manche più veloce.

**Art. 2.5** - Il mancato rispetto di percorrenza della propria traiettoria, determina la squalifica dell'equipaggio.

## **RALLY MARATHON**

### **ART . 1 – GARA**

Il Rally Marathon è l'insieme delle seguenti 3 categorie: Inseguimento, Slalom e Speed Run.

Il punteggio è costruito sui tempi delle 3 prove.

La gara è svolta da due unità omogenee per tipo e motorizzazione, messe a disposizione dal Comitato Organizzatore.

I concorrenti gareggiano contro il tempo in batterie di due imbarcazioni disputando una prova ciascuno di: Inseguimento, Slalom e Speed Run, secondo gli specifici regolamenti.

Vince l'equipaggio o pilota che ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi delle tre prove.

E' obbligatorio indossare il giubbotto e il casco.

L'imbarcazione deve avere lo stacco di sicurezza.

### **ART 2 – RIUNIONE PILOTI**

Nel corso della riunione piloti verranno impartite tutte le istruzioni relative allo svolgimento della gara e verrà effettuato il sorteggio delle coppie dei piloti per determinare l'ordine di partenza.

La partecipazione alla riunione, è obbligatoria per tutti i piloti.

L'assenza comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presentano in ritardo sono puniti con un ammenda di € 50,00.=

## **ASSEGNAZIONE DEI CAMPIONATI ITALIANI REGOLARITA' / INSEGUIMENTO / SLALOM /**

**LA TITOLAZIONE DI TUTTI I CAMPIONATI ITALIANI VIENE ASSEGNATO SE SONO PRESENTI  
ALMENO 2 REGIONI**

### **Art 1 – PARTECIPANTI**

Possono partecipare ai Campionati Italiani delle specialità Slalom e Inseguimento solo i piloti che hanno effettuato almeno 1 gara interregionale e/o regionale.

### **Art. 2 – OMOLOGAZIONI**

Le gare di Campionati Italiani per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno 8 imbarcazioni partite (dove è presente l'equipaggio) e 8 piloti partiti (in classifica).

### **Art. 3 - ASSEGNAZIONI**

La Commissione Diporto esamina le richieste pervenute entro i termini, stilerà il calendario delle gare con le date e le località dei vari Campionati Italiani.

Le gare di Campionato Italiano si disputeranno in località scelte dalla Commissione Diporto tra le candidate, e ratificate dal Consiglio Federale.

Se vi sono più richieste di organizzazione di Campionato Italiano per la stessa specialità, la Commissione Diporto FIM assegnerà l'organizzazione alla Società che sarà in grado di offrire i migliori servizi e benefits ai partecipanti.

**Nel caso vi siano più richieste da parte di più Società (di diverse Regioni) per l'organizzazione del Campionato Italiano Regolarità, lo stesso potrà essere svolto su due (2) prove .**

**Art. 3.1** – I Campionati Italiani sono aperti a tutti i concorrenti che invieranno il modulo iscrizione entro i termini previsti dai Comitati Organizzatori.

I concorrenti per accedere alle finali delle varie specialità dovranno versare al Comitato Organizzatore unitamente alla domanda di iscrizione alla finale, un deposito cauzionale di € 50,00 (se richiesto).

Il Comitato Organizzatore dovrà restituire il deposito cauzionale a tutti i concorrenti che avranno preso il "via" entro l'orario della premiazione.

## **RALLY COMPETITION**

**Art. 1** - Per Rally si intende un concentramento di unità da diporto in località, giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La località scelta deve essere raggiunta seguendo il percorso indicato, in una o più tappe.

Durante il percorso e/o nella sede di concentramento dovranno essere disputate almeno 2 prove diverse scelte fra le seguenti specialità: regolarità, inseguimento e slalom, secondo gli specifici regolamenti. Tali prove, che si svolgeranno in base ai relativi regolamenti, attribuiranno punteggi ai partecipanti: tali punteggi sommati serviranno a comporre la classifica generale.

**Art. 2** - Nelle prove previste delle varie specialità il punteggio da attribuire ai concorrenti, è il seguente:

- Tre concorrenti e oltre (partiti), punteggio pieno.
- Due concorrenti (partiti), punti 300 al primo, punti 225 al secondo.
- Un concorrente punti 225.

**Art. 3** - Tutte le prove debbono essere precisate nel programma di gara. Il Comitato Organizzatore avrà cura di formulare il regolamento in base alle condizioni logistiche della località prescelta per lo svolgimento della manifestazione.

**Art. 4** - La manifestazione si può svolgere in una o più giornate.

**Art. 5** – Nella documentazione, consegnata solo alla partenza verranno (precisati lunghezza del percorso, tipo e numero delle prove e tempi massimi ammessi) per i vari riscontri di partecipazione.

**Art. 6** - Alla partenza ad ogni concorrente verrà consegnata una tabella. Il pilota è l'unico responsabile della propria tabella.

L'equipaggio dovrà trovarsi in possesso della tabella per tutta la durata delle prove e va presentata a tutti i posti di controllo.

L'assenza di un visto di qualsiasi controllo, ogni rettifica o falsificazione non convalidata dal responsabile del controllo o la perdita della tabella comportano l'esclusione dalla classifica.

**Art. 7** - Le partenze delle varie prove verranno date in base a quanto stabilito dal programma attuativo generale e da quelli specifici delle singole prove.

**Art. 8** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi.

## MANIFESTAZIONI PROMOZIONALI

**Art. 1** - Per manifestazioni promozionali si intendono tutte quelle manifestazioni non competitive che servono a promuovere la motonautica diportistica e che possono sintetizzarsi in:

- a) - Raid
- b) - Raduni
- c) - Prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gincana, etc.)

**Art. 2** - Tutte queste manifestazioni debbono essere autorizzate dalla F.I.M. tramite la Commissione Diporto su proposta dei Comitati o Delegazioni Regionali, cui va presentata richiesta nei termini previsti, al fine di ottenere l'autorizzazione dalle competenti Autorità.

**Art. 3** - Per Raduno si intende un concentramento di scafi in località giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La finalità dei raduni è il concentramento nella stessa località di utenti diportistici con lo scopo di scambiarsi esperienze tecniche di navigazione e culturali.

**Art. 4** - I raduni possono anche essere monomarca, organizzati da case costruttrici di imbarcazioni o di motori od altro inerente la motonautica, in collaborazione con una società affiliata alla FIM.

**Art. 5** - Nell'ambito dei raduni possono essere organizzate prove agonistiche seguendo i relativi regolamenti e previste nel programma che in questo caso deve essere sottoposto ad approvazione del Comitato o Delegazione Regionale e della Commissione Diporto.

**Art. 6** - Per quanto riguarda organizzazione, partecipazione ed altro, si fa specifico riferimento a quanto previsto nel programma attuativo generale diporto e ai programmi relativi.

**Art. 7** - Il regolamento delle prove di abilità marinara (caccia al tesoro, gincana, etc.) deve essere depositato con la richiesta di effettuazione presso il Comitato o Delegazione Regionale di appartenenza, che ne informa la Commissione Diporto.

**Art. 8** - I Comitati e le Delegazioni Regionali sono tenuti ad inviare alla Commissione Diporto copia delle autorizzazioni che rilasciano per queste manifestazioni.

**Art. 9** - I Comitati e le Delegazioni Regionali sono tenuti, ricevendo la documentazione sullo svolgimento di manifestazioni di cui al presente gruppo, ad inviare alla Commissione Diporto tutta la documentazione.

## RAID

**Art. 1** - Per Raid si intende un percorso di almeno 200 miglia nautiche sia in mare sia in acque interne od in entrambe.

Possono essere anche effettuati Raid di percorrenza inferiore e che si svolgono interamente in acque nazionali anche superando le 12 miglia.

**Art. 2** - La Società che intende organizzare un Raid deve farne richiesta al Comitato/Delegazione Regionale di appartenenza. Alla richiesta deve essere allegato il tracciato del percorso che si intende seguire, il numero e tipo delle unità che vi prenderanno parte, il Comitato/Delegazione Regionale darà notizia della richiesta alla Commissione Diporto per l'approvazione.

**Art. 3** - La documentazione, al termine del Raid, dovrà essere consegnata, anche in copia al Comitato/Delegazione Regionale, questo provvederà ad inviarla alla Commissione Diporto per l'omologazione dello stesso.

**Art. 4** - Il Raid per essere valido deve essere documentato in ogni sua parte.

**Art. 5** - Il concorrente od i concorrenti hanno facoltà di allungare il percorso previsto.

**Art. 6** - In questo caso la Società organizzatrice presenta al Comitato/Delegazione Regionale la richiesta precisando percorso, numero e tipo di unità partecipanti ed il nominativo del capo Raid.

**Art. 7** - Quando il percorso prevede tappe oltre le 12 (dodici) miglia dalla costa l'autorizzazione deve essere convalidata dalla competente autorità.

**Art. 8** - E' facoltà del Comitato/Delegazione Regionale rilasciare l'autorizzazione da presentare alle competenti Autorità;

**Art. 9** - La Società deve prendere tutte le precauzioni perché il Raid si possa svolgere nella massima sicurezza e ne è l'unica responsabile.

## RADUNI

**Art. 1** - Per Raduno si intende un concentramento di unità da diporto in località, giorno ed ora indicati dal Comitato Organizzatore. La località scelta deve essere raggiunta seguendo il percorso indicato, in una o più tappe.

Durante il percorso e/o nella sede di concentramento verranno disputate prove di endurance e di regolarità. Tali prove, che si svolgeranno in base ai relativi regolamenti, attribuiranno punteggi ai partecipanti: tali punteggi sommati serviranno a comporre la classifica generale.

**Art. 2** - Nelle prove di Endurance il punteggio da attribuire ai concorrenti, se classificati, nelle singole classi o categorie è il seguente:

- Tre concorrenti e oltre (partiti), punteggio pieno.
- Due concorrenti (partiti), punti 300 al primo, punti 225 al secondo.
- Un concorrente punti 225.

**Art. 3** - Nel percorso potranno anche essere inseriti tratti di percorso difficili: in questo caso la prova assume la denominazione di rally marathon.

Anche per questi tratti verrà attribuito un punteggio che entrerà nella sommatoria per la definizione della classifica generale.

**Art. 4** - Tutte le prove debbono essere precisate nel programma di gara. Il Comitato Organizzatore avrà cura di formulare il regolamento in base alle condizioni logistiche della località prescelta per lo svolgimento della manifestazione.

**Art. 5** - La manifestazione si può svolgere in una o più giornate.

**Art. 6** - Gli itinerari, le medie, i controlli di passaggio, le prove di velocità, di regolarità e gli eventuali percorsi difficili rimarranno segreti. I concorrenti ne prenderanno conoscenza al momento della consegna della documentazione da parte del Comitato Organizzatore che avverrà alla partenza. In tale documentazione vengono precisati lunghezza del percorso, tipo e numero delle prove, tempi massimi ammessi.

**Art. 7** - Alla partenza ad ogni concorrente verrà consegnata una tabella di marcia.

Il pilota è l'unico responsabile della propria tabella di marcia.

L'equipaggio dovrà trovarsi in possesso della tabella di marcia per tutta la durata della prova e va presentata a tutti i posti di controllo.

L'assenza di un visto di qualsiasi controllo, ogni rettifica o falsificazione non convalidata dal responsabile del controllo o la perdita della tabella comportano l'esclusione dalla classifica.

**Art. 8** - Le partenze delle varie prove verranno date in base a quanto stabilito dal programma attuativo generale e da quelli specifici delle singole prove.

**Art. 9** - Le penalità delle prove verranno conteggiate in base a quanto stabilito nei singoli programmi.

Quelle dei percorsi difficili e di qualsiasi altra prova di cui non esiste programma attuativo, saranno stabilite dal Comitato Organizzatore e precisate nel programma, che deve essere approvato dalla C.E.

## UNITÀ DA DIPORTO AVENTI PROPULSIONE ELETTRICA O SOLARE

**Art. 1** - Possono disputare tutte le gare agonistiche previste nel regolamento internazionale con manifestazioni assistenti date le caratteristiche costruttive di tali unità.

**Art. 2** - I percorsi, le velocità e le classi verranno proposte dal Comitato Organizzatore nella richiesta di gara che deve essere corredata da regolamento particolare da inoltrare (tramite i Comitati o le Delegazioni Regionali) alla Commissione Diporto per l'approvazione.

## **UNITA' DA DIPORTO A MOTORE CLASSIFICATE D'EPOCA**

Per la certificazione delle Imbarcazioni Storiche si fa riferimento al Regolamento di Certificazione Storiche ASDEC visibile sul loro sito.

### **Art. 1 – Manifestazioni**

Le attività previste per le “unità da diporto d’epoca” sono: manifestazioni promozionali, raduni e raid; all’interno delle stesse potranno essere effettuate prove di diporto agonistico, tipo gare di abilità marinara, di regolarità, slalom ed altro, ma tassativamente mai gare di velocità.

### **Art. 2 - Manifestazioni Promozionali**

Si intendono come tali tutte quelle manifestazioni non competitive atte a promuovere la conservazione degli scafi di particolare valore storico e culturale, l’incoraggiamento al restauro conservativo ed alla manutenzione secondo tecniche e con criteri originali, il recupero e la conservazione del patrimonio storico e tecnico della cultura nautica e delle relative tradizioni.

### **Art. 3 - Raduni**

Si svolgono secondo le modalità del Regolamento Diporto “Unità da diporto classificate d’epoca”

## **CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI ASDEC**

Il calendario degli eventi è predisposto annualmente dall’ASDEC previa approvazione della Commissione Diporto FIM.

### **Art. 4 - AUTORIZZAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI**

Tutte queste manifestazioni debbono essere autorizzate dalla Commissione Diporto su proposta dei Comitati/Delegazioni Regionali, cui va presentata richiesta nei termini previsti, al fine di ottenere l’autorizzazione delle competenti Autorità.

Le prove agonistiche devono essere effettuate sotto il controllo degli Ufficiali di Gara e i Comandanti delle imbarcazioni ad esse iscritte. I partecipanti devono essere tesserati FIM e muniti di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM.