



REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE ENDURANCE MATCH RACE 2019

(Approvato dal Consiglio Federale del 8/3/2019)

(Approvato con delibera del Presidente nr. 22 prot. nr. 490 del 25/07/2019)

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 fino a 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.

Art. 2 –EQUIPAGGIO

Sono ammessi, all'attività Nazionale Endurance, i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. in possesso di licenza agonistica per il pilota e di licenza di conduttore per il navigatore residenti in Italia; sono parimenti ammessi all'attività Endurance nazionale i piloti di nazionalità straniera in possesso di licenza e nulla osta della rispettiva Autorità Nazionale e non residenti in Italia.

L'equipaggio è composto da due persone: pilota e navigatore.

La licenza viene rilasciata all'età di anni 16 compiuti per il pilota e la licenza di conduttore a 14 anni compiuti per il navigatore. Con la licenza di conduttore si potrà partecipare alle gare Regionali.

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

Art. 3 – IMBARCAZIONI PER CAMPIONATO ITALIANO MATCH RACE SU PIU' TAPPE

La FIM mette a disposizione in modalità “pronto gara”:

- nr. 2 imbarcazioni, tutte dotate di motori Honda 40/60 cv;
- le spese assicurative per le coperture R.C. dei danni causati da durante le gare;
- le coperture assicurative per infortuni ai piloti.

Art. 4 – MANUTENZIONE E CURA DELLE IMBARCAZIONI

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

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

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

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



Art. 5 – ASSISTENZA MEDICA

Durante lo svolgimento di una gara di Match Race devono essere presenti: un medico generico, un'ambulanza con autista e personale paramedico (soccorritore/i o infermiere/i) e un defibrillatore (con personale abilitato all'uso dello stesso).

Art. 6 – 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; il pilota è responsabile della loro efficienza.

Art. 7 – 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.

Art. 8 – ANTIDOPING

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli anti-doping e etilometrici in base ai regolamenti F.I.M./C.O.N.I..

Art. 9 – LA GARA

La gara è disputata da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dalla FIM e/o dai Comitati Organizzatori.

Gli equipaggi partecipanti gareggiano contemporaneamente contro il tempo, in batterie di due imbarcazioni con la formula del Match Race, ad eliminazione diretta.

Vince chi ottiene il miglior punteggio costruito sui tempi.

Art. 10 - CAMPIONATI ITALIANI SU PIU' TAPPE

Entro le date stabilite annualmente dal Consiglio Federale dovranno pervenire in Federazione, da parte dei Comitati Organizzatori, le richieste per l'assegnazione di gare di Campionato Italiano Endurance Match Race. Nel caso in cui pervenissero più richieste, da differenti Regioni, la Commissione Endurance valuterà l'ipotesi di disputare il Campionato Italiano su più tappe.

In questo caso la Classifica finale di Campionato Italiano sarà stilata in base alla sommatoria di tutti i punteggi acquisiti dagli equipaggi regolarmente iscritti nelle varie gare.

In caso di Campionato Italiano Endurance Match Race su più tappe le imbarcazioni verranno messe a disposizione dalla F.I.M.

Art. 11 - CAMPO GARA

Il campo gara è di forma romboidale all'interno del quale si sviluppano due percorsi con traiettorie diverse.

La lunghezza massima del percorso è di mt. 1.000.

Art. 12 - BRIEFING

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un componente dell'equipaggio.

L'assenza di entrambi i componenti dell'equipaggio 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 50,00**.



Durante il briefing verranno date istruzioni ed indicazioni dettagliate relative a:

- modalità di svolgimento delle prove libere;
- ubicazione e caratteristiche della linea di partenza e arrivo;
- modalità di svolgimento della partenza;
- descrizione del percorso di gara;
- indicazioni dei punti di virata;
- conferma degli orari.

Art. 13 - PROVE LIBERE

Le prove del circuito dovranno essere effettuate come da programma orario.

Art. 14 - ABBINAMENTO BATTERIE

Le batterie vengono svolte dai gruppi abbinati mediante sorteggio da effettuarsi durante il briefing . Dalla fase 2 saranno teste di serie la prima metà dei partecipanti qualificatisi con il miglior tempo durante lo svolgimento delle manches di ogni fase.

La rimanente parte dei qualificati verrà abbinata sempre mediante sorteggio.

Se il numero degli equipaggi partecipanti è dispari l'ultimo equipaggio partecipante correrà da solo ed eseguirà comunque la prova. E' previsto il ripescaggio del partecipante meglio piazzatosi tra quelli esclusi nella manche precedente se sussiste la necessità di formare una coppia per la nuova partenza.

In base al numero dei partecipanti, su richiesta del Comitato Organizzatore, il Commissario Generale, sentito il parere del delegato della Commissione Endurance se presente, può prevedere solo per la prima fase prevista, un ripescaggio massimo di 4 partecipanti.

(Vedi allegato 1 al presente Regolamento).

Art. 15 – SVOLGIMENTO DELLA GARA

Il senso di percorrenza dei circuiti sarà antiorario. L'ordine di partenza, determinato per sorteggio, verrà comunicato dalla Direzione Gara prima di ogni manche.

La partenza, in movimento - con il motore al minimo - a sola marcia avanti inserita, avverrà all'altezza di una specifica boa posta all'interno della starter area.

La partenza verrà data da un segnale acustico e dall'esposizione della bandiera verde.

Le imbarcazioni compiranno alternativamente le traiettorie del percorso di competenza.

La gara si svolgerà in due manche.

1^a manche: ogni coppia di equipaggi ottenuta dall'abbinamento delle batterie compirà il giro previsto come da indicazioni impartite durante il briefing.

2^a manche: gli stessi equipaggi si scambieranno le imbarcazioni ed effettueranno il giro come la 1^a manche.

La ripartenza di una manche avviene esclusivamente per eventuali avarie che si possono verificare su una imbarcazione/motore (noie tecniche/mancanza di carburante e noie meccaniche). Qualsiasi altro evento non è motivo di ripartenza.

Eventuali ulteriori valutazioni per una ripartenza potranno essere decise solo dal Commissario Generale.

La boa saltata non può e non deve essere recuperata.

Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € 100,00 da versarsi sul campo di gara alla FIM.

Art. 16 - CLASSIFICA DI GIORNATA

La classifica di giornata viene stilata in base ai risultati conseguiti sommando i tempi delle due manche con la seguente metodologia:



Fase 1

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 2.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

Fase 2

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 3.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

Fase 3

I vincitori dei singoli Match Race passano alle semifinali.

I perdenti vengono classificati, partendo dall'ultima posizione utile, in base alla somma dei tempi conseguiti durante le due manche.

Semifinali

I vincitori dei singoli Match Race concorreranno alla Finale 1°-2° posto

I perdenti concorreranno alla Finale 3°-4° posto

In caso di parità prevale chi ha effettuato la manche più veloce nella fase.

Art. 17 - PENALITA' - SQUALIFICA

L'equipaggio che ostacola la direzione di marcia degli avversari/avversario in modo palese verrà penalizzato con 5 secondi che verranno sommati al tempo effettivo impiegato nella manche.

Il salto di boa di boa comporta la squalifica dalla manche in corso con la perdita del tempo acquisito in quella valida.

Se un membro dell'equipaggio, o entrambi, si alzerà/alzeranno dal sedile durante la gara l'equipaggio stesso sarà squalificato dalla manche in corso.

Art. 18 - MANLEVA

Tutti i partecipanti devono firmare la manleva pena la non partecipazione alla gara.

Art. 19 - 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.
- **Scacchi bianchi e neri** – Fine gara (salvo disposizioni diverse durante il briefing).

Art. 20 – SANZIONI

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

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

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

I cartellini possono essere inflitti per le seguenti ragioni:

- fino a due cartellini gialli per volta per guida pericolosa

- cartellino rosso per guida pericolosa molto grave

- cartellino rosso per comportamenti 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.

Art. 21 – RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che potrà solo 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.

Art. 22 - UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO – GIURIA

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del G.U.G. della F.I.M., il servizio cronometraggio obbligatorio è effettuato dalla F.I.Cr., i tempi della F.I.Cr. non sono reclamabili.

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.

Art. 23 - 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 (se consultato).
- 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.

Art. 24 - GIUDICE DI GIORNATA

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

Art. 25 - 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
- Rappresentante Piloti Endurance relativamente all'attività ed alla propria categoria.



Art. 26 - 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

Art. 27 – NUMERO DEI CONCORRENTI E IMBARCAZIONI (Campionati Italiani - Gare Regionali Gare Interregionali)

I Campionati Italiani per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno 8 equipaggi (partiti).

Le gare regionali e interregionali, per essere omologate, devono avere la partecipazione di almeno 4 equipaggi (partiti).

Art. 28 – PROGRAMMA GARA

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma almeno 30 gg. prima della manifestazione alla FIM per la pubblicazione sul sito Internet (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 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. 29 - GARE REGIONALI – INTERREGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Endurance per la prescritta approvazione.

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

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

Art. 30 - DOCUMENTAZIONE DI GARA

A gara effettuata il Comitato/Delegazione Regionale FIM invierà **entro 10 giorni dalla fine** della gara i bustoni delle gare regionali/interregionali contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Endurance alla Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Endurance) 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).

La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico, viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Endurance)

Art. 31 – VIETATO FUMARE

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

Art. 32 – 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.
- 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 **50,00**
- La premiazione può essere effettuata immediatamente, a fine gara, in base all'ordine di arrivo. La classifica finale di Campionato Italiano, viene redatta in base alla classifica di giornata e non in riferimento all'ordine di arrivo. Eventuali ricorsi vanno presentati solo ed esclusivamente dopo l'esposizione della classifica di giornata, entro i termini previsti dal regolamento.

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