

REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE OFFSHORE CAMPIONATO ITALIANO 2025

CLASSE "OFFSHORE 3000 PRO" CLASSE "OFFSHORE 3000" CLASSE "OFFSHORE 5000"

Approvato dal Consiglio Federale con delibera nr. 49 de 08/05/2025

DISPOSIZIONE GENERALE

Il CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO consiste in una superficie acquatica (acque marittime o acque interne) delimitata da boe perimetrali invalicabili che ne sanciscono la totale interdizione temporanea alla navigazione commerciale e diportistica.

*Esso deve avere un'estensione massima corrispondente a un rettangolo virtuale avente una base di metri lineari 500 (cinquecento) e **una lunghezza di metri lineari 3.000 (tremila)**; in detto rettangolo virtuale devono ricadere anche le aree di alaggio e di varo, nonché le eventuali corsie di collegamento al percorso agonistico interno al rettangolo, ovvero quell'area delimitata da boe di virata, la quale costituisce il "Campo di Gara".*

Solo ed esclusivamente all'interno del CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO, come sopra descritto ed identificato, l'atleta, sia in gara sia in allenamento organizzato ed autorizzato, può condurre il proprio mezzo motonautico con la sola Licenza Agonistica o Tessera di Conduttore rilasciate dalla Federazione Italiana Motonautica (a seconda della tipologia del mezzo motonautico medesimo utilizzato e a seconda che l'attività abbia livello Nazionale o Regionale) senza necessità di ulteriori abilitazioni all'uso e alla conduzione di imbarcazioni, natanti o moto d'acqua.

Art. 1 – Attività nazionale - Piloti ed imbarcazioni ammesse alle gare

Sono ammessi all'Attività Nazionale Offshore i Piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M, in possesso di licenza e residenti in Italia; sono parimenti ammessi, all'Attività Nazionale Offshore, i piloti di nazionalità straniera, in possesso di licenza rilasciata da altra 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 ed hanno diritto ai vari benefit che i Comitati Organizzatori mettono eventualmente a disposizione.

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.

Possono partecipare alle prove di Campionato le imbarcazioni provviste di Certificato di misurazione (Measurement Certificate) conforme al "UIM Offshore Measurement Certificate con logbook" (art. 501 e seguenti UIM Offshore Rulebook) relativo a classi nazionali e/o internazionali con l'obbligo della capsula di sicurezza, realizzata, a norma tecnica secondo quanto previsto dagli artt. 508 e seguenti (da 508 a 508.29) UIM Offshore Rulebook – anno in corso.

Art 1.1 – Regolamenti

Dall'orario di apertura delle verifiche amministrative, tutti i presenti nel campo di gara e/o le loro imbarcazioni sono assoggettati al rispetto dei Regolamenti, dell'avanprogramma e degli orari in esso contenuti nonché alla direzione e controllo da parte del Comitato Gara.

Tutti il personale operativo al seguito di ciascun Team deve obbligatoriamente essere tesserato F.I.M. per l'anno corrente.

Per "Campo Gara" si intendono tutti quegli spazi concessi in uso per la manifestazione dal momento in cui si è installata la Segreteria Corse.

Per tutto quanto non espressamente disciplinato nel presente regolamento fanno fede le norme contenute nel regolamento internazionale *UIM OFFSHORE RULEBOOK – anno in corso*.

Art. 1.2 - Scafi e Classi

Il Campionato Italiano Offshore 2025 consta delle tre seguenti classi:

Classe Offshore 3000 PRO – Classe valida solo per il Campionato Italiano che si prefigge l'obiettivo di recuperare le numerose imbarcazioni della classe 3C/3000 abbattendo i costi di gestione e garantendo maggior sicurezza grazie alla minor potenza, vista l'estremizzazione subita da questa categoria in questi ultimi anni.

A questa classe sono ammesse imbarcazioni aventi peso, dimensioni e caratteristiche della classe Internazionale UIM Offshore 3C (rif. Tabella art. 730.1 UIM Rulebook – anno in corso), munite Certificato di Stazza Offshore 3C/3000 rilasciato dalla FIM o con la possibilità di essere stazate in questa categoria. **Sono anche ammesse imbarcazioni aventi peso, dimensioni e caratteristiche della classe Internazionale UIM Offshore 3B. (rif. Tabella art. 730.1 UIM Rulebook anno in corso)**

È ammesso esclusivamente l'uso di motori dai **115 cv** 4 tempi 4 cilindri **ai 150**.

Classe Offshore 3000 - a questa classe sono ammesse imbarcazioni aventi peso, dimensioni e caratteristiche della classe Internazionale UIM Offshore 3C (rif. Tabella art. 730.1 UIM Rulebook anno in corso), munite di *Measurement Certificate* o anche del solo Certificato di Stazza Offshore 3000 rilasciato dalla FIM.

È ammesso esclusivamente l'uso dei motori omologati dalla UIM per questa classe (cfr. lista motori omologati su sito UIM).

Per tutto quanto attiene le verifiche tecniche si fa espresso riferimento alla normativa UIM.

Classe Offshore 5000 – a questa classe sono ammesse imbarcazioni aventi peso, dimensioni e caratteristiche della classe UIM Offshore 3D (rif. Tabella art. 730.1 UIM Rulebook – anno in corso), munite di *Measurement Certificate* o anche del solo Certificato di Stazza Offshore rilasciato dalla FIM.

I soli motori utilizzabili sono quelli omologati dalla UIM per questa classe (vedi lista motori omologati su sito UIM).

Per tutto quanto attiene le verifiche tecniche si fa espresso riferimento alla normativa UIM.

Art.2 – Campione Italiano

Il titolo di Campione italiano è messo in palio per le classi nazionali e/o internazionali secondo il calendario annuale.

Il Campionato Italiano nella classe 3000 PRO sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr. 3 cauzioni, sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo se ad ogni gara, vi siano presenti 3 imbarcazioni alla partenza.

Il Campionato Italiano nelle classi Offshore 3000 / Offshore 5000 sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr. 6 cauzioni (per ciascuna classe), sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo se ad ogni gara, per ciascuna classe, vi siano presenti 6 imbarcazioni alla partenza.

Qualora non dovesse essere raggiunto il numero minimo sarà indetto un Trofeo Nazionale "Targa

F.I.M.” in luogo del Campionato Italiano.

Art. 2.1 – 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.

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.

Art. 2.2 – Restituzione Cauzione

La cauzione sarà restituita all'ultima gara del Campionato Italiano se l'equipaggio parteciperà a tutte le gare previste a calendario.

La cauzione deve garantire la presenza della barca sul campo di gara e non necessariamente del Pilota (es. un Pilota è impossibilitato a partecipare alla gara, ma garantisce comunque la partecipazione della barca alla gara con Piloti sostitutivi, non viene incamerata la cauzione).

Se l'imbarcazione va irrimediabilmente distrutta (verbale del verificatore tecnico) non viene incamerata la cauzione.

Per tutte le rimanenti situazioni e impossibilità a partecipare alla gara NON saranno accettati giustificativi.

Le cauzioni non restituite saranno incamerate dalla FIM.

Art. 3 – Licenze

Vedi regolamento Licenza di pilota 2025.

Art. 4 – Delegato Commissione Offshore F.I.M.

Il delegato Commissione Offshore F.I.M. alle manifestazioni in Italia ha i seguenti compiti:

- assiste gli Organizzatori Locali;
- approva le variazioni all'avan-programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Commissario Generale, sostituisce uno degli Ufficiali di Gara Sportivi
- è incaricato di verificare l'omologazione e/o la corrispondenza dei campi alle norme fissate dalla FIM e UIM.

Art. 5 – Comitato di Emergenza

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

- Commissario Generale
- un rappresentante del Comitato Organizzatore
- il delegato della Commissione Offshore FIM alla manifestazione
- il responsabile sanitario della manifestazione

La decisione finale rimane comunque di pertinenza del Commissario Generale, salvo decisioni che riguardano la sicurezza sanitaria della manifestazione di esclusiva pertinenza del medico responsabile.

Art. 6 – Avan-programma

L'avan-programma per l'organizzazione delle manifestazioni deve essere redatto dal Comitato Organizzatore secondo quanto indicato dall'art. 202 UIM e dalla F.I.M. e secondo la normativa relativa alle disposizioni per la gara.

Deve giungere alla Commissione Offshore per l'approvazione almeno **60** giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni nazionali ed internazionali.

Art. 7- Percorrenza delle gare del Campionato Italiano

Il percorso per le classi Offshore 3000 – Offshore 5000 deve essere minimo di 50 Mn e comunque la gara non può durare più di 50'.

Il percorso può essere effettuato su più giri, anche ripetitivi, ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,50 Mn (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,50 Mn (tolleranza +/- 5%). Il percorso è comunque quello approvato dalla Commissione Offshore; eventuali modifiche al percorso devono essere approvate dalla Commissione stessa (o suo delegato) e/o dal Comitato di Emergenza.

Per il tratto di sola partenza deve essere prevista nell'ordinanza della CP, una lunghezza di almeno 3.000 metri pari a 1.61 Nm., rettilinei, prima della virata (da indicare chiaramente nella richiesta della Ordinanza presso le Autorità Marittime).

Per le gare Internazionali vale quanto previsto dal Regolamento UIM art. 800.8.1.

L'organizzatore di una gara deve prevedere nell'avan-programma anche un percorso di riserva sostitutivo in caso di condizioni meteo-marine sfavorevoli all'effettuazione della gara sul percorso ordinario. Il percorso di riserva deve essere di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale stabilito nell'avan-programma.

Nell'avan-programma deve essere precisato il percorso di prova che può anche essere uguale a quello di gara e per il quale gli organizzatori si impegnano ad assicurare adeguata assistenza.

Il concorrente che prova al di fuori del percorso stabilito sarà multato di € 200,00.= e gli sarà comminato un cartellino giallo.

Se una manifestazione delle classi 3 Offshore comprende, per la stessa classe, doppia titolazione (C.M.- C.C.- C.I. - G.N.) in casi di difformità di regolamento vale il regolamento Internazionale U.I.M vigente.

Art. 7.1 – Gare Regionali

I Comitati/Delegati Regionali possono effettuare manifestazioni a carattere Regionale. Le richieste di gare dovranno essere inoltrate alla Commissione entro il 28 febbraio.

Le manifestazioni regionali dovranno svolgersi nel pieno rispetto di tutte le normative logistiche e di sicurezza vigenti per le prove di Campionato Italiano.

L'avan-programma delle gare, piano di sicurezza incluso, dovrà essere inviato alla Commissione 30 giorni prima dello svolgimento delle manifestazioni, per la necessaria approvazione.

Art. 8 – Verifiche Amministrative e Tecniche

Le verifiche amministrative e tecniche sono obbligatorie.

A) DOCUMENTI RICHIESTI

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni pilota all'atto delle verifiche amministrative deve presentare i seguenti documenti con regolare validità in corso:

- Licenza pilota (e super-licenza, dove richiesto, come da norme UIM)
- Patente Nautica per almeno un componente dell'equipaggio, (**no classe 3.000 PRO**)
- Certificato medico
- Certificato "turtle test"
- Fiche di omologazione del motore
- Certificato di Stazza (Measurement Certificate)

B) DOCUMENTI CONSEGNATI

Ad ogni pilota, verrà consegnato:

- cartellino per verifiche tecniche "TA"
- copia orari aggiornati
- brochure della manifestazione (se fornita dal Comitato Organizzatore)

Non è consentito, per nessuna ragione, effettuare le verifiche amministrative e tecniche nella giornata di domenica; ovviamente ciò non vale in caso di sostituzione del motore, piede, gambale, centralina, fra le varie prove e la gara, in quanto ciò comporta obbligatoriamente una specifica verifica tecnica.

Art. 8.0.1

Lo scafo, i motori, il carburante, gli accessori e le attrezzature soggetti a restrizioni relative alle dimensioni o altre caratteristiche possono essere sottoposti a verifica tecnica.

Art. 8.0.2

I piloti sono sempre responsabili delle condizioni della loro barca.

Eventuali errori commessi da parte del costruttore, del meccanico o anche del precedente proprietario, non giustificano in alcun modo la non conformità con le regole.

Art. 8.1 - Verifiche pre-gara

Non saranno ammessi alla manifestazione i piloti le cui imbarcazioni, strumentazioni e accessori risultino non conformi alla seguente check-list:

Articolo	General FIM/UIM	Articolo	SEATS, RESTRAINTS & SIDE OF HEAD PROTECTION
711.1	Bandiera nazionale	508.20/21	Sedile con protezione per testa
710	Numero di gara	508.20/21	Cintura di sicurezza 6 punti (1.50 mm)
703.5	Golfare di traino + 20 mt di cima	508.20/21	Ancoraggio cinture allo scafo
703.7.1	Sospensioni omologate per peso (solo grilli)	508.20/21	TEST di apertura Rotary or NASCAR
508.27	Punte degli scarponi arancio	508.20/21	Scadenza cinture
	Adesivi FIM		Cockpit Mandatory Requirements
	Adesivi UIM	706.1	Stacchi elettr. Motore (Engine kill switch)
203.06	Pubblicità	508.24 715.06	Estintori CE=ABC US=AB (3C : 1 x 2Kg - 3D : 2x 2 Kg)
501	Book –stazza fiche motore (Boat Mes. Cr.)	508.22	Volante estraibile
715.16	Richieste in Advance Programma	508.19 - 715.07	Luce stroboscopica / o bandiera arancio
FIM 10A	Punzonatura	715.12	Coltello 2 o 1 se raggiungibile da entrambi i piloti
715.04	Pompe di sentina	715.11	Fischietto uno per persona
		715.11	Comprese per bendaggi
		715.14	n. 1 secchio o bugliolo min. 5litri
	Canopy FIM/UIM	715.13	Maschera sub (almeno una)
508.09	Hatches water deflector (10mm)	713	Casco omologato con numero gara e colore
508.11	Maniglia su Hatches	713/23.2 FIM	Dispositivo Hans + Sistema rilascio rapido
508.07	Roll Bar / compression strut	714	Tuta da gara
508.17	Flood Tubes (per bilanciare pressione)	508.25 - 712	Salvagente (vietati quelli autogonfiabili)
508.14	Hatches doppia apertura 55 x 55 (N. 1 55x82,5)	508.23	Specchietti retrovisori e lavaggio vetri
508.15	Hatches contorno fluorescente cm2 (IN / OUT)	715.09	Percorso gara (formato cartaceo o elettronico)
508.10	Hatches cerniera o spinotti estraibili	508.26	Luce attivabile ad acqua
508.12	Hatches indicazione apertura (in e out)	508.16	Bombola aria 1 x pers. (min. 500 lt) + manometro 5 cm
508.28	Riserva galleggiamento	715.15	Controllo funzionamento radio
508.30	Distanza minima casco/canopy 10cm		
WINDSCREENS			
508.06	Flangia Schermo (min. 50mm e 35 mm laterale)	508.30	Incollata o imbullonata (6mm dist. 10cm max)
508.30	integrità Schermo-spessore	508.05	Incassato
508.06	flangia visibile non verniciata	508.30	Trasparenza e arco di visuale

Art. 8.2 - Verifiche post gara

Alla fine delle gare tutte le barche devono essere immediatamente e direttamente portate dai propri piloti presso la propria tenda, senza alcuna sosta intermedia e senza alcun intervento su barca e motore. I piloti con le proprie imbarcazioni non possono lasciare il parco alaggi fino a 1 ora dopo l'esposizione della classifica finale.

In caso di mancato rispetto di quanto sopra sarà applicata la squalifica per tutte le gare della categoria in programma nella manifestazione, e il pagamento di una multa di € 1.000,00.

Quanto sopra si applica anche per il rifiuto di presentare barca e motore alle verifiche tecniche.

In caso il pilota sia recidivo, oltre alle sanzioni di cui sopra, viene ritirata la licenza per l'anno in corso e squalificato per tutta la stagione agonistica.

Le verifiche tecniche sono eseguite dai Commissari Tecnici ed alle verifiche tecniche possono assistere il Direttore di Gara, il Giudice di Giornata, i due piloti ed il meccanico dell'imbarcazione sottoposta a verifica.

Art. 8.3 – Pesi e Misure

A – Strumentazioni

Fanno fede solo le strumentazioni per pesi e misure in dotazione ai Commissari Tecnici, i quali avranno cura di verificare il grado di precisione degli strumenti stessi.

Il peso minimo dell'imbarcazione, stabilito secondo quanto previsto dall'articolo 730.1 UIM Offshore Rulebook, sarà verificato al termine di ogni gara.

Nel caso in cui una barca sia sottopeso al termine di qualsiasi gara, si applicano le seguenti penalità:

Fino all'1% del peso minimo sottopeso - 1 giro di penalità o 3 min. di penalità*.

Oltre l'1% sottopeso – Squalifica.

* Il Tipo di penalità sarà indicato nell'avan-programma.

B – Attrezzature

È obbligatorio per i piloti mettere a disposizione dei Commissari Tecnici tutte le chiavi, le attrezzature speciali e meccanici in modo che i propri motori possano essere smontati per verificare tutti i componenti richiesti dai Commissari tecnici.

Sia i piloti che i meccanici devono lavorare in modo efficiente per ridurre al minimo la durata dell'ispezione.

Art. 8.4 – Normativa e verifiche contro l'alterazione dei pesi

Per la regolamentazione dello stoccaggio dell'acqua per la stabilizzazione dell'imbarcazione sono validi i Regolamenti UIM Rulebook 2025.

Art. 8.5 – ECU BOX (classe 5000)

I Team della categoria 5000 DOVRANNO adottare le centraline fornite da FIM con le seguenti modalità:

- 1) I Team, a proprie spese, ordineranno presso un rivenditore ufficiale Mercury n.2 centraline per motore Mercury 200XS con spedizione e destinazione FIM.
- 2) La FIM provvederà a creare un archivio, tramite serial number e DDT, dei Team che hanno fornito le centraline.
- 3) La FIM provvederà a portare sui campi di gara le centraline.
- 4) La FIM, tramite i suoi Tecnici presenti nella manifestazione, provvederà al sorteggio e alle assegnazioni delle centraline.
- 5) In caso di doppia gara (sabato/domenica) dovranno essere fatti due sorteggi relativi alle due gare e comunque terminata gara 1 la centralina dovrà essere ritirata dal personale tecnico.
- 6) Le centraline saranno consegnate sia per la gara che per le prove;
- 7) Le centraline saranno consegnate in tempo utile per il montaggio;

- 8) Al termine della gara le centraline DOVRANNO essere smontate e consegnate al personale tecnico della FIM.
- 9) Se una imbarcazione viene coinvolta in una collisione, ribaltamento e/o diversa tipologia di incidente, mentre la stessa ha in uso le centraline assegnate dalla FIM e, quest'ultime, risultano danneggiate, il Team dovrà provvedere ad acquistare e fornire alla FIM n.2 centraline nuove.
In questa ipotesi le n.2 centraline coinvolte nell'incidente verranno trattenute dal Team.
La FIM provvederà ad aggiornare l'archivio con i nuovi serial number.
- 10) I teams dovranno consegnare alla FIM le centraline entro i 15 giorni successivi il termine stabilito per l'iscrizione al Campionato.
- 11) Nel caso in cui un Team non dovesse consegnare le centraline non potrà essere ammesso a partecipare alle manifestazioni in calendario.
- 12) Nel caso sia appurato dai Commissari Tecnici il malfunzionamento di una o più centraline in consegna alla FIM, qualora non dovessero esserci ulteriori centraline disponibili, saranno sorteggiate delle centraline tra quelle di proprietà dei teams (escluse quelle di proprietà del team interessato). In caso di danneggiamento il team dovrà provvedere come indicato al precedente punto 9.

Art. 8.7 – Radio comunicazioni

Ciascuna imbarcazione deve essere dotata di un impianto radio VHF che permetta di essere in costante comunicazione con il Comitato Gara.

Il corretto funzionamento delle Radio VHF sarà verificato durante le verifiche tecniche pre-gara.

La mancata osservanza di queste disposizioni è oggetto di squalifica.

Sarà obbligatorio la funzione del RADIOMAN, in collegamento costante durante le prove e gara con il Race Control e il suo equipaggio di appartenenza. L'organizzazione provvederà obbligatoriamente a predisporre una adeguata location e struttura.

Art. 8.8 - Ponte arancio fluorescenti

Secondo il Regolamento UIM Offshore art. 508.27 e 703.9.6

Art. 8.9 - Uso della lettera “C-D e S”

Secondo il Regolamento UIM Offshore art. 710.6

Art. 8.10 – Stacchi di massa del motore

Le imbarcazioni con capsula di sicurezza “a tandem” devono essere dotate di due stacchi di massa del motore (engine kill switch), ognuno dei quali facilmente azionabile da ciascun pilota. Nelle imbarcazioni con capsula “a seduta affiancata” lo stacco di massa del motore (engine kill switch) può essere unico purchè posizionato in un punto dell'imbarcazione paritariamente accessibile da entrambi i piloti.

Art. 8.11 – Dotazioni di sicurezza di bordo

Per la classe 3C si fa obbligo di installare un estintore da 2 Kg o di equivalente capacità, classificato (CE- ABC) o (US- AB).

Per la classe 3D si fa obbligo di installare 2 estintori da 2 Kg o di equivalente capacità, classificati (CE- ABC) o (US- AB).

Sono vietati gli inibitori di fiamma.

Art. 8.12 – Bombe aria (art. UIM 508.16)

Nelle imbarcazioni dotate di capsula di sicurezza è obbligatoria l'installazione di bombole d'aria (non ossigeno), una per ciascun membro dell'equipaggio.

È obbligatorio che ciascuna bombola abbia un volume sufficiente a consentire un'erogazione di aria per almeno 10min (min. 500 lt di aria) e sia dotata di un manometro per il controllo della carica avente diametro di min. 5 cm. Ogni manometro deve indicare "pieno" per poter superare le verifiche di pre-gara.

Ogni bombola deve avere una capacità minima di 2,5 L. e deve essere munita di una valvola di eccesso di flusso (di sicurezza) (EFV).

Deve essere possibile verificare la certificazione e la revisione delle bombole secondo le normative vigenti.

Ogni bombola deve essere saldamente fissata alla barca e i tubi di alimentazione dell'aria dalla bombola all'erogatore devono essere sufficientemente lunghi da consentire al pilota di uscire dalla capsula di sicurezza (Cockpit).

Ogni pilota in assetto da gara deve fisicamente dimostrare ai Commissari Tecnici di essere in grado di localizzare ed utilizzare la propria bombola d'aria.

Dispositivi aventi caratteristiche diverse (es. bombolini d'emergenza) possono integrare ma non sostituire la dotazione minima necessaria per essere ammessi alla competizione.

Le bombole devono essere "Aperite" prima di qualsiasi prova o gara.

Le bombole dell'aria possono essere chiuse solo dopo le ispezioni tecniche post-gara diversamente sarà inflitta la sanzione di un cartellino giallo

Art. 9 – Riunione Piloti

È fatto obbligo al Presidente del comitato organizzatore della manifestazione indire una riunione piloti durante la quale saranno fornite tutte le informazioni inerenti alla gara.

Alla suddetta riunione deve partecipare obbligatoriamente uno dei due piloti per ogni imbarcazione iscritta, il Commissario generale, l'Organizzatore, i componenti responsabili del Comitato Organizzatore Locale, i componenti del Comitato di Gara (Reg. U.I.M.), il Delegato Commissione Offshore. Si specifica che è tassativamente vietata la partecipazione ed eventuali interventi verbali da parte di: piloti non iscritti alla gara, meccanici, accompagnatori ecc.

Il pilota se si presenta in ritardo alla riunione piloti dopo la firma di presenza è punito con un'ammenda di € 100,00.=.

La mancata partecipazione del pilota alla riunione piloti comporta la non ammissione alla gara.

Per le gare Internazionali delle classi 3C, 3D e 3S vale il Regolamento UIM art. 204.02.

Art. 10 – 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.

Ogni imbarcazione che attraversa la linea di traguardo dopo l'imbarcazione vincente è classificata considerando il tempo ed il numero di giri completato purché abbia coperto il numero minimo di giri annunciati al briefing dei piloti.

La gara può essere ridotta o fermata sulla linea di traguardo in qualsiasi momento sventolando la bandiera a scacchi. Questo determina la fine della gara.

Il numero di giri completati dall'imbarcazione vincente determinerà il numero di giri per la norma del 70%.

Per essere classificato occorre completare almeno il 70% dei giri completati dall'imbarcazione vincente, arrotondando per eccesso o per difetto al giro completo più vicino e aver preso la bandiera a scacchi.

Es.:

Nr.giri	70%	Nr. giri	70%	Nr.giri	70%	Nr giri	70%	Nr.giri	70%
2	1	5	3	8	6	11	8	14	10
3	2	6	4	9	6	12	8	15	10
4	3	7	5	10	7	13	9	16	12

Considerato che la gara ha la durata di 50 minuti, il tempo massimo entro il quale i concorrenti possono prendere il via è di 15 minuti ed il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del 1° concorrente è di 15 minuti; trascorso tale termine la gara viene fermata da Commissario Generale.

Quando viene calcolato il numero dei giri completati da una imbarcazione nel calcolo del 70%, il suo ultimo giro (dopo l'arrivo del vincitore) non deve essere più lento del 50% della media del suo giro più veloce (Art.319.01 UIM).

Art. 10.1 – 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.

Art. 10.2 - 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.

In tutte le prove di Campionato Italiano l'ordine di partenza (della gara) sarà determinato dalla Pole Position. In caso di prova di Campionato Italiano inserito all'interno di una manifestazione Internazionale con più gare, l'ordine di partenza sarà dato dalla classifica della gara precedente; la seconda gara userà come ordine di partenza la classifica della prima gara e l'eventuale terza la classifica della seconda.

Nella prima giornata le prove saranno suddivise in libere e in cronometrate che determineranno la Pole Position.

Le barche sotto le gru dovranno presentarsi per l'alaggio prima della gara in ordine contrario al risultato della Pole Position o della griglia comunicata – una ogni 5 minuti circa.

Art. 10.3 – Boe di virata

Nelle gare Offshore la prima boa di virata deve essere posizionata ad **almeno 1,6 Mn (3.000 mt)** dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90°, devono

essere utilizzate 2 boe ancorate a oltre 50 mt. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

Un pilota che, a causa di una scorrettezza di un altro pilota, è costretto a saltare una boa di percorso o il cancello, se la scorrettezza è documentata tramite immagini televisive o rilevata dagli Ufficiali di Boa, non viene squalificato. (**comunicato dal Race Control al Radioman**)

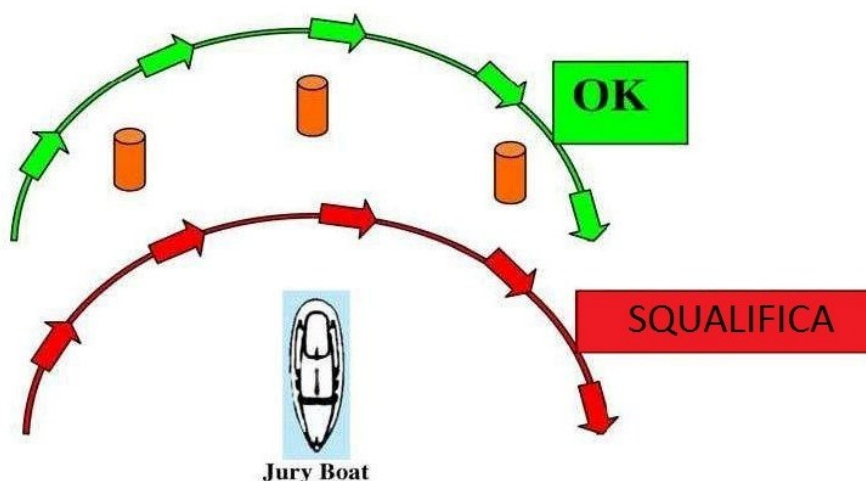
Un pilota reo di aver effettuato la scorrettezza di spingere volontariamente fuori boa un altro concorrente, è sanzionato con 30". (**comunicato dal Race Control al Radioman**)

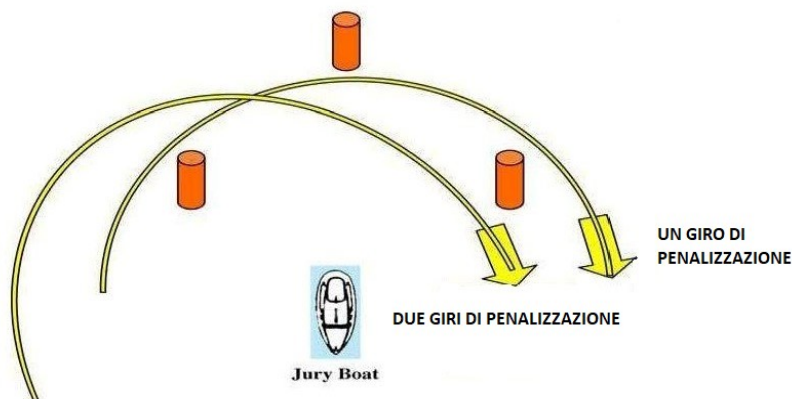
Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € **300,00.=** da versarsi sul campo di gara direttamente alla FIM.

SALTO DI BOA premesso che non è consentito invertire la rotta per riprendere la boa, nel caso in cui una imbarcazione salti una boa viene applicata la penalità di un giro ad ogni salto di boa, se un equipaggio salta tre boe nella stessa gara si applica la squalifica. (**comunicato dal Race Control al Radioman**)

Art. 314 UIM - il passaggio nella boa di virata deve avvenire nella direzione e dalla parte stabilita nelle "Istruzioni di gara" o come spiegato durante la riunione piloti -

DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA





Art. 11 – Dopo gara

Per essere classificati, i concorrenti non devono ricevere alcuna assistenza esterna, procedere accostati, far salire a bordo altre persone ecc., prima di raggiungere l'area di verifica post gara ed essere svincolati dal Commissario Tecnico. Il non rispetto di tale norma comporta la squalifica.

Le verifiche post gara comprendono tutti i controlli ritenuti necessari dai Commissari Tecnici affinché imbarcazione, motore ed equipaggiamento siano dichiarati conformi al regolamento FIM/UIM.

Tutti i concorrenti devono rimanere disponibili e la Segreteria Gara deve essere informata su dove poterli contattare dopo la gara durante il periodo riservato ai ricorsi. Tutte le imbarcazioni devono essere disponibili per la verifica post gara fino ad 1 ora dopo il termine della gara.

La Segreteria Gara chiuderà 1 ora dopo l'esposizione delle classifiche di gara.

Durante le manifestazioni possono essere presi campioni di carburante per test di laboratorio che ne confermino la conformità ai regolamenti.

Art. 12 – Iscrizioni al Campionato Italiano – conferma partecipazione alle gare.

Gli equipaggi possono iscriversi al Campionato Italiano della Classe secondo le modalità indicate dalla F.I.M nella circolare 2025.

La sostituzione del 1° pilota e del 2° pilota è ammessa purché all'atto dell'iscrizione sia stato iscritto un 3° pilota. Il titolo viene assegnato alla barca e ai piloti che insieme hanno il punteggio migliore.

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova.

La comunicazione della eventuale mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla FIM entro le ore 24:00 del martedì precedente alla manifestazione stessa. Per l'equipaggio che non comunicherà la mancata partecipazione è prevista un'ammenda pari a € 500,00 da versarsi alla prima manifestazione successiva.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi non iscritti a Campionato Italiano. (Circolare Iscrizione Campionato Italiano)

La stessa deve pervenire per iscritto alla FIM entro le ore 24:00 del martedì precedente alla manifestazione. La mancata conferma d'iscrizione ad ogni singola prova di Campionato Italiano comporta un'ammenda di € 200,00.

La composizione degli equipaggi che effettuano le prove ufficiali e/o prendono il via nelle manifestazioni offshore deve essere la stessa che viene dichiarata sul foglio di verifica amministrativa.

Eventuali variazioni, pena la squalifica, devono essere comunicate per iscritto dal 1° pilota con le stesse modalità previste per le verifiche amministrative prima dell'inizio delle prove e/o della gara.

E' tassativamente vietato imbarcare persone diverse da quelle dichiarate alle verifiche amministrative, pena la squalifica.

Art. 13 – Punteggio

Il punteggio da assegnare ai piloti partecipanti alle varie prove di Campionato Italiano è il seguente:

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

In caso la gara venga sospesa o accorciata durante il suo svolgimento, se il vincitore:

- ha completato minimo il 50% del percorso originario: verrà assegnato il punteggio pieno;
- ha completato dal 25% a meno del 50%: verrà assegnato metà del punteggio;
- ha completato meno di un giro: la gara può essere ricominciata. In caso contrario nessun punteggio verrà assegnato.

Il numero dei giri effettuati dal vincitore, determinerà il nuovo calcolo del 70% che gli altri concorrenti devono coprire per essere classificati.

Art. 14 - Classifica finale del Campionato Italiano

Il punteggio acquisito in ciascuna delle prove del Campionato Italiano determina la classifica finale del Campionato Italiano.

Vengono presi in considerazione i punteggi ottenuti nelle prove previste a Calendario Offshore 2025 da tutti i piloti partecipanti al Campionato Italiano o targa F.I.M.

Partecipare vuol dire che l'equipaggio deve aver superato le verifiche amministrative, firmato il foglio di presenza alla riunione piloti, l'imbarcazione deve avere superato le verifiche tecniche.

In caso di parità prevale il pilota che abbia vinto più gare, a parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi 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 cui hanno partecipato i contendenti.

I punteggi sono assegnati alla combinazione barca equipaggio che ha ottenuto più punti insieme come specificato nel modulo di iscrizione al Campionato Italiano 2025.

Art. 15 – Sostituzione imbarcazione durante il Campionato Italiano.

In caso di sostituzione forzata dell'imbarcazione per incidente, affondamento, ecc. (necessita dichiarazione scritta e convalida di uno Stazzatore F.I.M.) al fine di poter sommare i punti ottenuti

per la classifica finale, la stessa può essere sostituita con una dello stesso tipo (monocarena o multicarena) solo per completare la stagione agonistica oppure, se danneggiata, fino ad avvenuta riparazione dell'imbarcazione originale che deve essere ristazzata.

Se una nuova imbarcazione è stata ordinata e confermata per iscritto dal Costruttore per consegna prima della prima gara della stagione e non consegnata per circostanze imprevedibili, documentate per iscritto, una barca sostitutiva dello stesso tipo può essere usata sino alla consegna della nuova barca al concorrente.

I punteggi acquisiti con l'imbarcazione sostitutiva possono essere trasferiti fino ad un numero di 2 gare di quelle previste a calendario.

L'eventuale imbarcazione sostitutiva deve avere le stesse dimensioni previste nei Regolamenti F.I.M e U.I.M.

Art. 16 – Premiazioni

È obbligatoria la premiazione di ogni componente dell'equipaggio dei primi tre classificati di ogni prova.

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria.

L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.

Non è consentito ai piloti premiati di presentarsi sul podio con in braccio bambini, animali o quant'altro; l'infrazione al presente articolo (segnalato dal Delegato della Commissione) comporta un'ammenda di € 300 che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

Tutti i concorrenti premiati devono presentarsi sul podio con la tuta da gara o la divisa ufficiale; l'infrazione al presente articolo (segnalato dal Delegato della Commissione) comporta un'ammenda di € 300 che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

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.

Art. 17 – Decoro e livrea

I piloti ed i relativi meccanici/assistenti devono sempre indossare abbigliamento e calzature adeguatamente rispettosi del contesto urbano in cui vengono allestiti i campi di gara delle manifestazioni FIM. I piloti devono presentarsi alle gare, di qualsiasi tipo e validità, portando applicati alla tuta da gara: nome cognome, stemma della bandiera italiana.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 100.

È fatto obbligo l'uso del gazebo sui campi di gara. Il gazebo dovrà essere min. di m3x5 e dovrà essere montato fin dal sabato mattina. Tale inosservanza (segnalata dal Delegato della Commissione) comporterà una sanzione di € 200 che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

Art. 18- Servizio di cronometraggio – Giudici

Il servizio cronometraggio è obbligatorio per le gare titolate ed è effettuato dalla F.I.Cr. .

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del Settore Ufficiali di Gara della F.I.M.

La determinazione delle posizioni di classifica è di competenza degli Ufficiali di Gara.

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

Art. 19 - Reclami e depositi cauzionali

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che fisserà 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 Euro 300,00.=, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di Euro 500,00.=.

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

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

Le riprese televisive e/o fotografiche, dove esistenti, potranno essere utilizzate, ai fini delle decisioni finali, in caso di reclami, sanzioni, provvedimenti od indagini della Giuria e degli organi giurisdizionali FIM.

Art. 20- Sanzioni

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

Il cartellino Giallo, Rosso e Blu 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 Offshore F.I.M.. Tutti i cartellini rossi, gialli e blu inflitti ad un pilota in ogni evento, devono essere menzionati sulla licenza.

Art. 21 – Carburante – Rifornimento

È consentito solo l'impiego di carburante di tipo automobilistico, normalmente reperibile alla pompa sulla rete stradale di distribuzione o presso le normali "stazioni" esistenti nelle località ospitanti. È escluso ogni tipo di additivo liquido, solido o gassoso di potenziamento o di antidetonanza vedi regolamento e verifiche tecniche artt. 504 e seguenti Offshore Rules UIM (anno in corso).

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

Sono vietate operazioni di refuelling al di fuori delle aree indicate nello Avaprogramma.

Art. 22 – Sicurezza

Art. 22.01 – TURTLE TEST

Per poter competere con una imbarcazione dotata di sistemi di ritenuta, tutti i membri dell'equipaggio devono aver sostenuto un test di evacuazione dalla capsula sommersa (c.d. TURTLE TEST) ed essere in possesso della certificazione, in corso di validità (14 mesi dalla data di rilascio), rilasciata da un Organo accreditato dalla FIM.

Durante l'esecuzione del Turtle Test i piloti devono obbligatoriamente indossare il dispositivo FHR (c.d. Hans Device).

Le disposizioni per l'esecuzione del Turtle Test sono disponibili presso la segreteria della UIM.

Art. 22.02 – CASCHI

Tutti i membri dell'equipaggio devono indossare un casco di colore arancione che soddisfi gli standard SNELL / FIA in accordo con la lista di omologazioni/certificazioni pubblicata sul sito UIM (www.uim.sport) – art. 713 UIM Offshore RuleBook 2025.

È vietato l'utilizzo di caschi con asta fissa per il microfono.

È assolutamente vietato l'utilizzo di caschi di tipo aeronautico ed in nessun caso potranno essere montate telecamere sul casco.

Il casco di ogni membro dell'equipaggio deve essere identificato con il numero della propria imbarcazione. Questo numero (incollato o dipinto) deve essere posto sulla superficie superiore del casco e deve avere una altezza minima di 75 mm.

Il pilota è il solo responsabile dell'efficienza del proprio casco.

Art. 22.03 – DISPOSITIVO DI RITENUTA FRONTALE DELLA TESTA FHR

Tutti i piloti che partecipano a manifestazioni motonautiche con imbarcazioni munite di capsula di sicurezza e dispositivi di ritenuta devono **OBBLIGATORIAMENTE** usare un dispositivo Frontal Head Restraint (FHR - c.d. Hans Device) conforme agli standard SFI38.1 o FIA 8858.

Il dispositivo deve essere fissato al casco con un sistema di sgancio rapido del tipo con fibbie a strappo.

È responsabilità di chi lo indossa assicurarsi che il dispositivo FHR (c.d. Hans Device) sia efficiente.

Art. 22.04 - TUTA DA GARA E GIUBBOTTO SALVAGENTE.

È obbligatorio l'uso della tuta da gara sia in prova sia in gara.

Il giubbotto salvagente deve avere le caratteristiche conformi al documento “UIM Manufacturing Guidelines for racing vests” pubblicato sul sito UIM (www.uimsport.com).

Il pilota è il solo responsabile della scelta e dell'efficienza e del dispositivo utilizzato.

È assolutamente vietato l'uso di giubbotti gonfiabili (anche se non automatici).

Tutti i piloti (di nazionalità italiana 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 devono **OBBLIGATORIAMENTE** usare il dispositivo HANS DEVICE/casco omologato FIA 8858 Hans Device Compatibile

Art. 22.05 – Punti e fasce di sollevamento

Tutte le imbarcazioni devono essere munite un minimo di tre “punti” di sollevamento appositamente progettati per sopportare il sollevamento della barca completamente attrezzata e rifornita di carburante.

Ogni imbarcazione deve essere dotata di apposite fasce di sollevamento (c.d. sospendite) – una per ogni punto di sollevamento – omologate e certificate. Il carico massimo di esercizio di ciascuna fascia deve essere pari o superiore al peso totale dell'imbarcazione.

Le sospendite devono essere in perfetto stato d'uso e conservazione, ovvero non saranno ammesse sospendite la cui marcatura risulti mancante, illeggibile (totalmente o parzialmente) o che presentino nodi, abrasioni, segni di sfregamento, tagli di qualsiasi entità.

Le fasce di sollevamento devono essere di lunghezza adeguata in relazione alle norme di impiego e devono essere sostituite dopo 5 anni dalla data di produzione riportata sulla targhetta.

Per la connessione delle fasce di sollevamento ai punti di sollevamento della barca, è espressamente vietato l'utilizzo di ganci del tipo “moschettone” ed è consentito unicamente l'uso di ganci del tipo “grillo con perno a vite” adeguatamente dimensionati e tarati (vgs figura).

Un minimo di due membri del team deve gestire le operazioni di varo o alaggio, **dotati di casco antinfortunistico e sarà responsabilità dei membri del team di collegare le cinghie di sollevamento alla loro barca ed al dispositivo di pesatura.**

Il Team sarà responsabile di eventuali danni causati dal guasto delle sospendite o dall'errata connessione alla imbarcazione o alla gru.

All'arrivo presso l'area di alaggio e varo, le imbarcazioni devono essere già pronte per il varo (equipaggiate con cime, parabordi, ecc.) diversamente il varo stesso può essere rifiutato.

È vietato a qualsiasi persona di sostare o salire sulla barca durante le operazioni di alaggio e varo.



Art. 22.06 – È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo, alaggio scafi, sui pontili per attracco scafi e sopra l'imbarcazione.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 200,00.=.

Art. 23 – Assistenza in mare

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'esclusione immediata dalla gara (cartellino rosso). L'equipaggio che fornisce assistenza deve, quando sollevato dai propri doveri a seguito dell'intervento del personale di salvamento, continuare la gara fino a completarla.

Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo la seguente normativa;

- 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.

È vietato ai concorrenti, fermarsi sul luogo dell'incidente nel caso fossero già presenti i mezzi di soccorso/assistenza.

Art. 23.1 – 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 WHF 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.

Art. 24 – Anti inquinamento

Norme valide per ogni tipo di manifestazione nazionale ed internazionale

1) Inquinamento acustico

CONCORRENTI: in aggiunta alle norme considerate nel regolamento U.I.M. relative al limite massimo di rumore, è vietato produrre con le imbarcazioni rumori in acque chiuse o porti che disturbino l'ambiente.

E' vietato eseguire prove all'interno dei porti.

Nel caso di riscaldamento di motori all'interno del porto è consentito l'uso di un dispositivo silenziatore adeguato, contrariamente le imbarcazioni devono essere rimorchiate fuori dal porto in posizione isolata.

E' raccomandato di tenere i motori al minimo.

ORGANIZZATORI: devono provvedere al servizio di rimorchio all'esterno del porto.

2) Inquinamento carburante

CONCORRENTI: È severamente proibito disperdere gli idrocarburi (carburante olio ecc.) nell'ambiente. Pertanto, si raccomanda l'uso di mezzi e attrezzature idonei ed omologati per il trasporto e stoccaggi (taniche omologate), per il travaso ed il rifornimento (uso di taniche omologate con apposito beccuccio – vedi allegato A).

È obbligatorio per la raccolta di eventuali sgocciolamenti e residui utilizzare sempre il tappeto assorbente.

È vietato il rilascio di idrocarburi, olio, etc., in modo particolare mentre l'imbarcazione sta: riscaldando il /i motore/i, uscendo o entrando nel porto, planando, durante le prove e la gara.

È vietato espellere fumo nero o bianco dal motore nelle situazioni sopra indicate.

ORGANIZZATORI: un efficiente dispositivo di depurazione dell'acqua e/o nel parco alaggi.

3) Penalizzazioni

CONCORRENTI: che non rispettino la normativa sull'inquinamento e che siano segnalati al Commissario Generale, dal Comitato Organizzatore, dal Delegato Commissione Offshore, dal Commissario UIM o dagli ufficiali di Gara sono penalizzati dallo stesso Commissario Generale, in relazione alla gravità del fatto, come segue:

- ammenda da € 105 a € 1035
oppure
- esclusione dalla gara.

I concorrenti devono adeguarsi alle disposizioni comunicate dal Commissario Generale.

Gli ORGANIZZATORI: che non rispettino le norme, su richiesta della Giuria e del Commissario U.I.M. sono sanzionati dalla Federazione.

Art. 25 – Pubblicità - TV

Ogni imbarcazione iscritta al Campionato dovrà tenere a disposizione del Comitato Organizzatore Locale (COL) n. 3 "Spazi Immagine" tali spazi potranno essere utilizzati per pubblicità purché non in contrasto con sponsor già presenti sull'imbarcazione, e avranno le seguenti dimensioni e disposizioni.

Numero 3 spazi di cm 30X40 o superficie equivalente, posizionati 1 sulla coperta e 2 sulle fiancate dell'imbarcazione, non sono accettati lo specchio di poppa, l'interno delle punte degli scarponi ed il tunnel.

L'infrazione al presente articolo comporta la perdita degli eventuali benefit messi a disposizione dal Comitato Organizzatore Locale oltre ad un'ammenda di € 200,00.=.

Ogni imbarcazione deve essere in possesso di due GoPro (o similare) per migliorare il prodotto TV.

Art. 26 – Servizi organizzativi e logistici per le gare

Viaggio mezzi federali per trasporto allestimento campi di gara per le isole (Sardegna-Sicilia).

- 1 Uomini e mezzi per l'intervento di pronto soccorso sui piloti durante le prove e le gare, come da protocollo della Commissione Medica allegato e per il pubblico presente alla manifestazione.
- 2 Un medico responsabile dell'organizzazione del Pronto Soccorso della manifestazione anche con funzione di collegamento FIM/COL e strutture locali.

- 3 Presenza di adeguato numero di imbarcazioni e addetti per la sorveglianza percorso (**obbligatoriamente 1 per miglio**) e recupero di imbarcazioni in avaria.
- 4 Un referente del Comitato organizzatore (**vedi lista per ruoli specifici nel Capitolato**) **che deve sempre operare e agire** con il Direttore di gara.
- 5 Imbarcazioni più addetti per controllo segnalazione punti di virata.
- 6 **Addetto con barca starter capace di navigare ad almeno 50 nodi omologata per almeno 5 persone, non sono ammessi ospiti su tale imbarcazione.**
- 7 Tutto quanto previsto dal piano di sicurezza: personale, imbarcazioni civili e militari, e attrezzature etc.
- 8 Spazio adeguato al parcheggio o sosta imbarcazioni e mezzi per il traino e/o camper in prossimità della zona alaggi.
- 9 Planimetria parco-alaggi – il Comitato Organizzatore deve predisporre preventivamente l'assegnazione delle aree del parco-alaggi alle varie categorie e fare in modo che siano rispettate attraverso il controllo di proprio personale.
- 10 Guardiania e servizio di sicurezza con personale specializzato dalla sera prima dell'apertura della manifestazione alla conclusione. E addetti alla gestione e alla custodia del materiale e delle attrezzature sportive in occasione di manifestazioni sportive e allenamenti.
- 11 Dotazione estintori per parco alaggi con personale specializzato. (**vedi Capitolato**)
- 12 Spazi delimitati con opportuna segnaletica per limitare circolazione del pubblico nel parco barche e nella zona alaggi.
- 13 Allacciamento di energia elettrica a disposizione dei piloti; da attuarsi con un congruo numero di derivazioni (comunque non meno di nr. 10), posizionate in luoghi facilmente accessibili ai fruitori (piloti/team, etc.) e con una erogazione non inferiore a 20 kW.
- 14 Rete di distribuzione di acqua per lavaggio imbarcazioni da attuarsi con un congruo numero di derivazioni (comunque non meno di nr. 4), posizionate in luoghi facilmente accessibili ai fruitori (piloti, teams, etc.).
- 15 Indicazione area rifornimento attrezzata.
- 16 Minimo nr. 2 gru con braccio 10 m portata almeno 6/7t regolarmente assicurata (indispensabile **2** gru oltre **8** imbarcazioni) con operatori abilitati con adeguato patentino alla movimentazione delle imbarcazioni e strumentazioni necessarie allo svolgimento dell'evento.
- 17 Pompa per svuotamento imbarcazioni allagate.
- 18 Banchine riservate per lo sbarco dei mezzi di soccorso.
- 19 Banchine a bordo d'acqua sotto le gru.
- 20 Strutture igienico – sanitarie collocate in modo omogeneo in tutto il campo di gara e nella zona alaggi e area controllo antidoping.
- 21 Locali - officina verifiche tecniche.
- 22 Promozione della gara, obbligo di comunicati stampa ai principali giornali regionali e nazionali per gare con validità regionali e nazionali. Per le manifestazioni di carattere internazionale obbligo di comunicati stampa come sopra, oltre alla affissione minima di 150/200 manifesti murali nell'arco di km 10 dal luogo della manifestazione.
- 23 Servizio cronometristi della F.I.Cr. (per rilevare tempi giro per giro singola imbarcazione).

- 24 **Predisporre posizione Radioman/Race Control entrambe attigue, in area delimitata e con fornitura di Tenda, tavoli, prese multiple di corrente 220v.**
- 25 Moduli controllo gara: a) sala riunione per briefing con impianto di amplificazione e registrazione per 50/70 persone – b) sala o postazione radio (**vedi punto 24**) per controllo gara – c) locali per riunione giuria o tecnica.
- 26 Bollettino meteo A.M. o C.P.
- 27 Premi gara – minimo i primi 3 classificati (2 coppe per equipaggio) di ogni categoria Offshore e ogni categoria Endurance – Honda Offshore e Touring Cup
- 28 Servizio logistico ricevimento: concorrenti, stampa, VIP, Ufficiali FIM, UIM.
- 29 Addetto stampa e sala stampa: con linea fax, fotocopiatrice.
- 30 Adeguata produzione televisiva da concordare con Federazione.
- 31 Fornitura di servizio elicottero per le riprese televisive.
- 32 Servizio fotografico della manifestazione tramite fotografo ufficiale che metta a disposizione degli equipaggi il materiale senza costi aggiuntivi per i piloti.
- 33 Produzione di riprese video che devono essere messe a disposizione della Federazione e dei piloti senza costi aggiuntivi.
- 34 Creazione di una rassegna stampa e di ogni documento mediatico che deve essere messo a disposizione della Federazione.
- 35 Speakeraggio della gara con incaricato di comunicare al pubblico/atleti e tecnici, attraverso gli altoparlanti, le modalità di svolgimento della manifestazione, gli ordini di partenza e arrivo e qualsiasi informazione di pubblica utilità.
- 36 Convenzioni alberghiere
- 37 Ospitalità:
 - a) stampa specializzata e TV accreditati FIM
 - b) delegato UIM viaggio, vitto, alloggio (solo gare internazionali)
 - c) una persona designata dal COL addetta a collaborare con il personale del Motorhome inviato dalla FIM. (**vedi Capitolato**)

IL RIFORNIMENTO CARBURANTE POTRA' AVVENIRE SOLO E UNICAMENTE PRESSO IL DISTRIBUTORE CARBURANTE (SE PRESENTE NEL PORTO/MARINA) O IN AREA PREDISPOSTA ALLO SCOPO DALLA ORGANIZZAZIONE, CON TUTTI I CRITERI DI SICUREZZA PREVISTI. TRAGREDIRE A QUESTA NORMATIVA PUO' PORTARE ALLA SQUALIFICA IMMEDIATA.

ALLEGATO -A

Taniche per il carburante

Tanica per carburante tipo Biberon da 20 Litri

Tubo di travaso o attacco rapido

FUEL TANKS
→ FILL SYSTEM



GAS CONTAINER



Tanica in Metallo da 20 litri

Aggancio per tanica in Metallo o con tubo in plastica

