

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 un'altezza di metri lineari 2.000 (duemila); 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.

CIRCUITO 2025 - Indice

CAP. I - PROGRAMMI - SUPPORTI F.I.M.

CAP. II - PROCEDURE ORGANIZZAZIONE GARE

CAP. III - SERVIZI ORGANIZZATIVI - LOGISTICI GARE

CAP. IV - ATTIVITA' NAZIONALE

- Art. 1 - Premessa
- Art. 2 - Prove di Campionato del Mondo e World Cup in Italia
- Art. 3 - Prove di Campionato Europeo in Italia
- Art. 4 - Prove di Campionato Italiano - nazionali - regionali
- Art. 5 - Categorie in generale
- Art. 6 - Categorie ammesse al Campionato Italiano velocità
- Art. 7 - Piloti
- Art. 8 - Partecipazione piloti al campionato italiano velocità
- Art. 9 - Assegnazione titolo campione d'Italia velocità
- Art. 10 - Imbarcazioni
- Art. 11 - Certificato di stazza - logbook
- Art. 12 - Circuiti
- Art. 13 - Gare
- Art. 14 - Cronometraggio - Classifiche
- Art. 15 - Verifiche amministrative
- Art. 16 - Verifiche tecniche
- Art. 17 - Pesi e misure
- Art. 18 - Carburanti lubrificanti e batterie
- Art. 19 - Bandiere di segnalazione

- Art. 20 - Normative di sicurezza
- Art. 21 - Commissario Generale - Ufficiali di Gara
- Art. 22 - Delegato Commissione Circuito F.I.M.
- Art. 23 - Comitato d'Emergenza
- Art. 24 - Sanzioni
- Art. 25 - Gare di Durata - lunghi Circuiti-Raid
- Art. 26 - Barche da Corsa Storiche

CAP. V - CATEGORIE – NORME SPECIFICHE

FORMULA 2 / S 2000
FORMULA 4
F125
F250
GT30
FORMULA JUNIOR
OSY-400
FORMULA 4 MATCH RACE
BARCHE DA CORSA STORICHE

CIRCUITO 2025

CAP. I - PROGRAMMI e SUPPORTI F.I.M.

L'attività agonistica in Circuito è programmata tramite la formazione, fatta dalla Commissione Circuito ed approvata da parte del Consiglio Federale, del Calendario F.I.M. comprendente le gare con validità Internazionali, Nazionali e Regionali, in accordo con i Regolamenti ed il Calendario U.I.M e CIP.

A supporto delle manifestazioni e delle categorie di barche primarie, la F.I.M. si fa carico economico di alcune spese organizzative inerenti a servizi e personale.

Gli Organizzatori devono inserire nelle manifestazioni le iniziative promozionali F.I.M. indicate dalle apposite circolari.

CAP. II - PROCEDURE ORGANIZZAZIONE GARE

Le Società che intendono organizzare manifestazioni sportive di motonautica in circuito devono:

1 - Richiedere l'autorizzazione ad organizzare prove valide per il Campionato Mondiale, World Cup ed Europeo entro i termini previsti dalla U.I.M. ed indicati da apposita circolare F.I.M. con relativo deposito cauzionale come annualmente stabilito dal Consiglio Federale.

2 - Richiedere l'inserimento nel calendario nazionale di prove con validità nazionale e regionale secondo le modalità ed i termini indicati da apposita circolare F.I.M., con relativo deposito cauzionale come annualmente stabilito dal Consiglio Federale.

3 - Inviare via e-mail alla segreteria Commissione Circuito F.I.M. (o Comitato Regionale di competenza per le gare regionali) **almeno 95 giorni** prima della manifestazione l'AVAN-PROGRAMMA della manifestazione (anche in lingua inglese per prove di validità internazionale) e i seguenti documenti allegati:

- a) planimetria e grafico del circuito e parco alaggi
- b) protocollo pronto - soccorso sanitario della manifestazione
- c) copia lettera comunicazione allertamento Ospedale di zona
- d) scheda informativa della manifestazione

- e) dichiarazione di impegno firmata dal Comitato Organizzatore
- f) copia lettera allertamento Questura e Vigili del Fuoco
- g) copia lettera richiesta Centro Mobile di Rianimazione
- h) copia della polizza assicurativa a copertura della manifestazione (piloti inclusi)
- i) lista facilitazioni, rimborsi, premi per i concorrenti

4 - In caso di manifestazioni internazionali inviare almeno 60 giorni prima della manifestazione l'avan-programma approvato dalla Commissione Circuito con allegati planimetria e grafico del circuito alle Autorità internazionali.

5 - Inviare alle segreterie di competenza, almeno 5 giorni prima della data di effettuazione della manifestazione, copia autentica delle autorizzazioni per la realizzazione della manifestazione rilasciate dalle Autorità competenti.

6 - La Commissione Circuito (o il Comitato Regionale) ritornerà l'avan-programma delle manifestazioni (con diritto di modifica) alle Società entro 15 giorni dal ricevimento dello stesso.

Tutti gli avan-programma delle manifestazioni, approvati dalla Commissione Circuito saranno pubblicati sul sito internet: www.fimconi.it. È obbligo delle Società, oltre che aggiornarli sui regolamenti, portarne a conoscenza i propri piloti (gli organizzatori di manifestazioni nazionali non sono più obbligati a spedire gli avan-programmi ai piloti e alle Società).

CAP. III - SERVIZI ORGANIZZATIVI - LOGISTICI GARE

I Comitati Organizzatori, di qualsiasi tipo e validità di gare effettuate sul territorio nazionale, devono garantire sotto la loro responsabilità e a proprio onere, i seguenti servizi:

Viaggio mezzi federali per trasporto allestimento campi gara, per le isole (Sicilia e Sardegna) a carico dei Comitati Organizzatori.

1. **Uomini e mezzi** per l'intervento di pronto soccorso ai piloti durante le prove e le gare, come da protocollo della Commissione Medica e per il pubblico presente all'interno dell'area di gara.
2. **Due persone** che in collaborazione con l'incaricato FIM provvedano a scaricare dal camion federale (il venerdì pomeriggio) e caricare sul medesimo camion (la domenica al termine delle gare) le imbarcazioni Federali. **Per le manifestazioni dove è prevista la categoria Formula Junior Elite.**
3. **Medico responsabile** dell'organizzazione del pronto soccorso della manifestazione.
4. **Servizio gru/alaggi** adeguato al numero delle imbarcazioni presenti (minimo 2 gru) con operatore abilitato in possesso di adeguato patentino alla movimentazione delle imbarcazioni e strumentazioni necessarie allo svolgimento dell'evento.
5. **Personale di controllo** addetti alla gestione e alla custodia del materiale e agli accessi al parco alaggi, alla zona gru, per il parcheggio riservato a piloti/addetti e per la sorveglianza notturna del parco alaggi per tutte le notti di sosta delle imbarcazioni in occasione di manifestazione sportiva e allenamenti.
6. **Segreteria generale** con personale fisso del Comitato Organizzatore (che parli lingua inglese in caso di manifestazioni internazionali), con numero telefonico di riferimento sul posto e servizio per comunicati stampa (telefono, fax, fotocopiatrice, etc.).
7. **Locali destinati per:**
 - verifiche amministrative, con prese-corrente, telefono, fax, fotocopiatrice, 2 scrivanie / 4 sedie
 - direzione gara/giuria, con uno spazio separato per i radioman (1 per barca).
 - riunione piloti, con sistema amplificato ed un traduttore in caso di manifestazioni internazionali
 - controllo antidoping
8. **Servizio di cronometraggio** a cura della Fed. Ital. Cronometristi (e loro rimborso spese).
9. **Attacchi elettrici ed idrici** in tutto il parco alaggi per i piloti (potenza elettrica totale disponibile pari a 6 kw.), con almeno un punto di presa elettrica ogni 5 barche ed idrica ogni 10 barche.
10. **Servizi igienici gratuiti** in quantità necessaria secondo il numero dei partecipanti (minimo un servizio ogni 5 concorrenti iscritti).
11. **Area verifiche tecniche recintata**, con tenda, tavolo e 2 sedie.

12. **Barche di supporto tecnico** per interventi e recupero scafi, controllo boe e supporti tecnici del campo di gara. Devono essere minimo quattro barche operative su circuiti lunghi fino a 2000 mt. Per circuiti più lunghi devono essere operative, in aggiunta, una barca ogni 500 mt. lineari (UIM art. 205.08.01). Deve essere nominato un responsabile per il coordinamento tempestivo degli interventi e sistemazioni delle strutture sportive in applicazione alle modifiche/rettifiche disposte dal Direttore di Gara. Tutte le barche devono essere conformi per efficienza, personale ed attrezzature tecniche alle normative di sicurezza F.I.M. (art. 20-L e 20-M).
13. **Barche Salvamento-Piloti** come specificato dal protocollo di sicurezza sanitario approvato dalla Commissione Medica F.I.M. (oltre al loro rimborso spese) e dalle norme di sicurezza (art. 20-H e 20-M), salvo le gare titolate di competenza F.I.M.
14. **Sommatori** addetti al salvamento degli atleti in acqua (trasporto dell'atleta incidentato dall'acqua alla terraferma) come specificato dal protocollo di sicurezza sanitario, approvato dalla Commissione Medica F.I.M. (e loro rimborso spese), salvo le gare titolate di competenza F.I.M.
15. **Servizio antincendio** e dotazione di estintori nel parco alaggi come previsto nelle normative di sicurezza (art. 20-F) e per le barche di supporto (art. 20-L).
16. **Pontili di partenza** per gli alaggi: minimo di 60 metri di lunghezza utilizzabili su ambedue i lati, anche frazionabili. Pontili di partenza secondo quanto richiesto dall' U.I.M.
17. **Parco alaggi** con recinzione e personale di controllo (normative di sicurezza art. 20-F).
18. **Area gru- alaggi con recinzione permanente** (Normative di sicurezza art. 20-G).
19. **Palco premiazioni**
20. **Premi ai piloti** come previsto dal Regolamento attività nazionale circuito per ogni categoria.
21. **Servizio di speakeraggio** (anche in lingua inglese in caso di manifestazioni internazionali) 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.
22. **Parco chiuso** recintato e dotato di barriera perimetrale anti-visiva.
23. **Parcheggio auto riservato e custodito** solo per i piloti e gli addetti ai lavori.
24. **Brochure** obbligatoria solo per le manifestazioni internazionali (anche in lingua inglese). Per le manifestazioni Nazionali e Regionali è facoltativa, ma è obbligatorio sostituirla comunque con fogli liberi riportanti orari, elenco degli iscritti e le informazioni generali della manifestazione.
25. **Pass F.I.M. Annuali - Concorrenti**, forniti e distribuiti dalla segreteria sportiva F.I.M. direttamente in loco ai concorrenti alla loro prima gara di campionato (ogni pilota: 5 pass parco-alaggi ,1 pass mezzo-assistenza parco-alaggi, 1 pass parcheggio-auto esterno). Il Comitato Organizzatore deve fornire max 3 pass/bracciale per pilota di colore differente dai pass forniti per il parco alaggi per i soggetti che accedono al pontile.
26. **Pass della manifestazione** agli addetti ai lavori devono essere forniti dall'organizzazione.
27. **Spazi, supporti logistici e personale**, a disposizione per iniziative promozionali F.I.M.
28. **Rimborsi spese** agli Ufficiali di Gara F.I.M.-viaggio, vitto, alloggio-solo per gare non titolate.
29. **Rimborsi spese** ai Commissari U.I.M.-viaggio, vitto, alloggio-per manifestazioni internazionali.
30. **Promozione della gara:** obbligo di comunicati stampa ai principali giornali regionali e nazionali.
31. **Mezzi, attrezzature e personale supplementari** eventualmente richiesti dalla F.I.M. o U.I.M. e dalle Autorità Locali competenti.
32. **Planimetria parco-alaggi:** il Comitato Organizzatore ha l'obbligo di predisporre preventivamente l'assegnazione delle aree del parco-alaggi alle varie categorie e coordinando l'arrivo dei concorrenti con proprio personale, fare in modo che siano rispettate le zone assegnate. Copia della planimetria deve essere consegnata agli Ufficiali incaricati agli alaggi.

CAP IV - ATTIVITA' NAZIONALE

Art.1 - PREMESSA

In attuazione dello Statuto federale, la Federazione Italiana Motonautica aderisce alla Union Internationale Motonautique e ne è l'unico rappresentante in Italia. L'attività di circuito internazionale in Italia si svolge secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche, compatibilmente ai regolamenti ed alle norme di sicurezza nazionali. L'attività nazionale circuito è regolamentata

secondo le norme di cui ai successivi articoli integrate dai regolamenti U.I.M.

L'attività regionale circuito è regolamentata solo secondo le norme F.I.M.

Le Società affiliate, a loro cura, hanno l'obbligo di mettere i propri piloti a conoscenza del regolamento almeno 30 giorni prima della prima gara a calendario.

Art. 2 - PROVE DEL CAMPIONATO DEL MONDO (CM) e WORLD CUP IN ITALIA

Lo svolgimento del Campionato del Mondo e della World Cup è regolamentato dalla U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionale.

La F.I.M. si riserva espressamente il diritto di occupare il 50% di tutti gli spazi dei campi di gara idonei ad essere utilizzati per finalità di comunicazione, propaganda istituzionale ed esposizione di marchi, ideogrammi riguardanti proprie sponsorizzazioni.

Art. 3 - PROVE DI CAMPIONATO D'EUROPA (CE) IN ITALIA

Lo svolgimento del Campionato d'Europa è regolamentato dalla U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionale.

La F.I.M. si riserva espressamente il diritto di occupare il 50% di tutti gli spazi dei campi di gara idonei ad essere utilizzati per finalità di comunicazione, propaganda istituzionale ed esposizione di marchi, ideogrammi riguardanti proprie sponsorizzazioni.

Art. 4 - PROVE DI CAMPIONATO ITALIANO, NAZIONALI E REGIONALI

Lo svolgimento delle prove di Campionato Italiano, nazionali e regionali sono regolamentate dal Regolamento CIRCUITO.

Art. 5 - CATEGORIE IN GENERALE

Le categorie internazionali sono regolamentate dalla U.I.M. Le categorie nazionali e regionali hanno regolamenti diversificati approvati annualmente dal Consiglio Federale in occasione dell'approvazione del calendario gare 2025. Qualora il campo di gara lo permetta possono concorrere nella stessa gara più categorie con classifica finale separata, purché il tipo di carena degli scafi sia lo stesso. La decisione è a giudizio del Commissario Generale, sentito il parere del Delegato Commissione Circuito e dei rappresentanti dei piloti delle varie categorie.

Art. 6 - CATEGORIE AMMESSE AL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

Le categorie ammesse al Campionato Italiano Velocità Circuito sono:

Formula 2 - S.2000: 2 gare per ogni manifestazione, con classifica e punteggio separati e premiazione unica (somma delle 2 gare). In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di gara.

Formula F4: 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

Formula F4 Match Race: 2 gare per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 2 gare e premiazione unica.

F125: 2 gare per ogni manifestazione, con classifica e punteggio separati e premiazione unica (somma delle 2 gare). In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di gara.

Nel caso il Campionato venga effettuato in prova unica il format sarà il seguente: 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

F250: 3 manches per ogni manifestazione, classifica finale per somma dei punteggi delle 3 manches, premiazione unica. In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di manche.

GT – 30: 2 gare per ogni manifestazione, con classifica e punteggio separati e premiazione unica (somma delle 2 gare). In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di gara.

OSY - 400: 2 gare per ogni manifestazione, con classifica e punteggio separati e premiazione unica (somma delle 2 gare). In caso di parità di punteggio varrà il miglior tempo finale di gara.

Formula JUNIOR Elite: 2 gare (gara finale 2 e gara finale), vedi regolamento specifico.

A discrezione della commissione circuito, potrà essere inclusa nelle manifestazioni anche una ulteriore gara "Match Race" per singole categorie (UIM 307.10), con classifica, punteggi e premi

indipendenti dal Campionato Italiano.

Art. 7 - PILOTI

A - Piloti ammessi

Sono ammessi all'attività nazionale circuito i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia.

Tutti i piloti che intendono partecipare al Campionato Italiano OSY/400-GT30 e Campionato Italiano Match Race F.4 devono obbligatoriamente prendere parte a 2 stage che la federazione indirà prima dell'inizio dei Campionati stessi.

Sono parimenti ammessi all'attività nazionale circuito piloti di nazionalità straniera in possesso di licenza rilasciata da altra Autorità Nazionale e non residenti in Italia. I piloti privi di cittadinanza italiana acquisiscono punti nelle singole gare, concorrono alla classifica finale di Campionato Italiano, possono accedere ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori, ma sono esclusi da qualsiasi contributo, rimborso ed agevolazioni federali. La loro partecipazione è regolamentata dal successivo art. 8/C.

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.

Su tutto il territorio nazionale italiano non può essere ammesso all'attività agonistica nazionale ed internazionale (non titolata) circuito chi abbia compiuto il 65° anno di età.

B - Decoro e livrea

I piloti ed i loro assistenti devono sempre indossare abbigliamento e calzature adeguatamente rispettosi del contesto urbano in cui vengono allestiti i campi alaghi delle manifestazioni F.I.M.

I piloti devono presentarsi alle gare, di qualsiasi tipo e validità, portando applicati alla tuta da gara: nome-cognome, gruppo sanguigno, stemma della bandiera italiana e lo stemma della F.I.M.

Art. 8 - PARTECIPAZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITA'

I piloti che intendono partecipare al campionato italiano possono iscriversi come segue:

A - Iscrizione Annuale con Impegnativa

L'iscrizione è gratuita e senza alcun versamento di cauzione per le classi OSY/400-F125-F250-GT30-F4-FJUNIOR ELITE-F2.

Documenti da presentare:

- Impegnativa scritta di partecipazione a tutte le gare in calendario del campionato italiano della propria categoria (salvo cause di forza maggiore), da presentare alla segreteria sportiva circuito tramite l'apposito modulo F.I.M. ed entro il termine massimo del: 28 febbraio 2025.

- Conferma scritta obbligatoria di partecipazione all'organizzatore ad ogni gara, anche via e-mail o fax, prima dei 10 giorni precedenti la gara. Con successiva firma in loco del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Contributi e premi

Partecipazione ad eventuali contributi e monte-premi in denaro destinati al campionato italiano dalla F.I.M., o messi in palio dai singoli organizzatori.

B - Iscrizione Singola

L'iscrizione è gratuita.

Documenti da presentare:

- Pre-iscrizione obbligatoria ad ogni gara inoltrata all'organizzatore, anche via e-mail o fax, prima dei 10 giorni precedenti la gara. Con successiva firma in loco del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Non sono accettate iscrizioni fatte solo all'ultimo momento sul campo di gara senza la preiscrizione sopra-indicata, salvo la sostituzione di un pilota già iscritto.

Contributi e premi

Partecipazione ai soli eventuali contributi e premi messi in palio dai singoli organizzatori.

C - Iscrizione Piloti Stranieri

Quota d'iscrizione F.I.M. di euro 50 ad ogni manifestazione, da versare in loco al momento della firma del modulo d'iscrizione e sottoscrizione dell'obbligatorio scarico di responsabilità.

Documenti da presentare e contributi e premi: come al precedente punto B.

Art. 9 - ASSEGNAZIONE TITOLO CAMPIONE D'ITALIA VELOCITA'

A - Validità

Il titolo di Campione d'Italia Velocità Circuito è messo in palio per le categorie nazionali e/o internazionali, secondo il calendario gare nazionale approvato annualmente dal Consiglio Federale su proposta della Commissione Circuito.

B - Numero minimo di iscritti

La titolazione è valida per le categorie che presenteranno, entro il 28 febbraio 2025, almeno 5 piloti iscritti con regolare dichiarazione d'impegno annuale depositata (come da art.8/A).

Per la validità del Campionato Italiano 2025 della classe F.2 dovranno essere presenti, alla gara minimo 7 imbarcazioni in griglia di partenza.

In caso contrario la Commissione Circuito potrà eventualmente indire - Trofei F.I.M.

C - Calendario gare

È quello definitivamente approvato dal Consiglio Federale e pubblicato sul sito-web della F.I.M.: www.fimconi.it.

D - Punteggi

I punteggi da assegnare ai piloti partecipanti alle varie prove e che ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico formano la graduatoria delle Società per le specialità sono i seguenti:

CATEGORIE: FORMULA 2 - S.2000-F125-GT30-OSY/400 (per ognuna delle gare).

1° - punti 20	9° - punti 7
2° - punti 17	10° - punti 6
3° - punti 15	11° - punti 5
4° - punti 13	12° - punti 4
5° - punti 11	13° - punti 3
6° - punti 10	14° - punti 2
7° - punti 9	15° - punti 1
8° - punti 8	16°> punti 0

Sarà classificata prima la barca che avrà percorso la distanza ufficiale della gara nel minor tempo possibile. Tutte le barche saranno classificate secondo il numero di giri completi che avranno effettuato. Per quelle che hanno completato lo stesso numero di giri l'ordine di arrivo sarà secondo l'ordine con cui avranno tagliato il traguardo. Il numero dei giri completati durante le ripartenze sarà conteggiato per la classifica. I punti saranno assegnati ai primi 15 classificati. Le barche che hanno completato il 90% o più della percorrenza della gara, ma non hanno tagliato il traguardo dopo che il vincitore lo ha tagliato, saranno classificate dopo le barche che hanno fatto lo stesso numero di giri ma che hanno anche tagliato il traguardo dopo il vincitore. Per avere il punteggio pieno, la barca in testa deve aver completato il 70% del numero ufficiale di giri della gara. Due barche sono considerate ex-equò quando tagliano il traguardo contemporaneamente, in questo caso la posizione migliore verrà assegnata a chi ha effettuato il giro più veloce in gara.

Se una gara interrotta non può ripartire "per forza maggiore", i punti saranno attribuiti come segue:

- 70% o più del compimento totale della gara: punteggio pieno
- meno del 70% del compimento totale della gara: metà punteggio
- meno del 35% del compimento totale della gara: nessun punteggio

CATEGORIE: F125/F250/-F4- (per ognuna delle manches)

1° - punti 400	12° - punti 17
2° - punti 300	13° - punti 13
3° - punti 225	14° - punti 9
4° - punti 169	15° - punti 7
5° - punti 127	16° - punti 5
6° - punti 95	17° - punti 4
7° - punti 71	18° - punti 3
8° - punti 53	19° - punti 2
9° - punti 40	20° - punti 1
10° - punti 30	21°> punti 0
11° - punti 22	

Il concorrente per l'acquisizione del punteggio deve aver compiuto almeno il 75% del percorso fatto dal vincitore (giri arrotondati per eccesso).

Sarà classificata prima la barca che avrà percorso la distanza ufficiale della gara nel minor tempo possibile. Tutte le barche saranno classificate secondo il numero di giri completi che avranno effettuato, per essere classificate le barche devono comunque prendere bandiera dopo il vincitore. Per quelle che hanno completato lo stesso numero di giri l'ordine di arrivo sarà secondo l'ordine con cui avranno tagliato il traguardo. I punti saranno assegnati ai primi 20 classificati. Per avere il punteggio pieno, la barca in testa deve aver completato il 70% del numero ufficiale di giri della manche.

Due barche sono considerate ex-aequo quando tagliano il traguardo contemporaneamente o acquisiscono lo stesso punteggio in una gara multi-manches. In questi due casi prevale la barca che ha segnato il miglior tempo totale di una manche, ma solo se ha completato la gara o tutte le manches.

Se una manche interrotta non può ripartire "per forza maggiore", i punti saranno attribuiti come segue:

- 70% o più del compimento totale della manche: punteggio pieno
- meno del 70% del compimento totale della manche: metà punteggio
- meno del 35% del compimento totale della manche: nessun punteggio.

E - Classifica finale

Vengono presi in considerazione tutti i punteggi ottenuti nelle gare/manches effettuate dai piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano. La classifica finale sarà stilata per somma dei punteggi acquisiti a fine delle manifestazioni. In caso di parità di punteggio il titolo di Campione Italiano verrà assegnato al pilota che abbia vinto più gare. A parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi posti, terzi posti, etc.

Le manifestazioni hanno inizio con l'apertura delle verifiche amministrative/tecniche e si chiudono mezz'ora dopo l'esposizione dell'ultima classifica (salvo reclami). I piloti, prima di lasciare il parco-alaggi, devono essere sicuri che la propria barca non sia tra quelle soggette a verifica tecnica.

Art. 10 - IMBARCAZIONI

A - Imbarcazioni ammesse

Possono partecipare alle prove di Campionato Italiano Velocità Circuito le barche verificate idonee e provviste di certificato di stazza-logbook per le categorie nazionali e/o internazionali.

È possibile iscrivere e far verificare più di una imbarcazione per pilota, lo stesso dovrà comunque dichiarare al Commissario Tecnico, prima delle prove cronometrate, l'imbarcazione verificata che userà. Nel corso di una manifestazione è quindi ammessa la sostituzione dell'imbarcazione prima e non oltre l'inizio delle prove cronometrate. Tutti i motori dovranno essere preventivamente verificati e punzonati dal Commissario Tecnico. Il motore può essere sostituito tra una gara e l'altra purché le gare siano singolarmente valide per il punteggio di Campionato Italiano, l'imbarcazione perderà però la posizione in griglia ottenuta dai risultati della gara precedente e partirà in coda al pontile (il motore sostituito deve essere portato immediatamente al parco chiuso). Se il motore viene sostituito dopo le prove cronometrate, l'imbarcazione perde il tempo ottenuto e partirà in coda al pontile.

Per gare in più manches:

- se il motore viene sostituito dopo le prove cronometrate, l'imbarcazione perde il tempo ottenuto e partirà in coda al pontile.
- se il motore viene sostituito tra una manche e l'altra, l'imbarcazione perde tutti i punteggi ottenuti fino a quel momento e ripartirà in coda.

Il motore può essere sostituito tra una manche e l'altra, ma con la perdita di tutti i punteggi ottenuti fino a quel momento. In entrambi i casi i nuovi motori dovranno sempre essere stati punzonati e verificati dal Commissario Tecnico. La sostituzione del motore e le modifiche che comportano la manomissione della punzonatura effettuata dal Commissario Tecnico devono essere preventivamente autorizzate dallo stesso. I motori trovati privi di punzonatura dopo le prove cronometrate e/o le gare saranno squalificati ed i punti della gara verranno persi. Il pilota è responsabile unico della manutenzione e delle condizioni in cui il proprio motore si trova in assetto da gara.

Non costituiscono scusanti le eventuali irregolarità tecniche nelle parti del motore dovute a difetti di costruzione, imperizia del meccanico/preparatore o danni causati dal proprietario precedente.

Nelle manifestazioni dove prevista la diretta streaming, verrà sorteggiata un'imbarcazione, tra tutti gli iscritti, che dovrà obbligatoriamente posizionare la camera board consegnatagli dagli operatori TV. Tutti i piloti devono quindi predisporre le proprie imbarcazioni per il posizionamento della "camera board" tipo "go pro".

B - Livrea delle imbarcazioni

È obbligatorio partecipare a qualsiasi tipo di gara e validità, in Italia ed all'estero, con applicati alla propria imbarcazione, su entrambi i lati:

- numero di gara (articolo UIM 206.02)
- bandiera italiana (articolo UIM 206.01)
- pubblicità (articolo UIM 203.051) compatibilmente ai divieti previsti dalla Legge italiana
- nome-cognome del pilota (vicino al posto guida)
- stemma F.I.M. (prima del nome, sulla stessa linea)
- stemma U.I.M. solo per le gare internazionali (art. UIM 502)

Art. 11 - CERTIFICATO DI STAZZA – LOGBOOK

A - Certificato

Il certificato di stazza-logbook ha validità annuale, riporta le indicazioni dimensionali dell'imbarcazione, le caratteristiche del propulsore e identifica i Costruttori dell'imbarcazione e del motore.

Il certificato di stazza-logbook è ad uso puramente interno della F.I.M. e conforme alle regole internazionali U.I.M.-Circuit Rules art. 501, detta denominazione serve ad individuare il documento. Preposti alla stazzatura dei mezzi sono gli stazzatori iscritti all'Albo ufficiale della F.I.M. Gli ufficiali tecnici di gara possono effettuare le stazze-logbook solo se iscritti all'albo di cui sopra. Eccezionalmente e solamente in occasione di gare all'estero la stazza-logbook potrà essere rilasciata dal delegato italiano presso la manifestazione, sarà comunque da revisionare a cura di un Ufficiale Tecnico autorizzato al rientro in Italia.

Il certificato di stazza-logbook dovrà essere presentato dal pilota all'atto delle verifiche amministrative e tecniche in ogni gara regionale, nazionale ed internazionale. È cura del Commissario Tecnico annotare la data, il luogo di partecipazione all'evento e l'esito della verifica pre-gara.

Se durante la manifestazione l'imbarcazione o il cockpit subiscono un danno questo verrà annotato dal Commissario Tecnico con l'indicazione della necessità di verifica della riparazione nella gara successiva. In una apposita sezione verranno inoltre allegate, se necessarie, le fotografie del danno riscontrato. È cura dell'Ufficiale Tecnico annotare presso la Segreteria le eventuali nuove modifiche sulla copia in possesso della F.I.M.

Affinché tutte le imbarcazioni siano dotate del logbook, durante tutte le manifestazioni del 2025 verrà utilizzata la seguente procedura:

- all'atto della prima iscrizione ad un evento, a fronte della stazza valida, verrà fornito un logbook che sostituirà il Certificato di stazza esistente. Questo verrà compilato dal Commissario Tecnico durante la verifica pre-gara ed avrà scadenza annuale (anno solare).
- All'atto del rinnovo del certificato di stazza o della richiesta di una nuova stazzatura l'imbarcazione verrà ristazzata con il nuovo certificato di stazza-logbook (vedere la procedura rilascio certificato di stazza-logbook per barche circuito).

In caso di smarrimento del certificato di stazza-logbook l'imbarcazione dovrà essere ristazzata e sarà dovuto un pagamento pari ad una nuova stazzatura.

B - Procedura di rilascio

Per il rilascio del certificato di stazza-logbook il richiedente deve sottoporre alla F.I.M. la domanda su apposito modulo e con la prevista tassa: tassativamente 30 giorni prima dell'effettuazione della gara alla quale l'imbarcazione deve prendere parte.

La Commissione Circuito, Settore Tecnico, esamina le richieste e nomina uno stazzatore.

La Segreteria concorderà con il richiedente: data e luogo per le operazioni di stazzatura.

L'imbarcazione sarà stazzata solamente a costruzione e procedure completate ed in allestimento di gara. Al momento della stazzatura il richiedente deve mettere a disposizione quanto necessario

per effettuare le operazioni di pesatura, oppure deve produrre un documento ufficiale di pesatura rilasciato da un Ente autorizzato.

Il RILASCIO della stazza-logbook deve essere richiesto:

- alla prima stazzatura dell'imbarcazione
- per cambio di stazza e di categoria

Ogni barca non può essere stazzata contemporaneamente per due categorie differenti.

Al fine di snellire le operazioni di stazzatura la F.I.M. organizzerà opportuni raduni. In caso le operazioni di rilascio del certificato di stazza vengano effettuate durante i sopracitati raduni le spese degli stazzatori saranno a carico della F.I.M. Nel caso invece che dette operazioni siano richieste in località e date differenti dai sopracitati raduni le spese di trasferta dello stazzatore (vitto, alloggio e spese viaggio) saranno a carico del richiedente stesso. Dette spese comunque non potranno essere inferiori a € 105,00.

C - Procedura per il rinnovo

Il certificato ha validità solo per l'anno solare in corso, deve quindi essere rinnovato annualmente. In mancanza di due rinnovi annuali consecutivi il certificato non è più valido e la stazzatura va rifatta come nuova.

All'atto delle verifiche tecnico/amministrative della prima gara dell'anno 2025 alla quale partecipa l'imbarcazione, deve essere consegnato alla segreteria sportiva della gara il certificato di stazza rilasciato ed il modulo allegato compilato in ogni sua parte e debitamente firmato dal proprietario del mezzo. Se la barca è stata valutata tecnicamente idonea e conforme alle norme tecniche in corso della sua categoria: il certificato di stazza logbook sarà rinnovato per l'anno solare in corso mediante timbratura e firma da uno stazzatore ufficiale F.I.M.

In caso di incidente, l'Ufficiale di Gara Tecnico deve riportare la descrizione dei danni sulla quarta pagina del modulo di stazza-logbook definitivo. Perché l'imbarcazione sia riammessa alle gare, in caso di annotazioni (incidenti) il proprietario o il concorrente deve sottoporre all'Ufficiale di Gara Tecnico, all'atto delle verifiche pre-gara, la certificazione da parte del costruttore (sottoscritta nell'apposito spazio) che le riparazioni sono state eseguite.

D - Tasse 2025

- Rilascio stazza-logbook:

€ 30,00: categorie F125 / F250 / GT30 / OSY-400-FormulaJUNIOR ELITE

€ 105,00: tutte le altre categorie

- Rinnovo annuale stazza - logbook: gratuito per tutte le categorie

- Duplicato stazza - logbook: € 50,00 per tutte le categorie

Art. 12 - CIRCUITI e PERCORSI DI GARA

A - Tipologia

Le gare, di qualsiasi tipo e validità, possono essere disputate:

- in circuiti di forma ovale, rettangolare e triangolare aventi uno sviluppo totale di un minimo di 1.500 mt. (con rettilinei parziali mai superiori ai 850 mt. di lunghezza)
- in circuiti diversi con uno sviluppo totale massimo di 2500 mt. (con rettilinei parziali mai superiori a 850 mt.)
- in circuito per le categorie Formula JUNIOR ELITE, con uno sviluppo minimo di 800 mt. ad un massimo di 1.100 mt., con rettilinei parziali mai superiori ai 400 mt. di lunghezza (fatta eccezione per il rettilineo di partenza).
- in circuito per le categorie F125, F250, GT30, OSY-400-F4, con uno sviluppo minimo di 1000 mt. ad un massimo di 1.500 mt., con rettilinei parziali mai superiori ai 500 mt. di lunghezza (fatta eccezione per il rettilineo di partenza)
- in linea, con partenza ed arrivo in località diverse.

La conformazione del percorso deve essere specificata nell'avan-programma da sottoporre all'approvazione della Commissione Circuito e può avere anche virate a destra (tranne per le categorie F125, F250, OSY-400). In ogni caso, il percorso può essere modificato a discrezione del Commissario Generale quando non sia conforme a quanto specificato nell'avan-programma o quando lo richiedano ragioni di sicurezza.

B – Distanza pontile partenza prima boa

La distanza tra la linea di partenza e la prima boa di virata deve essere in linea retta di almeno mt. 250. (UIM art. 307.2).

C - Ponti

La presenza di ponti nei campi di gara in circuito è da evitare per motivi di sicurezza.

Solo se impossibile escluderli, devono avere campate parziali con una larghezza minima di 50 mt. (alte almeno 15 mt.) per le categorie di imbarcazione tipo hydroplane, e di minimo 80 mt. di larghezza (alte almeno 15 mt.) per tutte le altre categorie (UIM art. 106.02).

Art. 13 - GARE

A - Iscrizioni alle gare

Le iscrizioni al campionato italiano Circuito sono regolamentate dall'art. 8 del presente regolamento.

Tutti i piloti che partecipano alle prove di Campionato Italiano in circuito sono tenuti a trasmettere entro il 30 aprile 2025 all'ufficio stampa F.I.M.: una scheda personale che riporta il curriculum sportivo ed almeno due belle foto della barca in corsa.

B - Riunione piloti

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali della manifestazione). Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e prima delle prove libere, durante la quale dovranno essere presentati gli ufficiali di gara incaricati specificando le loro singole mansioni.

In caso di prove internazionali deve essere prevista la presenza di un traduttore di lingua inglese.

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti che devono, all'inizio della riunione, firmare per appello nominale. In caso di mancata presenza alla riunione, il pilota verrà sanzionato con € 250,00 da pagarsi immediatamente pena l'esclusione dalla manifestazione. Dovrà quindi e comunque effettuare un briefing con il Commissario Generale.

In caso di eventuali variazioni degli orari la notifica verrà esposta presso la Segreteria Corsa.

Il Commissario Generale potrà, a suo giudizio, ulteriormente riunire i piloti delle singole categorie in qualunque momento lo ritenga necessario, anche con convocazione a mezzo altoparlante.

C - Prove libere

In ogni manifestazione devono essere programmate delle prove libere, secondo le necessità e regole delle varie categorie e secondo le normative U.I.M. per quanto riguarda le prove di validità internazionale.

D - Prove cronometrate di qualificazione

In ogni manifestazione sono sempre obbligatorie le prove di qualifica.

I piloti delle categorie F2/F4 non possono prendere il via senza avere il proprio radioman contemporaneamente presso la giuria.

In caso di ex-aequo la posizione migliore sarà assegnata al pilota che avrà stabilito il suo miglior tempo sul giro nel minor tempo passato dall'inizio delle prove cronometrate.

Per le prove con validità internazionale valgono le norme F.I.M./U.I.M.

La fine delle prove deve essere sempre segnalata con la bandiera a scacchi bianco-nera.

E - Griglia di partenza

La griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione o, se per causa di forza maggiore risulti impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, essa sarà determinata in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano.

I piloti della categoria F2-F4 non possono essere ammessi al via senza avere il proprio radioman contemporaneamente presente presso la giuria.

Per la prima gara della stagione la griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione, ma se per causa di forza maggiore risultasse impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione: la griglia sarà determinata a sorteggio.

Per deroga, a giudizio del Commissario Generale (tranne nelle gare con validità internazionale) possono essere ammessi anche i piloti che, solo per seri motivi particolari, non hanno potuto partecipare alle prove di qualificazione (esclusi i piloti alla loro prima gara F.I.M. in assoluto).

I piloti ammessi in deroga devono comunque e sempre effettuare almeno 2 giri liberi del circuito. Partono in griglia posizionati dopo l'ultimo qualificato nelle prove cronometrate (in caso di più piloti

in deroga, le posizioni saranno assegnate per sorteggio tra di loro).

In tutte le categorie la griglia di partenza di ogni gara/manche (tranne la prima determinata dai tempi di qualifica) è determinata dalla classifica della gara/manche precedente. L'imbarcazione che ha ottenuto la "pole-position" partirà in griglia con la posizione interna rispetto alla prima boa di virata, tutti gli altri concorrenti partiranno inderogabilmente dalle posizioni a seguire dalla "pole-position".

Se i tempi organizzativi lo consentono, ad esclusione della categoria F.2, le sei barche meglio qualificate nei tempi di qualificazione potranno effettuare ulteriori due giri cronometrati individuali immediatamente dopo le prove cronometrate. I tempi ottenuti, se migliorati, potranno rideterminare la griglia di partenza.

Nel caso in cui il numero dei piloti iscritti ad una prova risultasse superiore al massimo stabilito dal seguente punto F, il Commissario Generale, una volta verificato il numero dei piloti ammessi, procederà come indicato a proposito dalle norme U.I.M.

F - Numero massimo dei piloti ammessi

Il numero massimo dei piloti ammessi a gareggiare in ogni campo di gara è di 24 piloti per le categorie fino a 1000 cc. e di 20 piloti per le categorie da 1001 cc. in poi. Comunque, sempre secondo il numero massimo di partenti previsti dalle omologazioni dei vari circuiti.

G - Partenze

Le partenze possono essere.

DA FERMO con la seguente procedura (UIM 307/03-04)

- Un membro del team deve tenere l'imbarcazione con due mani vicino al pontile di partenza. L'imbarcazione non può essere lasciata fino al segnale di partenza.

Pena la perdita di due posizioni nei risultati della manche.

- Quando il commissario al pontile giudica tutti i piloti pronti per la partenza e con tutti i motori spenti, espone la bandiera verde. Da questo momento il commissario generale inizia la procedura ufficiale per la partenza. Il Direttore di Gara può giudicare, in qualsiasi momento, la necessità di annullare la partenza esponendo la bandiera rossa e facendo ricominciare la procedura.

- Due minuti prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale con un razzo o tramite tabella di segnalazione "2 minuti". Può essere dato anche 3 minuti prima, ma solo se è stato comunicato anticipatamente alla riunione piloti.

– Un minuto prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "1 minuto".

– 30 secondi prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "30 secondi" ed i motori devono essere spenti.

– Alla fine dei 30 secondi la luce rossa viene accesa.

– Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo è il segnale di partenza.

I piloti che lasciano il pontile durante i 2 (3) minuti e i 30 secondi sono squalificati.

I piloti che avviano i motori durante gli ultimi 30 secondi prima della partenza sono squalificati.

I piloti che avviano i motori o lasciano il pontile con la luce rossa ancora accesa perdono un giro.

Spingere per ottenere un vantaggio e/o sollevare barche con avviamento elettrico comporta la penalità di un giro.

E' vietato ai piloti alzarsi in piedi durante la partenza e per tutta la durata della gara; al pilota che non rispetta detto divieto gli verrà comminato il cartellino giallo.

Dopo l'esposizione di un segnale di tempo, la luce rossa sarà riaccesa.

Un pilota che non è riuscito a partire prima che la luce rossa sia riaccesa deve attendere che tutti i concorrenti abbiano lasciato il pontile di partenza e deve attendere le indicazioni del commissario del pontile per partire in modo corretto per la gara.

Le barche che falliscono la partenza devono ritornare a riva. Se gli assistenti del concorrente entrano in acqua nuotando o camminando verso la barca, la stessa sarà squalificata dalla gara.

Dal momento del distacco dal pontile i piloti devono mantenere le proprie posizioni in linea retta sino al raggiungimento della boa di virata e poi per tutta la virata fino alla sua conclusione (segnalata dal posizionamento di una boa) senza interferire nella traiettoria delle altre imbarcazioni. La barca in testa, se non è la pole, deve lasciare all'interno della curva spazio sufficiente alle altre barche per poter impostare la curva.

Al pilota che non rispetta questa regola verrà applicata una o più delle seguenti sanzioni:

- Squalifica: per manovre che causano incidenti o gravi danni ad altre imbarcazioni;
- 1 giro di penalità: per aver ottenuto un chiaro vantaggio tagliando la traiettoria o bloccando la guida di altri concorrenti;
- 2 giri di penalità per non aver mantenuto le loro posizioni di partenza fino alla prima boa di virata e per tutta la prima virata senza interferire con il percorso delle imbarcazioni concorrenti. La barca in testa, se non in posizione di pole, deve lasciare spazio sufficiente all'interno per consentire agli altri, di affrontare la virata.

PROCEDURA DI PARTENZA ALTERNATIVA

L'inclusione di una boa di sicurezza obbligatoria di partenza/allineamento ad almeno 250 metri dal pontile può essere considerata come la prima virata quando si mantiene la propria corsia. La prima virata vera e propria che segue tale punto deve essere ad almeno 250 metri più avanti.

Tutti i percorsi di hydroplani delle classi "O" devono avere un minimo di 4 boe posizionate in modo da creare un raggio di virata minimo di 35 metri dove sia possibile.

Deve esserci una distanza massima di 500 metri dal pontile alla prima boa di virata ed in rettilineo. Quindi può essere usata la seguente procedura di partenza alternativa.

Il piazzamento della boa di partenza/allineamento alla distanza approssimativa di metri 250 dal pontile può contare come prima virata quando viene mantenuta la posizione di partenza (di pontile) – (art. 307.02). La prima boa di virata attuale deve essere piazzata a 250 metri più lontano.

La constatazione del cambio di traiettoria segnalata dall'Ufficiale di Gara (appositamente posizionato dal C.G.) o eventualmente eccepita sotto forma di reclamo: comporterà l'applicazione delle sanzioni disciplinare previste dal Regolamento Circuito 2025. L'Organo giudicante in ogni grado potrà avvalersi, per l'accertamento di quanto sopra, anche di supporti audiovisivi.

CON BARCA STARTER

In questo caso la procedura di partenza verrà determinata dal Direttore di Gara sentiti il rappresentante del Comitato Organizzatore ed i rappresentanti piloti delle varie categorie.

H - Percorrenza minima

Percorrenza minima delle categorie nazionali ed internazionali:

- OSY- 400 /F. JUNIOR ELITE: km. 6 per ciascuna manche (max 8 Km.)
- F125: km. 8 (max 12 km.)
- F250-GT30-F4: km. 12 per ciascuna manche (max 17 Km.) + **Joker Lap**
- F. 2 - S.2000: km. 20 per ciascuna gara

I - Intervallo tra le gare/manches

Un intervallo minimo di 60 minuti dovrà trascorrere tra la fine di una gara/manche e l'inizio dell'altra. In caso di problemi meteo od imprevisti, l'intervallo, a giudizio del Direttore di Gara, può essere ridotto a 30 minuti per le gare nazionali e come previsto dall' U.I.M. per le internazionali.

L - Reclami e depositi cauzionali

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

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

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

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

In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00 deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di € 150,00 per i fuoribordo corsa e di € 200,00 per gli entrobordi ed i fuoribordo sport.

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

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

M - Parco chiuso

Immediatamente dopo la fine della gara/manche finale di ogni categoria, le prime tre imbarcazioni classificate dovranno andare direttamente nel parco-chiuso senza alcuna sosta intermedia e saranno verificate d'ufficio dai Commissari Tecnici, pena l'automatica squalifica da tutte le

gare/manches della categoria in programma nella manifestazione. Tutti i piloti con le proprie barche devono rimanere disponibili sul campo gara fino al termine delle verifiche tecniche e terminato l'orario delle sanzioni e proteste. Solo il Direttore di Gara può autorizzare la partenza dei piloti e delle barche. La partenza di un pilota/barca non autorizzata comporta la squalifica del pilota dalla manifestazione stessa.

Le sole persone autorizzate ad entrare nel parco chiuso, al momento della verifica della propria imbarcazione, sono il pilota e max 2 meccanici per ogni imbarcazione verificata; per le categorie OSY/400, GT30 e F4 alle verifiche dei primi tre classificati (obbligatorie) possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i 3 piloti con i rispettivi meccanici (max 2 per pilota).

Le chiavi, attrezzature e meccanici che servono allo smontaggio di parti sottoposte a verifica, espressamente richieste dall'Ufficiale Tecnico, devono essere messe a disposizione dal pilota.

N - Premiazioni

Sono previste coppe per i primi 3 della classifica finale per somma di gare/manches.

I premi (coppe e medaglie) dovranno essere consegnati momentaneamente al primo, secondo e terzo qualificati in gara per le foto di rito sul podio e solo al termine dell'intera cerimonia di premiazione, consegnati definitivamente ai piloti.

Ciò al fine di garantire a tutti i premiati il giusto riconoscimento sportivo da parte della stessa platea.

È fatto obbligo ai piloti premiati presenziare alla Premiazione e di indossare solo la tuta o la divisa ufficiale del team. La contravvenzione degli obblighi sarà automaticamente sanzionata con € 500,00 e la perdita della coppa in palio. Nel caso la premiazione avvenga 90 minuti dopo la fine dell'ultima gara: il pilota è libero da ogni obbligo.

O - Gara interrotta e Ripartenze (UIM - 311)

IN GENERALE

- Per gara interrotta si intende una gara fermata dal Direttore di Gara dopo la partenza. La interruzione della gara è una decisione presa unicamente dal Direttore di Gara e dagli Ufficiali di gara da lui specificatamente incaricati.

- Il segnale di gara-interrotta deve essere fatto tramite l'esposizione della bandiera rossa e razzo fumogeno rosso (se le regole locali lo consentono). Se il razzo/fumogeno rosso non può essere usato, deve essere comunicato durante il briefing piloti. È raccomandato che il semaforo di partenza sia girato verso il senso di marcia della gara dopo la partenza ed acceso solo con la luce rossa.

- La gara/manche viene interrotta quando una o più imbarcazioni generano una situazione di pericolo persistente causata da collisione, ribaltamento o guasto, o quando qualcuno è caduto in acqua sul percorso di gara o si presume possa essere ferito o la continuazione della gara possa costituire un pericolo per i partecipanti.

- I piloti le cui azioni producano un'interruzione non potranno prendere punti né ripartire. Se il pilota sanzionato presenta reclamo, gli sarà consentito di ripartire, restando il risultato soggetto alla decisione della giuria. Per non ritardare la gara, il reclamo riguardante la riammissione, può inizialmente essere verbale. Un regolare reclamo scritto deve essere presentato dopo la fine della manche o della gara. Se non viene presentato un reclamo scritto al termine della manche/gara, il pilota che ha presentato reclamo verbale sarà squalificato dall'intera manifestazione.

- I piloti squalificati, non possono ripartire (a meno che non presentino il reclamo di cui al punto precedente).

- Qualsiasi penalità inflitta durante una gara/manche che è stata interrotta, è valida anche dopo la ripartenza della stessa gara/manche.

- Le posizioni di partenza al pontile corrispondono alle posizioni ottenute nella gara alla fine del giro prima dell'interruzione. Nel caso in cui non sia stato effettuato alcun giro, la griglia di partenza sarà la griglia della partenza precedente.

- I piloti che non riescono a raggiungere il pontile con il proprio motore non potranno ripartire.

Questa norma si applica solamente alle categorie con avviamento elettrico.

- Le riparazioni possono essere fatte solo alle barche che sono tornate al pontile di partenza con il proprio motore (vedi punto precedente). Le barche riparate possono rientrare in gara solo se autorizzate dall'ufficiale di gara incaricato al pontile di partenza. Le aree dove possono essere

riparate le barche saranno indicate dal Direttore di Gara durante la riunione piloti.

- Nel caso di gara/manche con ripartenza, ogni barca riparata deve essere pronta a prendere la sua corretta posizione di partenza indicata dall'ufficiale di gara preposto. Se la barca non è pronta, dovrà ripartire dall'ultima posizione dello schieramento sul pontile.

- Se la gara è già iniziata i piloti possono ripartire solo su indicazione dell'ufficiale di gara preposto.

- Tutte le barche che sono pronte ed eleggibili a competere possono prendere parte alla ripartenza della gara/manche.

GARA IN PIU' MANCHES

- Quando l'imbarcazione in testa ha completato meno del 70% dei giri richiesti la manche dovrà essere ripetuta.

- Ci sarà una sola ripartenza. Nella manche finale ci potrà essere una seconda ripartenza se la prima ripartenza della manche finale è stata fermata prima che il 35% dei giri richiesti sia stato completato.

- I giri ottenuti nelle partenze precedenti non vengono considerati.

- La ripartenza comporta il numero originale di giri ed è permesso il rifornimento di carburante.

- Soltanto i piloti in gara ovvero conteggiati prima dell'interruzione hanno i requisiti per poter ripartire.

- Quando una manche viene interrotta dopo che l'imbarcazione in testa ha completato il 70% dei giri richiesti, la manche non ripartirà e viene assegnato il punteggio pieno.

- I punteggi, in una manche che è stata ripresa e poi ancora sospesa, verranno assegnati come segue.

Fino al 35% dei giri richiesti: metà punteggio (se la barca in testa alla manche ha effettuato almeno un giro completo, cronometricamente registrato ed identificato. Diversamente il punteggio sarà: 0).

Oltre il 35% dei giri richiesti: punteggio pieno.

- In caso di una seconda ripartenza nella manche finale il punteggio sarà pieno, dopo che la barca di testa ha completato almeno 1 giro completo. Se la barca di testa non completa neanche un giro, verranno dati 0 (zero) punti.

GARA IN MANCHE UNICA

- I piloti con i requisiti richiesti possono unirsi alla nuova partenza anche se non hanno partecipato alle partenze precedenti.

- La gara riprenderà solo quando, dopo aver tolto un giro per ciascuna interruzione, i rimanenti giri saranno almeno il 20% del totale originale. Tali giri saranno il numero rimanente di giri da effettuare.

- I piloti con i requisiti richiesti devono tornare direttamente alla linea di partenza, senza assistenza esterna e senza rifornimento.

- Il numero dei giri di ogni pilota da conteggiare sarà quello alla fine dell'ultimo giro antecedente l'interruzione.

- I giri conteggiati dalla partenza originale e tutte le ripartenze verranno sommati per stabilire le posizioni finali.

P - Boe di virata

Per ragioni di sicurezza, ogni punto boa/virata deve essere formato da una coppia di boe (grappolo di boe non legate insieme). La boa di virata a destra deve essere gialla.

Il circuito può essere del tipo a:

- bastone: grappolo di 2 boe a monte e grappolo di 2 boe a valle (totale 4 boe - 2 virate)

- triangolo: grappolo di due boe su ogni angolo del triangolo (totale 6 boe - 3 virate)

- quadrilatero: grappolo di due boe su ogni angolo del quadrilatero (totale 8 boe - 4 virate)

- più lati (con virate a destra e sinistra - tipo F.1): grappolo di 2 boe ad ogni virata

Pertanto, per ogni punto boa/virata, se un pilota:

- salta la boa: perde un giro;

- riprende la boa: squalifica;

- tocca la prima boa (intesa come la prima del grappolo) durante la virata: nessuna penalità.

- danneggia o distrugge o sposta la prima boa (intesa come la prima del grappolo): un giro di penalità e risarcimento al Comitato Organizzatore di € 110,00.

- tocca la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo): nessuna penalità.

- danneggia, distrugge o mette fuori posto la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo):

squalifica e risarcimento al Comitato Organizzatore di € 110,00.

In caso di boa unica, le penalità verranno applicate come se fosse la seconda boa (intesa come la seconda del grappolo).

Il risarcimento dovrà essere versato direttamente al Comitato Organizzatore. Sarà cura della Segreteria sportiva F.I.M. segnalare al Comitato Organizzatore, secondo la relazione scritta degli Ufficiali di gara sul percorso, i responsabili della distruzione delle boe.

È facoltà del Direttore di Gara interrompere la gara per distruzione delle boe ed alterazione del circuito, nel caso ravvedesse una situazione di pericolo per i piloti. In tal caso si rimanda a: Gara interrotta.

Nel caso in cui non venga fermata la gara, i concorrenti gireranno sulle boe rimaste. Nei casi di sganciamento di una delle due boe del grappolo i piloti devono virare sulla boa rimasta ancorata. Nel caso di sganciamento di tutte e due le boe di virata, la gara sarà automaticamente fermata dal Direttore di Gara. Nel caso venga distrutto, o si sganci, un grappolo di boe di virata durante le prove cronometrate è fatto obbligo fermare le prove e ripristinare il circuito.

Q - Corridoio di partenza

All'altezza della prima boa di virata dovrà essere posizionato un gavitello arancione di delimitazione del corridoio di partenza, posto sulla verticale ed in corrispondenza dell'ultima posizione della griglia. Pertanto, il corridoio di partenza sarà determinato dalla congiunzione teorica dei punti corrispondenti alla prima posizione di partenza (pole- position) con la prima boa di virata, nonché dalla congiunzione teorica dell'ultima posizione di partenza con il gavitello di delimitazione.

R - Regole di rotta e doppiaggio

Ogni barca deve rispettare le regole di rotta e doppiaggio previste dall' U.I.M. (art. 312).

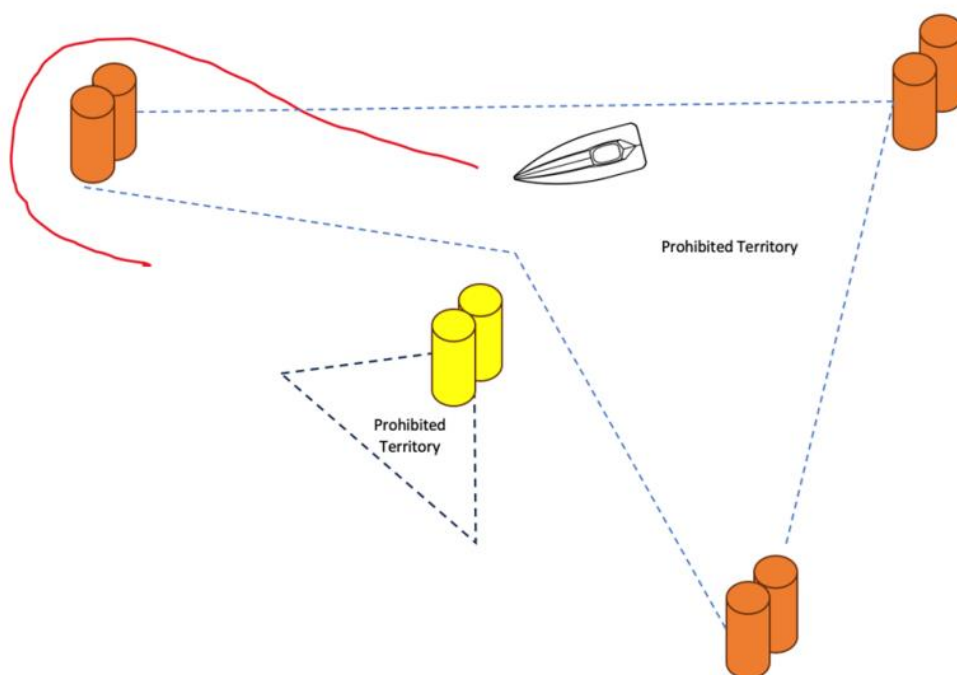
S - Inclinazione del pontile di partenza

Il pontile di partenza dovrà presentare un'inclinazione, rispetto all'asse orizzontale della prima boa di virata, di 50 gradi minimo con l'estremità avanzata di tale pontile corrispondente alla posizione più interna rispetto alla prima boa di virata stessa. Qualora il pontile di partenza venga ricavato da una struttura fissa (esempio banchina portuale), la suddetta inclinazione dovrà essere ottenuta mediante idoneo posizionamento della prima boa di virata.

Qualora, il pontile di partenza non rispettasse l'inclinazione corretta o non ci fosse lo spazio sufficiente per schierare tutte le barche o per motivo di forza maggiore non fosse possibile lo schieramento delle barche sul pontile di partenza, dovrà essere effettuata la partenza lanciata.

T - Territorio proibito

È definito "territorio proibito" l'area nella quale l'imbarcazione può transitare ma perde il diritto di precedenza verso gli altri piloti, l'imbarcazione è quindi obbligata a rallentare e tornare nell'area definita del circuito. Se un'imbarcazione A spinge un'altra imbarcazione B nell'area definita "territorio proibito" con contatti e manovre pericolose il pilota alla guida dell'imbarcazione A deve essere sanzionato per guida pericolosa.



U – Joker Lap

Per le classi GT e per la F4, il circuito di gara può prevedere un giro lungo, chiamato Joker Lap, se applicabile al particolare tracciato di gara.

Questo viene realizzato aggiungendo una boa aggiuntiva, che rende il giro più lungo di almeno 200 metri rispetto al giro normale del tracciato.

Il colore della boa del giro lungo è bianco o metà arancione e metà giallo.

Ogni pilota deve percorrere questo giro lungo almeno una volta per manche o, in caso di gara a manche unica, almeno una volta per gara.

L'utilizzo del Joker Lap non è consentito durante il primo giro completo dopo la partenza. La progettazione del Joker Lap deve essere definita nell'omologazione del circuito di gara. L'utilizzo del Joker Lap durante la gara deve essere indicato nel Programma della gara.

Quando si passa dal tracciato normale al Joker Lap e quando si ritorna al tracciato normale, l'imbarcazione non ha "diritto di precedenza" e deve cedere il passo alle imbarcazioni che utilizzano il tracciato normale. Nell'area del Joker Lap, le imbarcazioni seguono le normali regole di gara. La penalità per non utilizzare il Joker Lap obbligatorio è la perdita di un giro.

Art. - 14 CRONOMETRAGGIO E CLASSIFICHE

Il servizio cronometraggio è effettuato dalla Federazione Italiana Cronometristi. La determinazione delle posizioni di classifica è di competenza degli Ufficiali di Gara F.I.M. L'esposizione delle classifiche di prove con validità nazionale deve essere effettuata entro 30 minuti dalla fine della gara. In caso di prove con validità internazionale l'esposizione deve essere effettuata come da norme U.I.M. Il Servizio ufficiali di gara è a cura del Settore Ufficiali di Gara F.I.M. come da Statuto e suo specifico regolamento.

I cronometristi inizieranno a prendere i tempi (prove cronometrate) dopo due giri compiuti dal primo pilota sceso in acqua.

Tutte le attività in acqua devono essere cronometrate (prove libere, prove cronometrate, qualifiche, manche, gare etc.).

Art. 15 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Le verifiche amministrative sono obbligatorie per ogni tipo e validità di gara.

A - Documenti richiesti

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni pilota deve presentare i seguenti documenti con

regolare validità in corso:

- licenza pilota (e super-licenza, dove richiesto, come da norme U.I.M.)
- certificato medico
- certificato "turtle test" (dove richiesto)
- fiche di omologazione del motore (dove richiesto)
- autorizzazione della propria Autorità Nazionale (per piloti stranieri)
- certificato di stazza / log-book

B - Documenti consegnati

Ad ogni pilota, verrà consegnato:

- cartellino per verifiche tecniche "TA"
- copia orari aggiornati
- brochure della manifestazione
- pass F.I.M. Annuali - Concorrente (5 concorrente parco-alaggi ,1 mezzo-assistenza parco-alaggi, 1 pass parcheggio- auto esterno), consegnati in loco direttamente dalla segreteria sportiva F.I.M. ai piloti alla loro prima gara di campionato italiano.

Art. 16 - VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche e di sicurezza sono obbligatorie per ogni tipo e validità di gara, non sono ammesse deroghe ed i verificatori ne sono direttamente responsabili.

A - Verifiche pre-gara

Pena l'esclusione dalla manifestazione, alle verifiche tecniche le barche ed i piloti iscritti alle gare devono risultare completamente conformi a quanto segue:

• logbook- certificato di stazza	da esibire	
• Fiche motore	da esibire	
• Giubbino salvagente – secondo colori UIM	art. 205.06-509.04	UIM
• Casco (specifiche standard SNELL o FIA) e secondo colori UIM	art. 205.07	UIM
• Tuta	art. 205.11	UIM
• Collare	art. 20.B	FIM
• Bandiera Nazionale	art. 206.01	UIM
• Numero di Gara*	art. 206.02-509.19	UIM
• Pubblicità	art. 203.051	UIM
• Nome Pilota	art. 10.B	FIM
• Stemma FIM	art. 10.B	FIM
• Stemma UIM	art. 206.04	UIM
• Estintore a terra	art. 20.D	FIM
• Tappeto assorbi olio	Art. 703	UIM
• Suspendite – Ganci**	art. 205.12	UIM
• Galleggiamento permanente	art. 503.01-509.02	UIM
• Pagaia – secondo colori UIM	art. 503.01	UIM
• Anelli -aggancio	art. 503.01	UIM
• Interruttore spegnimento motore	art. 503.03	UIM
• Frenello - Timoneria	art. 503.05	UIM
• Fissaggio impiantistica	art. 503.05	UIM
• Lubrificanti	art. 508.07	UIM
• Targhetta omologazione	art. 509.01	UIM
• Corni deformabili - palla sottocorno	art. 509.02	UIM
• Cinture di Sicurezza e punti di attacco	art. 509.03-509.18	UIM
• Posizione corretta pilota - capsula	art. 509.05-509.06	UIM
• Deflettore acqua (se senza cupolino)	art. 509.07	UIM
• Protezione elica	art.205.10	UIM
• Spigoli taglienti in capsula	art. 509.08-509.09	UIM
• Volante staccabile	art. 509.10	UIM

• Specchietti retrovisori	art. 509.11	UIM
• Ancoraggio specchietti retrovisori	art. 20.D	FIM
• Interruttore spegnimento motore fuori capsula	art. 509.12	UIM
• Interruttore stacco pompa benzina in capsula	art. 509.12	UIM
• Prese d'aria fronte - barca	art. 509.14	UIM
• Prese d'acqua retro - barca	art. 509.15	UIM
• Apertura cupolino da esterno	art. 509.16	UIM
• Colore fondo capsula	art. 509.19	UIM
• Fissaggio pinna alla carena per barche senza cockpit	art. 522.03	UIM
• Interruttore elettrico principale	Formula Rules	UIM
• Air - bag controllo spia	F.1 Rules	UIM
• Air - bag apertura bombole	F.1 Rules	UIM
• Air - bag controllo switch gravitazionale	F.1 Rules	UIM
• Radio	F.2/F.4 Rules	UIM
• Bombola di aria	F.2 Rules	UIM

Riferimento Circuit Rules 2025

*Il numero di gara deve essere posizionato anche sulla parte piana della coperta dello scafo o nella parte anteriore della capotta; questo per permettere una migliore identificazione dell'imbarcazione dalle riprese video effettuate con il drone (art. 206.06 Reg. UIM).

Il modulo F.I.M. / Verifiche Tecniche Pre-Gara, deve riportare tutte le voci di verifica qui sopra elencate. Deve essere firmato dall'Ufficiale verificatore e dai singoli piloti e deve essere consegnato alla segreteria sportiva in loco prima dell'inizio della manifestazione in acqua (da allegare all'incartamento ufficiale della manifestazione).

Se un pilota non viene ammesso alla gara dal commissario incaricato delle verifiche tecniche la decisione e il motivo devono essere chiaramente indicati con il riferimento all'articolo del regolamento applicato. La decisione e la relativa norma applicata devono essere sottoscritte dal Direttore di Gara e pubblicate in bacheca almeno un'ora prima della riunione piloti per permettere un reclamo ed eventualmente una correzione.

B - Verifiche post gara

Alla fine della gara/manche finale le prime tre barche classificate in ogni classe devono essere immediatamente e direttamente portate dal proprio pilota all'interno del parco chiuso per le verifiche, senza alcuna sosta intermedia e senza alcuno intervento su barca e motore (U.I.M. 321.02).

In caso di mancato rispetto scatta la squalifica per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione, e così pure per il rifiuto di presentare barca e motore alle verifiche tecniche.

Nel parco chiuso delle verifiche possono accedere solo il pilota e 2 meccanici.

Per la categoria promozionale OSY/400 e F4 ad ogni manifestazione di Campionato Italiano devono essere obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento i 3 piloti e i rispettivi meccanici (max 2 per pilota).

Art. 17 - PESI – MISURE – ZAVORRE - PUNTI E FASCE DI SOLLEVAMENTO

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.

B - Procedura per verifica peso minimo

E' obbligatorio mettere a disposizione l'imbarcazione per la pesatura da parte dei Commissari Tecnici. La pesatura può avvenire, a discrezione degli Ufficiali di Gara, in qualsiasi momento della manifestazione. La pesatura del pilota sarà fatta avvalendosi del pesa persone in dotazione agli Ufficiali Tecnici della F.I.M. Il peso del pilota sarà quello corporeo con la sola aggiunta dell'abbigliamento di gara. I pesi dell'imbarcazione e del pilota dovranno essere conformi a quanto previsto dalle norme U.I.M. vigenti.

C – Zavorra (art.503.12 UIM)

1. queste normative relative alla zavorra sono valide per tutte le classi Circuito escluse le classi che hanno normative specifiche per la zavorra (Formula Future-Formula Junior) che vengono già applicate;
2. la zavorra deve avere la resistenza necessaria per rimanere fissa nel punto in cui viene posizionata;
3. la zavorra deve stare all'interno dello scafo fissata con un bloccaggio adatto per la gara;
4. deve essere possibile rimuovere la zavorra per le ispezioni;
5. il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo specificato per ogni classe individuale (citata nei regolamenti per ogni classe);
6. per le classi in cui sono citati il peso minimo dell'imbarcazione e il peso minimo dell'imbarcazione con il pilota, il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo specificato senza pilota per raggiungere questo peso minimo, più eventuale peso che si rende necessario per raggiungere il peso minimo specificato con il pilota.

D – 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.

Per i catamarani equipaggiati di cockpit rinforzato sono obbligatori 3 punti di sollevamento:

- 2 sulla parte posteriore del tunnel della barca
- 1 sulla parte superiore del cockpit

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 (vedi figura).

Il Team deve gestire le operazioni di varo o alaggio 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.

SI



NO



Art. 18 - CARBURANTI - LUBRIFICANTI - BATTERIE

Le ubicazioni del punto di rifornimento carburante e il tipo di carburante da utilizzare dovrà essere indicato sull'avan-programma ed i piloti sono obbligati ad utilizzarlo. La FIM si riserva il diritto di rendere obbligatorio, inizialmente anche a titolo sperimentale e anche in una sola gara, l'uso di monocarburante nelle manifestazioni nazionali ed internazionali.

Nel caso in cui il punto di rifornimento non fosse indicato sull'avan-programma (impossibilità di reperimento), vale l'art. 508.01 U.I.M. Tali disposizioni sono derogabili da norme particolari F.I.M./U.I.M.

Al termine delle prove di qualificazione e delle gare, nel serbatoio dovrà esserci un residuo di almeno 250 cc. di carburante al fine di consentirne la verifica. In caso contrario: se avvenuto in prova il concorrente perderà la posizione conquistata e verrà retrocesso in ultima posizione, se avvenuto in gara verrà squalificato. Il carburante, i lubrificanti, la procedura di verifica ed i rabbocchi permessi sono quelli previsti dai regolamenti specifici di categoria F.I.M./U.I.M. vigenti.

Saranno oggetto di verifica del carburante almeno due piloti per ogni gara. I piloti potranno richiedere in qualsiasi momento la verifica della propria benzina. È obbligatorio l'utilizzo di serbatoi costruiti per l'uso specifico, non contenitori destinati in origine ad altro impiego. I serbatoi e le batterie devono essere ben fissati alla struttura dello scafo, senza alcun utilizzo di sistemi elastici.

Art. 19 - BANDIERE DI SEGNALAZIONE

Tutte le bandiere devono avere una misura minima di 100 cm. x 60 cm.

- **Verde:** segnalazione che tutte le barche sono pronte per la procedura di partenza
- **Rosso:** arresto immediato della competizione
- **Giallo:** situazione di pericolo sul percorso
- **Blu:** situazione di doppiaggio
- **Nero:** ordine di arresto al pilota al quale viene esibita assieme al suo numero di gara
- **Scacchi bianco-nero:** fine della gara e fine delle prove cronometrate.

Le suddette segnalazioni possono essere integrate da indicazione su apposito schermo luminoso.

Art. 20 - NORMATIVE DI SICUREZZA

A - Premessa

Le normative di sicurezza devono essere rispettate e fatte rispettare in tutte le manifestazioni, di qualsiasi tipo e validità, organizzate sul territorio nazionale.

Gli organizzatori, gli ufficiali di gara, i piloti e tutti gli addetti ai lavori hanno l'assoluto obbligo di conoscere preventivamente il Regolamento Circuito F.I.M. 2025 e di quello internazionale U.I.M. 2025 per tutto ciò che riguarda le norme di sicurezza.

Ognuno è responsabile delle conseguenze derivanti dall'espletamento del proprio ruolo.

B - Piloti

Tutti i piloti (e loro equipaggio), pena cartellino giallo più sanzione della squalifica dalla classifica delle sessioni di prove cronometrate o dalla gara/manche ove la mancanza è stata rilevata, hanno l'obbligo di indossare durante tutte le prove, le gare ed anche in situazioni di avaria: tuta, casco,

salvagente, collare agonistico sottocasco (obbligatorio per tutte le classi a guida assisa con le seguenti dimensioni: spessore minimo 50 mm., circonferenza minima pari al 70% del collo. Materiale: sostanze schiumose deformabili o gomma piuma, con adeguato rivestimento dotato di chiusura) e quant'altro richiesto aventi le caratteristiche tecniche specificate dalle normative U.I.M./F.I.M.

Tutti i piloti dovranno indossare un casco che soddisfi gli standard SNELL, FIA o **ECE 22-06 Standard** in accordo alla lista di omologazione presente sul sito UIM; almeno il 50% della superficie superiore del casco deve essere di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale. Questi colori devono essere sufficientemente brillanti da essere chiaramente visibili in acqua.

Tutti i piloti (di nazionalità italiana e non italiana) i quali partecipano a prove di Campionato Italiano con imbarcazioni munite di capsula di sicurezza devono OBBLIGATORIAMENTE usare il dispositivo di supporto/costrizione per la testa e il collo che soddisfi gli standard SFI 38.1. Si precisa, ai fini della migliore comprensione che nel predetto "SFI 38.1" rientrano gli apparati FHR (Frontal Head Restraint) come: HANS DEVICE, SIMPSON HYBRID e NECKSGEN-REV device.

I dispositivi FHR di sicurezza devono avere un profilo ribassato dietro la testa e devono essere dotati di dispositivi a sgancio rapido con il casco.

Il pilota ha l'obbligo di presentare gli stessi alle verifiche tecniche pre - gara.

Il pilota è l'esclusivo responsabile dell'efficacia di tutto quanto indossa.

C - Collaboratori (holder) alle partenze

I soggetti (holder) coadiuvanti la partenza (max 3 persone oltre al pilota per barca), di imbarcazioni in circuito hanno l'obbligo, per tutte le categorie, di utilizzare calzature antinfortunistiche con le caratteristiche tecniche richieste dalle normative U.I.M., pena l'allontanamento dal pontile.

Il pilota è l'esclusivo responsabile dell'efficacia delle calzature fornite ai propri collaboratori.

Potranno accedere al pontile solo i soggetti (holder) che indosseranno un pass/braccialetto (fornito dal Comitato Organizzatore) di colore differente dai pass forniti per il parco alaggi.

D - Imbarcazioni

Tutte le imbarcazioni devono essere presentate alle verifiche tecniche di ogni manifestazione in condizioni generali idonee, in regola con quanto richiesto dalle normative generali di sicurezza previste dalla F.I.M./U.I.M. e quant'altro richiesto dai regolamenti tecnici delle singole categorie.

Incluse le seguenti ulteriori norme F.I.M.:

- Estintore a terra

Ogni imbarcazione deve avere, nella sua area a terra nel parco alaggi, un proprio efficace estintore di almeno 3 Kg. di capacità, immediatamente disponibile durante i rifornimenti di benzina.

- Ancoraggio specchietti retrovisori / barche con capsula

Gli specchietti retrovisori delle imbarcazioni da circuito, munite di capsula di sicurezza, devono essere imbullonati in due punti per assicurarne un adeguato montaggio. Per gli specchietti ancorati con un solo bullone deve essere previsto un secondo ancoraggio realizzato anche utilizzando un cavo in acciaio inox del diametro minimo di mm. 1.

E - Campi di gara

E' fatto obbligo agli Organizzatori di predisporre i "corridoi" di partenza, i pontili, le boe, il semaforo e quant'altro previsto: tutti conformi alle norme di sicurezza F.I.M. /U.I.M. attività in circuito (articolo UIM 303)

F - Parco alaggi

Il parco alaggi è riservato esclusivamente ai concorrenti, loro collaboratori ed addetti ai lavori.

Deve essere totalmente recintato ed il suo accesso deve essere controllato dal personale del Comitato Organizzatore e regolamentato attraverso i pass-annuali F.I.M. ed i pass distribuiti dall'organizzatore della manifestazione. Deve avere orari ufficiali di apertura e chiusura di accesso e, tramite planimetria ufficiale della manifestazione, deve prevedere l'assegnazione delle varie aree alle categorie di barche partecipanti. Deve avere un servizio di sorveglianza notturna operativo per tutte le notti di sosta delle imbarcazioni.

Nel parco alaggi:

- È vietato l'ingresso del pubblico.

- È vietato fumare.
- È vietato avviare motori con eliche montate o inserite in presa diretta.
- È obbligatorio tenere le taniche di benzina in spazi protetti e lontano da fonti di accensione.
- È obbligatorio, a cura degli Organizzatori, posizionare sparsi nel parco alaggi e vicino ai pontili (indipendentemente dai servizi presenti dei vigili del fuoco) efficaci estintori di almeno kg. 9 cadauno, con relativi cartelli di segnalazione posizionati ad almeno due metri di altezza sopra gli stessi. Quantità: almeno un estintore ogni 10 barche presenti.
- È vietato introdurre bombole di gas nel parco alaggi.
- I camper / motor-home forniti di bombole-gas, a cura e responsabilità degli organizzatori, devono essere parcheggiati in un'unica area vicina ma esterna al parco alaggi.

G - Zona Gru - alaggi

E' obbligatorio che la zona gru per gli alaggi delle imbarcazioni sia permanentemente recintata e vietata al transito e alla sosta di persone: tranne i componenti del team che in quel momento ha la barca in alaggio. Questa zona deve essere coordinata e controllata, sotto la sua personale responsabilità, da un ufficiale di gara specificamente incaricato dal Direttore di Gara della manifestazione, il quale può anche pretendere dall'organizzatore, per garantire al meglio la sicurezza dell'area, personale aggiunto a supporto.

H - Barche salvamento piloti

Le barche devono essere efficienti, con conduttori esperti, con motori di adeguata potenza per il pronto intervento, devono muoversi sul campo di gara come previsto dal successivo punto M. Il personale e le imbarcazioni devono essere conformi a quanto previsto dal protocollo di sicurezza sanitario 2025 approvato dalla Commissione Medica della F.I.M. La loro conformità deve essere controllata dagli ufficiali preposti: prima dell'inizio della manifestazione.

I - Pronto soccorso

I mezzi ed il personale devono essere conformi a quanto previsto dal protocollo di sicurezza sanitario 2025 approvato dalla Commissione Medica della F.I.M.

L - Barche di supporto - recupero

Devono essere fornite nel numero richiesto (vedi CAP III/11 - servizi organizzativi-logistici), devono essere efficienti, con conduttori esperti, con motori di adeguata potenza, devono muoversi sul campo di gara come previsto al successivo punto M e conformi a quanto qui di seguito previsto (F.I.M. e U.I.M.-205):

- Equipaggio di sole due persone adulte indossanti salvagenti regolamentari.
- Identificabili da lontano tramite una grande bandiera arancione su bastone posizionato fisso ed orizzontale sulla barca ed alto almeno mt. 1,50.
- Dotate del set completo delle bandiere di segnalazione (art. 19) e di razzi fumogeni rossi.
- Dotate di cime per il recupero ed il traino delle imbarcazioni in difficoltà.
- Dotate di estintore di grande capacità omologato per incendio della benzina.
- Dotate di Radio VHF in contatto perenne con il coordinamento soccorsi.

La conformità delle barche da supporto deve essere controllata dagli Ufficiali preposti: prima dell'inizio della manifestazione.

M - Movimentazione barche dell'organizzazione

Tutte le barche dell'organizzazione impegnate sul campo di gara (salvamento, supporto, starter, etc.), ognuna con una persona dell'equipaggio a bordo specificamente nominata responsabile dal Direttore di Gara, devono essere tutte dotate di radio VHF in perenne contatto con il commissario stesso e attenersi alle seguenti regole:

- Sono ammesse sul campo di gara solamente quelle previste dai regolamenti F.I.M./ U.I.M. Qualsiasi altra imbarcazione deve essere tenuta, a cura dell'organizzatore, a distanza di massima sicurezza dal circuito.
- Devono prendere posizione con largo anticipo sull'orario di partenza delle gare e posizionarsi solo dove indicato dal Direttore di Gara.
- Devono rimanere in posizione di stallo durante tutto lo svolgimento della gara, non devono mai cambiare posizione, senza mai creare situazioni di disturbo / pericolo allo specchio d'acqua del campo di gara.
- Possono muoversi solo dopo che la gara è stata terminata o interrotta: salvo istruzioni diverse

d'emergenza ricevute via radio dal Direttore di Gara.

- Le barche starter, dopo aver dato la partenza, hanno l'obbligo di rientrare immediatamente ai pontili di partenza in massima sicurezza: solo circumnavigando il percorso di gara in senso opposto alla direzione delle barche partite e senza mai attraversarlo.

N-Test sul consumo di alcol

I concorrenti, i membri del team e gli ufficiali di gara non devono essere sotto l'influenza di alcol in acqua, nell'area dei box o nelle zone di lancio e partenza durante l'intero evento di gara, che inizia con l'apertura dell'ufficio gare per la registrazione dei piloti e termina al completamento delle attività in acqua per la classe in questione. I controlli, quando effettuati, saranno eseguiti utilizzando un etilometro.

Un concorrente, membro del team o ufficiale, se richiesto da un ufficiale autorizzato, deve sottoporsi a un alcol test. La notifica scritta o verbale della selezione per il test sarà comunicata alla persona selezionata da un ufficiale autorizzato. Il rifiuto o il mancato rispetto del limite di tempo di 15 minuti dalla notifica può essere considerato come un test positivo e gestito di conseguenza.

Per tutte le gare nazionali e internazionali, qualsiasi concorrente trovato con più di 0,00 microgrammi di alcol in 100 millilitri di sangue (0,00 sul dispositivo di analisi del respiro) sarà immediatamente sospeso e squalificato dall'intero evento.

Per tutte le gare internazionali, qualsiasi membro del team o ufficiale trovato con più di 0,00 microgrammi di alcol in 100 millilitri di sangue (0,00 sul dispositivo di analisi del respiro) non sarà ammesso in nessuna area sotto il controllo degli ufficiali di gara.

Art. 21 - COMMISSARIO GENERALE - UFFICIALI DI GARA - Funzioni

A - Commissario Generale (Direttore di Gara Nazionale)

È l'ufficiale al quale compete la responsabilità assoluta per il regolare svolgimento della manifestazione (terra ed acqua). È gerarchicamente, tranne il Giudice di giornata, il coordinatore generale di tutti gli Ufficiali di Gara designati per la manifestazione.

È potere del Direttore di Gara 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.

Il Direttore di Gara dà il nulla-osta ufficiale dell'inizio della manifestazione, di qualsiasi tipo e validità essa sia, solo dopo aver controllato che tutti i mezzi, le attrezzature ed il personale addetto risultino conformi e garantiscano quanto richiesto dalla F.I.M./U.I.M. circa i servizi organizzativo-logistici e le norme di sicurezza previsti per le manifestazioni in circuito. Prima dell'inizio della manifestazione indice una specifica riunione dove istruisce e nomina i singoli responsabili dei vari settori e consegna alla segreteria sportiva F.I.M. in loco, il modulo da Lui redatto: F.I.M./ Verifiche Organizzative Pre-Gara (da inserire nell'incartamento ufficiale F.I.M. della manifestazione).

Dirige lo svolgimento della manifestazione nel rispetto dei regolamenti F.I.M./U.I.M., comminando le sanzioni previste di sua competenza e coordinando tutte le risorse ed il personale messo a disposizione dai Comitati Organizzatori locali. Riceve tutti i reclami relativi alla manifestazione che trasmette, se non di sua competenza, al Giudice di giornata unitamente alle relative tasse.

Pubblica le classifiche delle gare. Trasmette, entro 48 ore dall'assolvimento dell'incarico, il rapporto sulla gara, con una nota riservata al Direttivo Ufficiali di Gara sui fatti salienti della manifestazione e valutazioni sui comportamenti degli UU.GG.

B - Direttore di Gara Regionale

Ha nelle gare regionali le stesse funzioni, le stesse responsabilità e deve redigere gli stessi documenti di pertinenza del Direttore di Gara delle gare nazionali indicati al precedente punto A.

C - Giudice di giornata

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

D - Ufficiali di gara

Sono gli stretti collaboratori del Direttore di Gara, devono garantire la regolarità, il coordinamento e la sicurezza dei vari settori della manifestazione: ognuno specificamente responsabile per il ruolo a cui è stato assegnato.

Art. 22 - DELEGATO COMMISSIONE CIRCUITO F.I.M.

Ad ogni manifestazione, nazionale ed internazionale, deve essere presente un membro della Commissione Circuito quale osservatore delegato dal Consiglio Federale. A manifestazione conclusa, entro 48 ore dall'assolvimento dell'incarico, redigerà per il Consiglio Federale una relazione scritta circa l'avvenuto svolgimento delle gare e segnalando eventuali irregolarità regolamentari riscontrate. Il Delegato della Commissione Circuito, in caso di manifestazioni internazionali, è di diritto anche membro della Giuria e del Comitato di emergenza.

Il Delegato della Commissione Circuito è inoltre incaricato di verificare la corrispondenza dei campi di gara e delle attrezzature sportive alle norme fissate dalla FIM e UIM.

Art. 23 - COMITATO D'EMERGENZA

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

- Direttore di Gara
- un rappresentante del Comitato Organizzatore
- il delegato della Commissione Circuito F.I.M. alla manifestazione
- il rappresentante dei piloti nominato dai piloti presenti
- il responsabile sanitario della manifestazione

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

Art. 24 - SANZIONI

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

A - Il cartellino Giallo o Rosso o Blu può essere inflitto dal Direttore di Gara (U.I.M. art. 406.05).

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

I cartellini possono essere inflitti per le seguenti ragioni:

- cartellino Blu 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 cartellino Blu rimane valido per 12 mesi.

- 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 (sia nella stessa manifestazione che accumulati in più manifestazioni) equivale ad un cartellino rosso e comporta le stesse penalità.

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

Il pilota al quale vengono inflitti 2 cartellini Blu viene squalificato da tutti i risultati ottenuti nella manifestazione in cui è stato comminato il secondo cartellino e alla sospensione dal resto della manifestazione e da tutte le gare titolate in tutte le discipline e classi come pilota o membro di Team per le successive 4 settimane.

Se il secondo cartellino Blu viene comminato per attività fuori gara, la sanzione è prolungata secondo l'art. UIM 406.08.

La sanzione dovrà essere evidenziata dal Direttore di Gara 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.

B - Il Direttore di Gara può escludere un concorrente e/o un'imbarcazione da una prova o da una manifestazione laddove si verifichino le condizioni previste dall' U.I.M./F.I.M.

C - Il pilota é responsabile del comportamento dei propri accompagnatori, anche non tesserati, durante tutto lo svolgimento di una manifestazione ed è pertanto punibile per eventuali scorrettezze degli stessi avverso Ufficiali di Gara, Cronometristi, Piloti, Organizzatori, Dirigenti, etc.

D - Sospensione temporanea

Nel corso dell'anno agonistico, in qualsiasi tipo e validità di gara, il pilota potrà essere penalizzato come segue:

- Esclusione immediata dalla manifestazione per gravi infrazioni (a discrezione del Direttore di Gara).

- Squalifica per la giornata di gare, per ragioni tecniche.

Nel caso di cambio motore dopo una delle gare lo stesso dovrà essere messo immediatamente a disposizione per le verifiche e l'eventuale squalifica riguarderà esclusivamente la gara in cui è stato usato il motore irregolare.

- Squalifica per la manifestazione e penalità di 20 punti nella classifica di Campionato Italiano, se recidivo per ragioni tecniche.

- Squalifica per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione per la mancata immediata consegna della barca/motore al parco chiuso alla fine della gara/manche o per il rifiuto di sottoporre la propria barca/motore alle verifiche tecniche.

E - Sanzioni per peso minimo

Qualora nell'ambito della manifestazione, l'imbarcazione e/o il complesso imbarcazione-Pilota presentino, in prova o in gara, un peso minimo inferiore a quello previsto dall'attuale normativa, anche a causa della perdita di componenti del complesso barca-motore, verrà applicata la sanzione della squalifica dalla classifica della sessione di prove o dalla manche/gara ove il sottopeso è stato rilevato. In caso di recidiva, verrà squalificato per tutte le gare/manches della categoria in programma nella manifestazione.

F – Promozione della correttezza sportiva

Ad ogni manifestazione sportiva deve esserci un impegno totale a promuovere e incoraggiare la correttezza sportiva. Questo ha lo scopo di contribuire alla creazione di una forte e positiva immagine pubblica di un gruppo di concorrenti con un atteggiamento professionale, offrendo intrattenimento emozionante e spettacolare.

Tutti i concorrenti, i loro equipaggi e gli ufficiali di gara sono tenuti a comprendere e a dimostrare, in pubblico, tutte quelle qualità che definiscono la correttezza sportiva. Manifestazioni evidenti di scorrettezza sportiva in pubblico da parte di qualsiasi membro saranno considerate una violazione del codice di condotta e soggette alla comminazione del cartellino blu.

Art. 25 - GARE DI DURATA - LUNGHI CIRCUITI - RAID

A - Organizzazione

Questo tipo di gare, nazionali e regionali, devono essere organizzate sempre nel pieno rispetto di quanto è richiesto dalla normativa CIRCUITO.

B - Regolamenti - Autorizzazioni

Il regolamento particolare di ogni manifestazione, nazionale o regionale, deve essere sottoposto direttamente all'autorizzazione del Consiglio Federale.

Devono essere organizzate ed iscritte al calendario nazionale o regionale (sempre subordinato a quello Nazionale, mai in concomitanza, anche in caso di cambio di data di gare Nazionali durante l'anno) entro i termini e le norme della F.I.M..

Per le gare con validità o ambito interregionale, il Comitato Regionale, attraverso i suoi delegati presenti sui campi di gara, ha la responsabilità del controllo generale di queste manifestazioni circa la inderogabile e piena applicazione di tutte le norme previste dal Regolamento Circuito riguardanti i servizi organizzativi-logistici, le norme di sicurezza, le verifiche tecniche-sportive a barche e piloti, etc., con il supporto del Direttore di gara Regionale che ha le stesse funzioni di responsabilità e controllo attribuite al Direttore di Gara.

Entro i 7 giorni successivi la manifestazione, il Comitato Regionale deve far pervenire alla segreteria sportiva circuito tutti i moduli F.I.M./Verifiche Tecniche Pre-Gara di piloti ed imbarcazioni, ed il modulo F.I.M./Verifiche Organizzative Pre-Gara, compilato dal Direttore di Gara della manifestazione. Inoltre, il delegato del Comitato Regionale presente, in caso di accertate anomalie, dovrà presentare, negli stessi termini, una relazione scritta alla Commissione Circuito.

Per gare lunghi e grandi circuiti e Raid è richiesta la titolarità della patente nautica qualora il mezzo utilizzato superi i 40 cv (o 30 Kw).

Per la rilevazione della potenza di cui sopra si deve far riferimento al documento rilasciato per il motore dalle competenti Autorità dello Stato italiano o, in mancanza di esso, alla potenza massima

del corrispondente modello di serie.

C - Percorsi

Possono essere effettuate gare su lunghi circuiti o in linea.

D - Barche

Possono partecipare le imbarcazioni delle categorie previste ed in regola con quanto richiesto dalle normative U.I.M./F.I.M. 2025 con cilindrata oltre i 400cc.

È consentita inoltre anche la partecipazione di imbarcazioni già stazzate in anni precedenti con misure, pesi e soluzioni tecniche non rispondenti agli attuali regolamenti ma vigenti al momento della precedente stazzatura, solo tramite la presentazione del certificato originale di stazza rilasciato suo tempo. Dovranno gareggiare nelle categorie di originaria appartenenza.

Le imbarcazioni munite di capsula di sicurezza sono ammesse a gareggiare a queste manifestazioni a condizione che il Comitato Organizzatore assicuri il relativo servizio di salvamento esteso su tutto il percorso di gara.

E - Piloti

Possono partecipare i piloti provvisti della licenza-pilota secondo il tipo, grado ed età, previsti dalle norme Licenze-Circuito FIM 2025.

I piloti di età inferiore agli anni 16 non possono partecipare a questo tipo di gare.

Per le sole gare in linea (Raid Pavia/Venezia) il limite di età massimo fissato per il rinnovo/rilascio licenza è esteso a 70 anni per le categorie circuito effettuando tutte le visite suppletive di cui all'articolo 2 Direttiva Licenze 2025.

F – Barche di altre specialità

Barche e piloti di altre specialità possono partecipare a questo tipo di gare solo se previsto dal regolamento particolare della manifestazione autorizzato di volta in volta dal consiglio federale, per tutto ciò che riguarda barche, piloti, navigatori, licenze, certificati medici, certificati di stazza e dotazioni di sicurezza.

Art. 26 - BARCHE DA CORSA STORICHE

Il regolamento generale per organizzatori, barche e piloti di questo settore è riportato al:
CAP. V - Categorie Norme Specifiche

PER QUANTO NON PREVISTO VALGONO LE NORMATIVE U.I.M.

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

CAP. V - CATEGORIE NORME SPECIFICHE

FORMULA 2000

NORMATIVA TECNICA 2025

Art. 1 – DENOMINAZIONE

È costituita la classe „F 2000“, fuoribordo monomarca.

Art. 2 – SCAFO

2.1.1. lo scafo deve essere di tipo catamarano, basato su scafi gemelli, ma può essere di design completamente libero relativamente all'idrodinamica e alla aerodinamica, provvisto di “safety cockpit”, “corni deformabili” e “crash safety boxes” (crash boxes UIM procedure) in conformità alle norme **UIM Rules**. Obbligatorio per tutte le barche che corrono nel Campionato Italiano; il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco del pilota e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

2.1.2. la lunghezza minima dello scafo è di 4,80 mt. (UIM Rules—compreso le corna deformabili).

2.1.3. i motori qualificati per la classe F2000 sono:

- motore Mercury SST 200XS Optimax due tempi (fiche nr. 501C)

- motore Mercury Racing 250 APX 4.6L V8 quattro tempi. (Omologazione numero 544)

2.1.4. Per le imbarcazioni equipaggiate con il motore Mercury SST 200XS Optimax due tempi il peso minimo dell'imbarcazione completa dopo la gara incluso pilota con l'equipaggiamento e carburante residuo è di 550 Kg. È esclusa l'acqua residua.

Per le imbarcazioni equipaggiate con il motore Mercury Racing 250 APX 4.6L V8 quattro tempi il peso minimo dell'imbarcazione completa dopo la gara incluso il pilota con l'equipaggiamento e il carburante residuo è di 575 kg. E' esclusa l'acqua residua.

2.1.5. stazzatura secondo l'art. 542.12

2.1.6. la parte frontale di 305 mm. del cockpit e i corni deformabili non devono essere fatti di un materiale che non consenta la deformazione controllata per ridurre le forze G in caso di impatto frontale (obbligatorio), secondo norme UIM.

2.1.7. ogni specchietto retrovisore deve avere la misura minima di 60 cm quadrati ed essere fermato da bulloni in due punti per assicurare un adeguato montaggio.

2.1.8. le radio sulle imbarcazioni sono obbligatorie e un controllo radio completo di ogni imbarcazione sarà parte delle verifiche tecniche allo scopo di garantire che siano ben funzionanti. L'uomo radio deve essere presente in giuria ogni qualvolta la sua imbarcazione sia sul percorso gara, diversamente l'imbarcazione non potrà staccarsi dal pontile.

2.1.9. E' obbligatorio l'airbag di galleggiamento omologato. Secondo quanto previsto dalla vigente normativa UIM possono partecipare anche le imbarcazioni stazzate come S2000, con la precisazione che le predette imbarcazioni possano non essere dotate di air bag a condizione che siano dotate di scarponi in legno e non in altri materiali.

Art. 3 – MOTORI AMMESSI

3.1 - Motore Mercury SST 200XS Optimax

3.1.1. Il motore Mercury SST 200XS senza nessuna modifica può essere usato nella classe F.2000.

3.1.2. Il motore Mercury SST 200XS non può essere modificato in nessun modo.

3.1.3. Cilindrata massima del motore 2550cc.

3.1.4 In ogni momento durante l'evento di gara, un Ufficiale Tecnico Federale o il Direttore di Gara possono chiedere lo scambio o la sostituzione della centralina elettronica ECU BOX (Electronic Computer Unit) di governo del motore.

3.1.5. La F.I.M. potrà portare sul campo di gara alcune centraline elettroniche (ECU BOX) di serie STD del motore SST 200XS per le sostituzioni durante l'evento.

- almeno una centralina "ECU" sarà assegnata per la gara ai primi classificati nelle prove di qualifica (in ordine di classifica)

- una centralina "ECU" sarà assegnata dall'Ufficiale Tecnico Federale a sua scelta.

3.2. Motore Mercury Racing 250 APX 4 tempi

3.2.1. Il motore Mercury Racing 250 APX 4 tempi senza nessuna modifica può essere usato nella classe F.2000.

3.2.2. Il motore Mercury Racing 250 APX 4 tempi non può essere modificato in nessun modo.

3.2.3. Per tutte le altre norme relative all'introduzione del motore Mercury Racing 250 APX 4 tempi si fa riferimento alle norme del regolamento UIM Formula 2 art.10

Art. 4 - CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

FORMULA 4

NORMATIVA TECNICA 2025

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 - DENOMINAZIONE

È costituita la classe “Formula 4”, fuoribordo catamarano.

La classe F4 è riservata alle imbarcazioni di F4 con motori conformi ai limiti di emissioni “Low Emission Engine” EPA omologati UIM per questa classe.

Questa classe è governata dal Regolamento UIM Circuito art. 540.

Per questa classe ad ogni manifestazione di Campionato Italiano saranno obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i tre piloti e relativi meccanici (max 2 meccanici per pilota).

Art. 2 – SCAFO

A – SCAFO FORMULA 4

Lo scafo deve essere catamarano provvisto di “safety cockpit” e “corni deformabili” in conformità al regolamento UIM. Obbligatorio per tutte le barche che corrono nel Campionato Italiano; il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco del pilota e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

Le misure minime devono essere le seguenti:

- lunghezza minima 3,90 m. (UIM Rules 2021 – compreso le corni deformabili).
- peso minimo dell'imbarcazione completa: 360 Kg., immediatamente dopo la gara con: carburante residuo e senza acqua residua, in assetto di gara con pilota e tutto l'equipaggiamento (in conformità con il Regolamento UIM art. 542.12).

Per questa classe è consentito il solo “Power Trim” standard di serie, non è consentito il Power Lift.

2.1 le radio sulle imbarcazioni sono obbligatorie e un controllo radio completo di ogni imbarcazione sarà parte delle verifiche tecniche allo scopo di garantire che siano ben funzionanti. L'uomo radio deve essere presente in giuria ogni qualvolta la sua imbarcazione sia sul percorso gara, diversamente l'imbarcazione non potrà staccarsi dal pontile.

Art. 3 - MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori conformi ai limiti di emissioni inquinanti 2006 EPA e specificatamente omologati dalla UIM.

Si applica il regolamento UIM 2014 “Low Emission Engine” vedi UIM Rules art. 541.01, 541.02, 543.11 e 543.10.

MOTORE MERCURY 60 EFI FOUR STROKE

Il motore Mercury 60 EFI Four Stroke senza nessuna modifica può essere usato nella classe F4

Il motore Mercury 60 EFI non può essere modificato in nessun modo e deve corrispondere alla fiche di omologazione UIM (fiche nr. 00500)

Per verifica, in ogni momento durante l'evento di gara, un Ufficiale Tecnico Federale o il Direttore di Gara possono chiedere lo scambio o la sostituzione della centralina elettronica ECU BOX (Electronic Computer Unit) di governo motore.

La F.I.M. potrà portare sul campo di gara alcune centraline elettroniche (ECU BOX) di serie STD del motore 60 EFI per la sostituzione durante l'evento

- almeno una centralina “ECU” sarà assegnata per la gara ai primi classificati nelle prove di qualifica (in ordine di classifica)
- una centralina “ECU” sarà assegnata dall'Ufficiale Tecnico Federale a sua scelta.

Art. 4 - ELICA

L'elica originale può essere sostituita con un'altra elica ma dello stesso tipo con il condotto gas di scarico (vedi art. 543.10 - UIM Circuit Rules).

Art. 5 - CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

F125

NORMATIVA TECNICA 2025

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 – SCAFO

Lo scafo deve essere esclusivamente di tipo hydroplano.

Gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

La posizione di guida del pilota deve essere solo in ginocchio o prona.

Ogni struttura longitudinale atta ad intrappolare l'aria su tutta la parte restante dietro gli scarponi non deve essere profonda più di 40 mm. rispetto allo specchio di poppa (profondità misurata tramite una linea dritta attraversante la barca-vedi UIM).

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse, secondo normative U.I.M. (art.522).

La pinna direzionale dell'imbarcazione deve avere una lunghezza minima di 140 mm misurata verticalmente dal punto di ancoraggio della stessa all'imbarcazione ed una estensione longitudinale minima di 40 mm.

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

Art. 2 – FIANCATE

Tutte le imbarcazioni F125 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522).

Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

È consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – APPENDICI

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 4 – PESO MINIMO

Il peso minimo della barca completa con il pilota, equipaggiamento completo a fine gara o prova, senza l'acqua residua ma il carburante restante, deve essere minimo di 190 kg.

Art. 5 – MOTORE

Il motore è completamente libero ma deve essere monocilindrico e con una capacità cubica fino ad un massimo di 128 cc. inclusi.

Per motore fuoribordo si intende un agglomerato meccanico a propulsione che può essere rimosso dall'imbarcazione come singola unità, completa della propria trasmissione e che non trasmette la potenza attraverso lo scafo in nessun punto.

La posizione del motore fuoribordo rispetto allo scafo deve rispettare un limite di altezza; con il motore fuoribordo fissato nelle condizioni di corsa (LIFT e TRIM bloccati) l'estremità del centro asse elica deve essere a 0 mm rispetto alla parte più bassa dell'estremità posteriore della chiglia (ultima estremità in acqua).

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore è autorizzato.

Il motore tolto dall'imbarcazione e messo a "secco" deve accendersi solo con l'aggiunta dell'alimentazione tramite il suo serbatoio.

Il cavalletto fissato alla barca, le leve di controllo, il contagiri con le sue connessioni, la batteria con i suoi cavi ed il suo serbatoio non sono parte del motore.

Art. 6 – CONGEGNO DI PROPULSIONE

E' consentito un solo congegno di propulsione e la totalità della spinta deve essere applicata all'acqua.

Art. 7-TRASMISSIONE

La trasmissione è libera.

Art. 8 – CARBURANTE

Il carburante deve essere alcool e può essere metanolo (CH_3OH) oppure etanolo ($\text{C}_2\text{H}_5\text{OH}$). Può contenere acqua (H_2O); secondo Regolamento UIM art. 508.

Potranno essere eseguiti controlli di densità secondo le norme UIM e il valore dovrà risultare inferiore a **0,820 (kg/dm^3)**.

Art. 9 – ADITTIVI

Nel carburante, qualunque esso sia, è possibile aggiungere solo olio lubrificante per i motori a due tempi. L'uso di additivi è assolutamente vietato sia nel carburante che nell'aria comburente.

F250

NORMATIVA TECNICA 2025

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 – SCAFO

Lo scafo deve essere esclusivamente di tipo hydroplano.

Gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

Ogni struttura longitudinale atta ad intrappolare l'aria su tutta la parte restante dietro gli scarponi non deve essere profonda più di 40 mm. rispetto allo specchio di poppa (profondità misurata tramite una linea dritta attraversante la barca-vedi UIM).

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse, secondo normative U.I.M. (art.522).

La pinna direzionale dell'imbarcazione deve avere una lunghezza minima di 140 mm misurata verticalmente dal punto di ancoraggio della stessa all'imbarcazione ed una estensione longitudinale minima di 40 mm.

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

Art. 2 – FIANCATE

Tutte le imbarcazioni F250 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522). Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

È consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – APPENDICI

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 4 – PESO MINIMO

Il peso minimo della barca completa con il pilota, equipaggiamento completo a fine gara o prova, senza l'acqua residua ma con la benzina restante, deve essere minimo di 220 kg.

Art. 5 – MOTORE

Il motore è completamente libero ma deve avere una capacità cubica fino ad un massimo di 250 cc. inclusi.

Per motore fuoribordo si intende un agglomerato meccanico a propulsione che può essere rimosso dall'imbarcazione come singola unità, completa della propria trasmissione e che non trasmette la potenza attraverso lo scafo in nessun punto.

La posizione del motore fuoribordo rispetto allo scafo deve rispettare un limite di altezza; con il motore fuoribordo fissato nelle condizioni di corsa (LIFT e TRIM bloccati) l'estremità del centro asse elica deve essere più bassa dell'estremità posteriore della chiglia (ultima estremità in acqua) per una distanza minima di 35 mm. (distanza misurata sulla parallela all'estremità posteriore della chiglia nei 100 mm. terminali).

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore è autorizzato.

Il motore tolto dall'imbarcazione e messo a "secco" deve accendersi solo con l'aggiunta dell'alimentazione tramite il suo serbatoio.

Il cavalletto fissato alla barca, le leve di controllo, il contagiri con le sue connessioni, la batteria con i suoi cavi ed il suo serbatoio non sono parte del motore.

Art. 6 – CONGEGNO DI PROPULSIONE

È consentito un solo congegno di propulsione e la totalità della spinta deve essere applicata all'acqua.

Art. 7-TRASMISSIONE

La trasmissione è libera.

Art. 8 – CARBURANTE

Il carburante deve essere alcool e può essere metanolo (CH_3OH) oppure etanolo ($\text{C}_2\text{H}_5\text{OH}$). Può contenere acqua (H_2O); secondo Regolamento UIM art. 508.

Potranno essere eseguiti controlli di densità secondo le norme UIM e il valore dovrà risultare inferiore a **0,820 (kg /dm³)**.

Art. 9 – ADITTIVI

Nel carburante, qualunque esso sia, è possibile aggiungere solo olio lubrificante per i motori a due tempi. L'uso di additivi è assolutamente vietato sia nel carburante che nell'aria comburente.

GT30

NORMATIVA TECNICA 2025

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il Regolamento UIM.

Art. 1 - DENOMINAZIONE

È costituita la classe "GT30", fuoribordo monocarena.

Obiettivo di questa categoria è far competere imbarcazioni monocarena di nuova costruzione o reperibili in commercio ed equipaggiati con un singolo motore "stock" fino a 30 cv. di normale produzione e commercializzazione omologati UIM per questa classe.

Questa classe è governata dal Regolamento UIM Circuito art. 550.

Per questa classe ad ogni manifestazione di Campionato Italiano saranno obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i tre piloti e relativi meccanici (max 2 meccanici per pilota).

Art. 2 – SCAFO

È consentito esclusivamente l'utilizzo di scafi monocarena, privi di aggiunte e appendici aerodinamiche in grado di creare o contribuire in qualunque modo alla portanza della barca.

La coperta dell'imbarcazione, in ogni suo punto, deve essere in grado di sorreggere il peso di una persona (circa 75 Kg.).

Tutte le imbarcazioni devono essere provviste di specchietti retrovisori, destro e sinistro, di almeno 40 cm² di superficie ed un interruttore esterno sul lato sinistro della cappottatura del pozzetto per spegnere il motore.

2.1 Sono vietati pattini trasversali, ali o dispositivi che tendano ad aumentare la pressione dell'aria sotto lo scafo; sono consentite carene con design particolari e pattini che creino dei canali sotto carena longitudinali; l'estensione trasversale di questi tunnel non deve superare l'ampiezza totale di 150mm. Questa misura deve essere effettuata con barca poggiata su chiglia. La misurazione può essere effettuata in una qualsiasi sezione trasversale (linea parallela al piano).

Qualsiasi divergenza di questi tunnel dalla linea parallela alla chiglia deve presentare un raggio minimo di 30 cm.

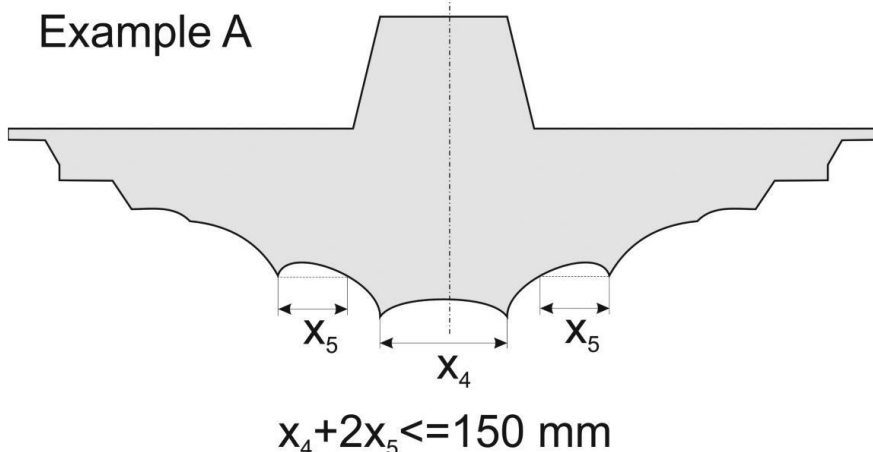
Se i pattini sotto carena vengono interrotti prima dello specchio di poppa, devono necessariamente essere rastremati a zero su una lunghezza minima di 15 cm, vista a 90° rispetto alla linea della chiglia e parallela alla superficie dello scafo.

NON è consentito l'utilizzo di una pinna direzionale.

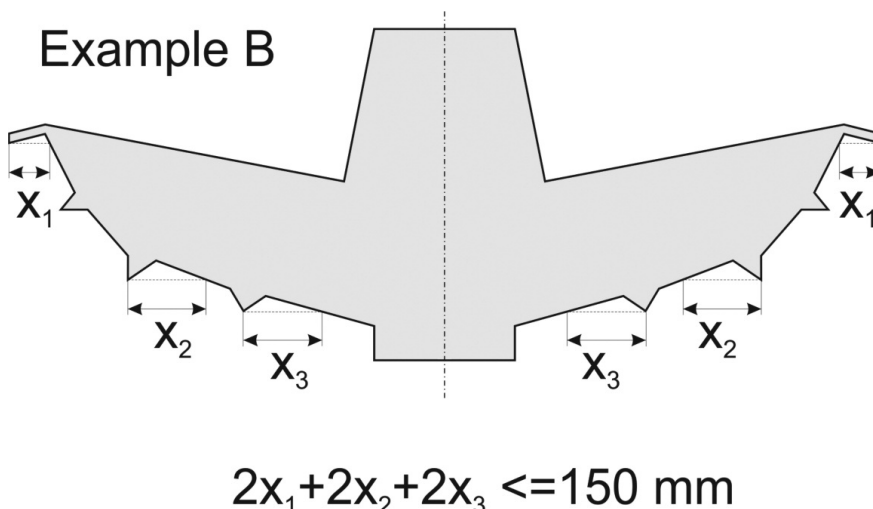
È consentito l'uso di zavorra fissa ben ancorata all'interno dello scafo.

Non è consentito il pompaggio di liquidi all'interno o all'esterno dello scafo per bilanciare l'imbarcazione durante la gara o le prove cronometrate.

Example A



Example B



2.2 È obbligatorio l'utilizzo di sedili "completi" installati a bordo. Il termine "completo" indica un sedile che supporti il pilota dal bacino fino alle scapole. Il sedile deve essere sufficientemente resistente e ben ancorato allo scafo.

2.3 È vietato l'utilizzo di qualsiasi dispositivo atto a produrre improvvisi rallentamenti con sollevamento di spruzzi eccessivi di acqua e conseguente riduzione della visibilità.

2.4 Dimensioni e pesi minimi

Classe	Peso	Lunghezza	Larghezza	Profondità
GT30	265 kg	3.50 m	1.35 m	0.40 m

2.4.1 Il peso minimo è riferito al peso dell'imbarcazione immediatamente dopo la gara compresa di pilota in abbigliamento da gara, equipaggiamento di sicurezza personale, carburante residuo e rigorosamente svuotata dell'acqua residua a bordo.

2.4.2 La misurazione del peso deve essere effettuata con barca a terra. La lunghezza è intesa come lunghezza fuori tutto dello scafo tra le due perpendicolari alle stremità più rigide dello scafo. Eventuali parti estensibili, parabordi, stabilizzatori, flap e timone sono esclusi.

La larghezza della barca è misurata nella parte più larga dello scafo.

2.4.3. **DA GENNAIO 2024:** È obbligatorio l'utilizzo di un rollbar dietro il conducente. Il rollbar deve estendersi almeno 50 mm sopra il casco del pilota e lateralmente deve coprire lo stesso per un angolo di +/- 45° rispetto alla verticale del pilota. Il rollbar deve essere progettato per sopportare un carico d'urto di 15 kN da tutte le direzioni. Il roll bar deve essere fissato sia alla coperta che alla

parte inferiore dello scafo. Dalla coperta il rollbar deve avere uno spessore minimo di 10 mm e deve essere costruito con fibre da 800 g/m² su ciascun lato.

E' possibile inoltre utilizzare un dispositivo di sicurezza modello "halo" dotato di un parabrezza/telaio fissato alla coperta dello scafo. Questo dispositivo deve sopportare un carico d'urto di 15 kN da tutte le direzioni. L'apertura deve essere lunga almeno 500 mm e larga 450 mm. Le protezioni laterali del cockpit devono essere costruite con fibre di almeno 2400 g/m² di densità.

Per ulteriori e specifiche informazioni in merito al fissaggio del parabrezza fare riferimento all'art. 550.05.3 UIM.

Art. 3 - MOTORE

3.1 Un motore fuoribordo è un gruppo di propulsione meccanico che può essere integralmente rimosso dalla barca, completo della sua trasmissione e che non trasmette la sua potenza attraverso lo scafo in nessun punto. Il motore rimosso e messo a terra deve poter essere avviato con alimentazione di carburante proveniente dal serbatoio; carburante di bordo.

I supporti motori fissati alla barca, le leve di comando, il contagiri, la batteria, il serbatoio e le tubazioni carburante non sono parte del motore. L'angolo di Trim e l'altezza del motore devono rimanere fissi mentre la barca è in navigazione. È permesso cambiare l'angolo di Trim tra una manche e l'altra.

Per tutte le imbarcazioni che competono nella classe GT30, la posizione dell'asse elica (misurato nel punto centrale dell'estremità posteriore dell'albero dell'elica) deve trovarsi almeno 20 mm sotto il punto più basso della chiglia della barca. Non sono consentiti design di scafo tali da alzare la linea di chiglia e consentire quindi l'aumento dell'altezza della posizione del motore.

3.2 Per ottenere la qualifica di motore "stock" di serie, un propulsore fuoribordo deve essere prodotto e commercializzato da un'azienda costruttrice e identificato come motore da propulsione per imbarcazioni da diporto. Tutti i componenti del motore devono essere intercambiabili con i prodotti di serie, devono avere le stesse dimensioni, pesi e materiali.

Per essere ammessi all'omologazione, devono essere state costruite e assemblate un minimo di 1000 unità, certificate dal produttore all'Autorità Nazionale del Paese di origine.

3.3 Il motore deve poter funzionare a velocità ridotta.

3.4 Quando il motore è in acqua, il raffreddamento deve essere garantito dalla pompa di circolazione acqua.

3.5 È obbligatorio un efficiente sistema di cambio marcia che consenta marcia avanti, folle e retromarcia.

La leva di comando innesto marcia deve essere facilmente raggiungibile dal pilota quando è seduto nella normale posizione di guida.

3.6 L'avviamento del motore può essere elettrico o manuale e tale da garantire un avviamento facile e rapido senza ausili esterni. Deve rimanere inalterato così come fornito dal costruttore e non sono consentite alterazioni a regolazione del sistema originale.

3.7 Le imbarcazioni della classe GT 30 devono avere un interruttore esterno di arresto alimentazione che, se azionato, deve fungere anche da interruttore per lo spegnimento del motore; questo dispositivo deve essere ben visibile ed installato sul lato sinistro della barca in prossimità dell'alloggiamento del pilota.

Art. 4 – MODIFICHE AMMESSE

Sono consentite solo le seguenti modifiche:

4.1 Tutti i prigionieri, viti, dadi bulloni e le relative rondelle sono liberi così come il metodo di bloccaggio.

4.2 L'elica originale può essere sostituita da un'altra in accordo all'articolo 504.13 Regolamento UIM.

4.3 Il "TRIM TAB" sulla piastra di cavitazione del piede può essere modificato o rimosso per garantire l'alloggiamento di un'elica adeguata.

4.4 Il raffreddamento del motore deve essere garantito dalla pompa acqua originale.

4.5 I termostati e le valvole di pressione del sistema di raffreddamento possono essere rimossi.

4.6 Il sistema della timoneria può essere modificato. Se la timoneria originale viene rimossa, modificata o sostituita, ogni foro della vecchia timoneria deve essere adeguatamente sigillato per evitare di creare prese d'aria aggiuntive al motore.

4.7 I "Silent Blocks" possono essere modificati o rimossi.

4.8 I supporti in gomma del motore possono essere modificati, rimossi o sostituiti.

4.9 Contagiri e altri strumenti possono essere aggiunti (temperatura acqua, manometri di pressione dell'acqua ecc.)

4.10 Si può rimuovere il limitatore di giri.

4.11 Il dispositivo di blocco del cambio sul motorino di avviamento può essere rimosso.

4.12 Le candele sono libere.

4.13 I getti del carburatore originale possono essere sostituiti con getti di diverse dimensioni.

4.14 È possibile aggiungere delle molle alla leva apertura farfalla dei carburatori.

4.15 È consentito rialesare i cilindri ma si devono utilizzare solo gruppi pistoni forniti dal produttore; i pistoni devono avere un alesaggio tale da lasciare il motore entro il limite di cilindrata della classe. Per motori 2T omologati, quando i canali di passaggio aria e carburante hanno dimensioni specificate nel certificato di omologazione, è possibile intervenire meccanicamente solo rimuovendo materiale fino ad una profondità di 10 mm. del canale, al fine di centrare la forma del passaggio di collegamento adiacente originale (canale) all'esterno dell'apertura del passaggio regolato. Questo si applica anche ad altre aperture nel motore per le quali le dimensioni sono specificate nel certificato di omologazione.

4.16 Una parte che è quotata nella scheda di omologazione può essere lavorata allo scopo di raggiungere misura specifica.

4.17 Un generico componente motore può essere lavorato per raggiungere il peso indicato nella scheda di omologazione senza alterarne altri criteri forniti per la parte in questione. Non è consentito cambiare il volano ma è consentita la lavorazione di equilibratura purché siano rispettate le dimensioni ed i pesi previsti sulla scheda di omologazione.

4.18 Le dimensioni non riportate nella scheda di omologazione devono essere verificate solo mediante confronto visivo con parti standard. Poiché le tolleranze di produzione effettive non vengono pubblicate, piccole differenze tra la parte ispezionata e la parte di riferimento possono essere accettate.

4.19 Il connettore del carburante nel coperchio inferiore può essere rimosso e il tubo flessibile del carburante dal serbatoio può essere collegato direttamente alla pompa del carburante. In tal caso, il foro liberatosi nella copertura inferiore del motore deve essere adeguatamente sigillato in maniera da evitare ingresso di aria nella calandra del motore.

4.20 È possibile aggiungere pompe carburante elettriche a condizione che il carburante attraversi ancora l'impianto di alimentazione originale e non presenti parti rimosse o bloccate.

4.21 Nessuna parte può essere aggiunta al motore se non specificato in questo regolamento.

4.22 È consentito allungare la fune di avviamento del dispositivo di riavvolgimento in modo da poter raggiungere più agevolmente la maniglia di avviamento

Art. 5 – MOTORI A BASSE EMISSIONI (GT)

Solo i motori a basse emissioni conformi ai regolamenti EPA del 2006 sono consentiti nella classe GT30.

5.1 A bordo delle imbarcazioni è consentito l'utilizzo di una sola batteria; per l'avviamento del motore è consentito l'utilizzo di tensione standard di 12V.. Non sono ammesse batterie che a motore spento forniscono tensioni di alimentazioni superiore a 15V..

L'utilizzo di una batteria che a motore spento fornisca una tensione superiore ai 15V. comporta la squalifica.

5.2 I connettori del cablaggio sulla centralina motore e la custodia della centralina motore stessa sono considerati come componenti standard del motore. È consentito solo l'utilizzo di centraline e cablaggi originali come forniti dal costruttore del motore.

Art. 6 – MODIFICHE NON AMMESSE (MOTORI A BASSE EMISSIONI)

6.1 È vietata l'alterazione o la modifica di qualsiasi componente del blocco motore.

6.2 È vietata la rimozione di materiale del gruppo motore per qualsiasi motivo ad eccezione delle operazioni di rialesaggio nelle misure consentite. Le parti danneggiate del motore devono essere sostituite con componenti nuovi.

6.3 È vietata la lavorazione del motore (cilindri, teste, valvole ecc...) per adeguamento alle misure indicate nella fiche di omologazione. Il motore deve gareggiare come fornito dal costruttore. Tutte le superfici interne del collettore di aspirazione, condotti di aspirazione, superfici interne del collettore e dei condotti di aspirazione, della camera di combustione, condotti e collettori di scarico devono apparire come nelle immagini presenti sulla fiche di omologazione del motore.

6.4 È vietato cancellare i dati registrati sulle centraline motore ECU/PCM senza autorizzazione dei Commissari tecnici.

6.5 Qualsiasi dato acquisito dai Commissari Tecnici dopo un controllo sulla centralina motore non corrisponde ai dati tecnici dichiarati dal costruttore nella scheda di omologazione sarà motivo di squalifica.

Art. 7 – MODIFICHE AMMESSE (MOTORI A BASSE EMISSIONI)

7.1 Nella categoria GT30 è possibile riparare (rialesare) al massimo due cilindri con la maggiorazione fornita dal costruttore. I restanti cilindri devono rimanere della dimensione originale.

7.2 È consentito disabilitare/rimuovere l'interruttore del folle e il cablaggio di protezione avviamento con marcia inserita.

7.3 Il "TRIM TAB" sulla piastra di cavitazione del piede può essere modificato o rimosso per consentire l'installazione di un'elica adeguata alla conduzione di gara.

7.4 I supporti in gomma del motore possono essere sostituiti.

7.5 Il "Power Trim" può essere rimosso. È consentito l'uso di sistemi di blocchi di spinta per regolare l'angolo di Trim.

7.6 Le candele possono essere sostituite con altre candele di produzione standard, non modificate e con la stessa lunghezza e diametro di filetto.

7.7 Il dado dell'elica è libero.

7.8 È possibile aggiungere molle di richiamo sul dispositivo di accelerazione del carburatore.

7.9 L'elica originale può essere sostituita in accordo all'art. 504.13 del Regolamento UIM.

7.10 È possibile rimuovere i meccanismi di decompressione montati sull'albero a camme per facilitare le modifiche ammesse.

Dall'articolo 550.6.7 sezioni 1,5,10,11,12,13,15,16,17,20,22 del Regolamento UIM e art. 4 del Regolamento GT30 FIM, NON sono applicabili.

Art. 8 –CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508.01-508.02-508.06-508.07-508.08-508.09-508.10-508.11.

OSY-400

NORMATIVA TECNICA 2025

PREMESSA

Per tutto ciò che non è espressamente qui riportato fa fede il regolamento UIM.

Per la categoria promozionale OSY/400 ad ogni manifestazione di Campionato Italiano devono essere obbligatoriamente verificati i primi tre classificati di giornata. Alle verifiche possono assistere contemporaneamente, senza diritto d'intervento, i tre piloti e relativi meccanici (max 2 meccanici per pilota).

Art. 1 - SCAFO

Lo scafo deve essere di tipo hydroplano e gli scarponi non devono eccedere il 60% della lunghezza totale dello scafo.

Tutti gli scafi tipo hydroplano con le "corna" devono avere gli spigoli frontali dello scarpone a superficie arrotondata di almeno 50 mm. di diametro in una direzione.

Se sono usate le estensioni delle corna, esse devono avere corna deformabili per una lunghezza minima tale da dare una superficie arrotondata esposta, di almeno 50mm. di diametro in una direzione, quando le corna stesse sono rimosse.

Tutti gli scafi delle classi O (fino a ed incluse O/350 e OSY/400) devono avere a bordo in modo che siano immediatamente disponibili, una o due pagaie di colore giallo o arancione e colore fluorescente similare, da usare come segnale di avvertimento. La superficie della paletta deve essere di cm. 30x15.

La posizione del motore fuoribordo rispetto allo scafo deve rispettare un limite di altezza; con il motore fuoribordo fissato nelle condizioni di corsa (LIFT e TRIM bloccati) l'estremità del centro asse elica deve essere più bassa dell'estremità posteriore della chiglia (ultima estremità in acqua) per una distanza minima di 25 mm. (distanza misurata sulla parallela all'estremità posteriore della chiglia nei 100 mm. terminali).

La pinna direzionale dell'imbarcazione deve avere una lunghezza minima di 140 mm. misurata verticalmente dal punto di ancoraggio della stessa all'imbarcazione ed una estensione longitudinale minima di 40 mm.

Art. 2 - FIANCATE

Tutte le imbarcazioni OSY-400 devono avere le fiancate protettive e cockpit secondo le normative U.I.M. (art. 522). Per modificare le imbarcazioni esistenti, il rinforzo dovrà essere di 2 strati minimo di 315 gr./mq. in kevlar con uno spessore minimo di 6 mm. Questo dovrebbe essere legato al legno pulito libero da vernice, pittura etc. In alternativa può essere legato alla superficie interna dei lati del cockpit esistente, allo scopo di fornire rinforzo, un pannello fabbricato come sopra descritto che incontri i requisiti di dimensione.

È consentito e consigliato l'uso di materiali espansi adeguati in sostituzione al legno.

Art. 3 – PESO MINIMO

Il peso minimo dell'imbarcazione, completa con il pilota, equipaggiamento completo a fine gara o prova, senza l'acqua residua ma con il carburante rimanente, deve essere minimo di 190 kg.

Art. 4 - GALLEGGIAMENTO

Una riserva di galleggiamento per eventuali incidenti deve essere fissata nell'imbarcazione in posizione verificabile.

Art.5 – APPENDICE

Qualsiasi appendice atta a frenare l'imbarcazione è proibita se causa un eccessivo spruzzo d'acqua e diminuisce quindi la visibilità.

Art. 6 – ATTACCO MOTORE

Qualsiasi meccanismo atto a modificare l'angolo di attacco e/o l'altezza del motore mentre lo stesso è in moto, è vietato.

Art. 7 – MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori YAMATO tra i modelli specificatamente omologati dalla UIM (elenco pubblicato sul sito UIM).

Art. 8 – MODIFICHE MOTORE AMMESSE

- A** I fili dell'impianto di accensione, pipette candele e dado elica sono liberi.
- B** È consentito effettuare fori per l'acqua sia nel coperchio bobine sia nel coperchio inferiore albero motore. Questi fori possono essere utilizzati o tappati.
- C** È permesso usare qualsiasi tipo di tubo benzina e raccordo a patto che non si cambi il filetto del raccordo nel serbatoio e nel carburatore. Un filtro benzina può essere aggiunto.
- D** È permesso aumentare la capacità del serbatoio benzina tagliando lungo la giunzione e aggiungendo una banda di larghezza massima di 2 pollici (50,78 mm., con un incremento di capacità di circa 1,25 lt.). Si può anche costruire un serbatoio completamente nuovo, ma

questo deve essere montato nello stesso modo di quello originale. La staffa di fissaggio del serbatoio non può essere modificata.

- E** Un condotto carburante separato può essere previsto per gare marathon ma il foro sul carter deve essere tappato quando lo stesso motore corre in gare circuito.
- F** I filetti del motore possono essere riparati usando i tapping oversize o helicoil.
- G** Parti danneggiate possono essere riparate con saldatura o con l'utilizzo di composti plastici, a condizione che il profilo della parte rimanga inalterato. Oltre a questi, nell'area dei perni di banco dell'albero a motore, dove sono i supporti dell'albero stesso, è possibile una riparazione secondo la seguente procedura. Il Perno di banco dell'albero a motore può essere lavorato meccanicamente in quell'area ad un diametro inferiore. Una bussola in acciaio può essere pressata sul perno di banco dell'albero a motore così lavorato. Questa bussola in acciaio dovrà avere le stesse dimensioni e contorni che aveva l'albero in origine. Questa riparazione presume che non può essere fatta alcuna variazione del peso e delle dimensioni dell'albero motore originale.
- H** È permessa qualsiasi riduzione al flusso di acqua per il raffreddamento del motore.
- I** Non è consentita la lucidatura o rimozione metallica nei passaggi/condotti interni, carburatori, condotti di aspirazione e scarico.
- Y** Non è consentita la lucidatura o il bilanciamento del gruppo rotante e delle sue parti (rotanti ed in moto alternato).
- K** Ogni sistema atto alla regolazione del cavalletto è consentito, purché non sia modificato il motore. Tale sistema non deve però funzionare a motore acceso.
- L** La leva del tilt può essere rimossa e lo spessore del bracket del tilt imbullonato.
- M** I buchi sulla barra dello sterzo possono essere allargati per attaccare i cavi della timoneria.
- N** Si può usare qualsiasi appendice per portare in avanti la staffa dell'anticipo.
- O** Il paraspruzzi può essere modificato per il passaggio del cavo dell'acceleratore e per avere accesso alla trombetta di aspirazione-aria del carburatore. Gli eventuali buchi sul lato non possono eccedere i 30 mm. di diametro o l'equivalente area.
- P** L'albero dell'elica può essere modificato o sostituito per consentire il montaggio di qualsiasi elica.
L'elica è libera.
- Q** È vietato l'uso di parti di ricambio non Yamato.
- R** Misure non quotate nella fiche di omologazione non possono essere alterate. Se un dettaglio non può essere verificato con l'aiuto delle figure nella fiche di omologazione, la parte in questione può essere confrontata con una corrispondente parte stock. La comparazione può essere effettuata in modo approssimativamente usando il sistema di comparazione se le tolleranze di lavorazione non sono disponibili.
- S** Il pilota è l'unico responsabile dello stato del motore in corsa. Errori da parte del costruttore, meccanico o precedenti possessori non costituiscono una scusante.
- T** Lo stacco motore è obbligatorio.
- U** I pistoni sovradimensionati sono ammessi solo per il primo sovradimensionamento (alesaggio massimo: 2,622 o 66,59 mm, ad esempio 66,50 + 0,09 mm).
È consentito un secondo sovradimensionamento, con dimensioni massime dell'alesaggio come da file di omologazione.
Sono ammessi i pistoni sovradimensionati indicati nel file di omologazione.
Non è consentita la fusione delle luci (vedi regola 525.2.02 - Pt. "nessuna rimozione di metallo").
Eventuali spigoli molto taglienti causati dalla rialesatura possono essere rimossi delicatamente.
Si può utilizzare ogni tipo, misura o modello di dado, bullone, vite e rondella ad esclusione della vite della farfalla che deve rimanere originale.
- V** È permesso verniciare di qualsiasi colore le parti del motore e i relativi accessori.
- W** Si può eseguire qualsiasi buco per fissare in modo sicuro il motore allo scafo.
- Z** Ad eccezione delle specifiche sopra riportate, è assolutamente vietato effettuare ogni alterazione ai componenti standard del motore rimuovendo o aggiungendo materiale. In

particolare, questo include componenti soggetti ad ogni forma di lavorazione meccanica, rettifica, lavorazione a mano, rilavorazione, cambio forma, rimozione di sbavature, lucidatura se non specificatamente concesso.

X Le pipette possono essere sostituite.

Art. 9 –CARBURANTE

Il carburante deve essere di tipo commerciale per autovetture; secondo Regolamento UIM art. 508. L'olio lubrificante per due tempi può essere aggiunto al carburante.

L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore (comburente).

Non è permesso il rabbocco del carburante quando l'imbarcazione è in acqua.

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

FORMULA JUNIOR ELITE

NORMATIVA TECNICO-SPORTIVA 2025

PREMESSA

Il seguente regolamento è applicabile solamente alle gare di Campionato Italiano delle classi Formula Junior Elite. Questo Campionato Italiano è inteso e voluto per la promozione dello sport in Italia ed è solo complementare al GT 15 internazionale che è governato dal Regolamento UIM e pur potendo utilizzare la stessa imbarcazione il regolamento internazionale è più permissivo e chiunque voglia partecipare ad una gara internazionale deve adeguarsi a detto regolamento. Per tutto ciò non previsto nel seguente regolamento fa fede il Regolamento Circuito della stagione in corso.

Art. 1 – DENOMINAZIONE E PARTECIPANTI AMMESSI

E' costituita la classe Formula Junior Elite con motore fuoribordo e monocarena.

Il Campionato Italiano è aperto sia alle imbarcazioni federali che alle imbarcazioni di privati.

Sono ammessi alla classe Formula Junior Elite solo i piloti con i seguenti requisiti:

- dai 12 anni compiuti fino ai 17 anni compiuti (fino al 31/12 dell'anno di compimento dei 17 anni);
- regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M.;
- in possesso di regolare licenza agonistica;
- residenti in Italia;
- provenienti da una scuola motonautica;
- che abbiano effettuato apposito corso presso una scuola motonautica e/o effettuato in precedenza attività giovanile (Trofeo CONI, Formula Italia ecc.) risultante presso il settore giovanile;
- dichiarazione di un Tecnico Regionale o Federale comprovante l'idoneità.

Durante le manifestazioni i Tecnici e gli accompagnatori degli atleti, per qualsiasi esigenza, dovranno necessariamente relazionarsi con l'incaricato di settore della FIM, il quale sarà l'unico autorizzato a rapportarsi con gli Ufficiali di Gara.

Per quanto sopra viene espressamente richiamato l'art. 2 del Regolamento di Giustizia in materia di "intemperanza degli accompagnatori e sostenitori".

Art. 2 – ABBIGLIAMENTO DA GARA

Il pilota deve indossare il seguente vestiario:

- Tuta da gara;
- Casco;
- Giubbino salvagente (o tuta galleggiante per motonautica con certificazione del produttore);
- Collare,

- Scarpe idonee.

Tutti i piloti partecipanti al Campionato Italiano Formula Junior Elite devono disporre e munire le persone del proprio Team presenti sul pontile di partenza di "mezzo marinaio" (nr. 1 per imbarcazione). Il pilota sprovvisto del "mezzo marinaio" non potrà posizionarsi in griglia di partenza e quindi non sarà ammesso alla gara.

2.1 – CASCHI

Tutti i piloti, dovranno indossare un casco integrale tipo motociclistico omologato ECE e che almeno il 50% superiore della calotta sia di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale. Questi colori devono essere sufficientemente brillanti da essere chiaramente visibili in acqua.

Art.3 – CURA- CARICO E SCARICO IMBARCAZIONI FEDERALI SU CAMPO GARA

Ogni pilota è tenuto all'arrivo sul campo gara ad avere cura per tutta la durata della manifestazione dell'imbarcazione a lui assegnata tramite sorteggio.

Alla fine della Manifestazione i piloti responsabili dell'imbarcazione assegnata devono consegnare all'incaricato FIM la zavorra e i serbatoi della benzina e dopo aver lavato e pulito l'imbarcazione la devono portare presso il camion della FIM dove l'incaricato FIM provvederà ad effettuare il carico. Solo dopo aver adempiuto a tale incarico, il pilota potrà allontanarsi dal campo gara.

Il Comitato Organizzatore deve mettere a disposizione due persone che in collaborazione con l'incaricato FIM provvedano a scaricare dal camion federale (il venerdì pomeriggio) e caricare sul medesimo camion (la domenica pomeriggio al termine delle gare) le imbarcazioni federali.

Art. 4 – NUMERO MASSIMO PILOTI AMMESSI

Il numero massimo dei piloti ammessi a gareggiare ad ogni gara del Campionato Italiano classe Formula Junior Elite è 16, ove il numero delle imbarcazioni Federali lo consente.

Qualora i piloti iscritti al Campionato Italiano siano superiori a 16, tutti i piloti iscritti dal 17° posto in poi (vale data di iscrizione al Campionato Italiano) verranno messi in lista d'attesa (riserve); la FIM comunicherà elenco dei 16 piloti aventi diritto a partecipare al Campionato Italiano Formula Junior Elite.

CONFERMA PARTECIPAZIONE

I 16 piloti aventi diritto a partecipare al Campionato Italiano Formula Junior Elite, 10 giorni prima di ogni gara, devono confermare per iscritto alla FIM (r.lauta@fimconi.it) la propria partecipazione alla gara. Qualora un pilota, dopo aver già confermato la propria partecipazione, per problemi di causa di forza maggiore dovesse rinunciare alla partecipazione, può mandare disdetta entro 7 giorni dalla data della gara. Dopo tale data (dal 6° giorno in poi) chi rinuncia o non si presenta alla gara, non potrà partecipare alla gara successiva.

I piloti che comunicano rinuncia di partecipazione nei tempi previsti saranno sostituiti dai piloti in lista d'attesa.

Art. 5 – SCAFO

L'unico scafo elegibile per partecipare ai suddetti Campionati Italiani è l'imbarcazione monocarena denominata "Blaze Performance" e distribuita solamente attraverso la Federazione Italiana Motonautica. Tale scafo è venduto ad un prezzo imposto dalla Federazione.

Art. 6 – MOTORE

L'unico motore utilizzabile per questi campionati è Honda modello BF20 DK2 SHU 4 tempi 2 cilindri.

Art. 7 – MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE

Le seguenti modifiche sono le uniche ammesse:

MODELLO BF20 DK2 SHU avviamento manuale:

- Rimozione manetta acceleratore
- Riutilizzo stacco motore presente su manetta Honda

- Installazione trim manuale in acciaio codice GT15-T01H da richiedere alla FIM
- Installazione alette in acciaio codice GT15-S04 H da richiedere alla FIM
- Rimozione del dispositivo originale per sollevare e bloccare il motore come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Installazione Kit Honda per comando remoto come da elenco depositato presso segreteria circuito
- Fissaggio connettore alternatore internamente alla bacinella senza rimuoverlo

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Honda sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

Le quantità e le istruzioni con relativo spaccato Honda sono a disposizione di chi le volesse presso l'ufficio circuito della Federazione.

Si fa divieto assoluto di qualsiasi modifica ai motori ad eccezione di quelle sopra riportate.

Art. 8 - MODIFICHE AMMESSE ALLO SCAFO

- Non sono ammesse modifiche alla chiglia inferiore che sarà controllata regolarmente per assicurarsi che sia conforme all'originale dagli ufficiali tecnici tramite speciali dime. Tali dime saranno a disposizione di chi ne avesse bisogno dopo eventuali riparazioni per assicurarsi di essere in regola col presente regolamento
- non è ammessa la modifica dell'altezza dello specchio di poppa che è fissata in 490mm+/-3mm (è cambiata poiché il motore Honda ha dimensioni del gambale diverso) misurati con una staggia sui due spigoli del redan centrale
- non sono ammessi spessori sotto l'appoggio del motore che deve essere appoggiato obbligatoriamente sulla base dello specchio di poppa
- non sono ammesse modifiche alle coperte
- non è amessa nessuna aggiunta strutturale all'interno della barca
- non è ammesso rimuovere materiale dalla barca
- è vietata la rimozione del sedile
- è ammesso regolare la posizione del sedile tramite le apposite slitte in avanti verso prua liberamente, mentre verso poppa la posizione massima di arretramento della linea di appoggio della schiena non deve per nessun motivo superare la linea del poggiatesta
- è ammesso regolare liberamente la posizione del serbatoio tramite le apposite slitte
- è ammesso regolare liberamente la posizione dei pedali tramite le apposite slitte

Art. 9 – ELICA

- L'unica elica ammessa è quella fornita dalla Federazione Italiana Motonautica
- non sono ammesse modifiche all'elica originale sopra descritta
- è obbligatorio l'uso del dado elica originale con relativa coppiglia
- in caso di dubbio l'ufficiale tecnico ha la facoltà di imporre al pilota l'uso di un'elica di proprietà della Federazione

Art. 10 – ZAVORRA

A-IMBARCAZIONI FEDERALI

- Per le imbarcazioni federali è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposta dietro il sedile di guida
- Ad inizio manifestazione, il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovrà pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso complessivo pilota più zavorra a 70 Kg. Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.
- In caso il pilota sia più pesante del peso minimo stabilito, non avrà semplicemente bisogno

di alcuna zavorra

- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- Le barche federali non saranno soggette ad essere pesate
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico e fissare dadi e rondelle al loro posto
- E' fatto divieto assoluto, in qualsiasi momento della manifestazione, pena la squalifica del pilota aprire la calandra motore per qualsiasi motivo senza la presenza del responsabile categoria o dell'ufficiale tecnico preposto.

B-IMBARCAZIONI PRIVATE

- La zavorra utilizzabile per le imbarcazioni private è solo quella data in dotazione dalla Federazione
- La zavorra utilizzabile deve essere posizionata in barca solo sulla piastra apposta dietro il sedile di guida
- Ad inizio manifestazione, la barca completa pronto gara ma senza benzina e il pilota in completo da gara con salvagente e casco si dovranno pesare. Tale peso arrotondato all'intero per difetto fino a 0,5 Kg e per eccesso da 0,6 Kg verrà registrato dall'ufficiale tecnico che consegnerà al pilota la relativa zavorra Federale così da portare il peso complessivo barca, pilota e zavorra a 210 Kg Il pilota ha l'obbligo di fissare tale zavorra sull'apposita piastra e bloccarla con rondella, dado e controdado.
- In fase di verifica chiunque non abbia montato la zavorra nella quantità registrata dall'ufficiale tecnico sarà squalificato dalla gara
- A fine manifestazione è obbligo del pilota, pena la squalifica dalla manifestazione, riconsegnare la zavorra all'ufficiale tecnico
- L'ufficiale tecnico può chiedere di pesare l'imbarcazione senza benzina in ogni momento a propria discrezione

Art. 11 – SORTEGGIO BARCHE FEDERALE

- Il sorteggio delle imbarcazioni federali avverrà al momento delle verifiche amministrative in modo che ci sia tempo adeguato per l'eventuale regolazione della posizione di guida e dell'apposizione della relativa zavorra.
- qualora i piloti siano superiori a 8 le prove cronometrate saranno divise in due gruppi in modo che ogni pilota possa partecipare con la barca sorteggiata
- è fatto assoluto divieto, ad eccezione di quanto disposto dal regolamento, lo scambio successivo tra piloti sia delle barche che dei numeri pena la squalifica dalla manifestazione
- in caso di non corrispondenza il pilota sarà l'unico responsabile e verrà squalificato dalla manifestazione

Art. 12 – GRIGLIA DI PARTENZA

La griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione o, se per causa di forza maggiore risulti impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, essa sarà determinata in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano.

Per la prima gara della stagione la griglia di partenza è determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualificazione, ma se per causa di forza maggiore risultasse impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione la griglia sarà determinata a sorteggio.

La griglia di partenza di ogni gara/manche è determinata dai tempi di qualifica. L'imbarcazione che ha ottenuto la "pole-position" partirà in griglia con la posizione interna rispetto alla prima boa di virata, tutti gli altri concorrenti partiranno inderogabilmente dalle posizioni a seguire dalla "pole-position".

Qualora i piloti delle categorie **Formula Junior Elite** siano in numero superiore al numero delle barche a disposizione sul campo gara verranno suddivisi in due gruppi di qualificazione definiti A e B.

Nel caso, quindi, che le manche di qualificazione siano due, denominate A e B, i componenti delle

rispettive manche verranno determinati per estrazione; la griglia di partenza verrà così formata:

I primi tre piloti con miglior tempo di ogni gruppo saranno ammessi automaticamente alla gara "FINALE".

In pole position partirà chi ha ottenuto il miglior tempo assoluto sul giro, indipendentemente dalla manche alla quale ha partecipato. In seconda posizione partirà chi ha ottenuto il miglior tempo sul giro dell'altra manche di qualificazione. La terza posizione di partenza verrà occupata dal secondo miglior tempo assoluto sul giro, mentre la quarta posizione verrà occupata dal secondo miglior tempo sul giro dell'altra manche e così via.

I restanti piloti effettueranno la gara "FINALE 2"; la griglia di partenza sarà determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualifica di ogni gruppo.

In pole position partirà chi ha ottenuto il quarto miglior tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato. La seconda posizione verrà occupata dal quarto miglior tempo assoluto dell'altra manche, in terza posizione partirà chi ha ottenuto il miglior quinto tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato, in quarta posizione partirà chi ha ottenuto il quinto miglior tempo assoluto sul giro dell'altra manche e così via.

I primi 4 piloti classificatisi nella gara FINALE 2 si posizioneranno dal 7° posto al 10° nella griglia di partenza della gara finale. I piloti che nella gara FINALE 2 si sono posizionati dal 5° posto in poi, verranno inseriti nella classifica finale di giornata dall'11ª posizione in poi. Vedi schema che segue:

GRUPPO A (prove di qualifica)

Pilota 1 – tempo 1.10

Pilota 2 – tempo 1.11

Pilota 3 – tempo 1.12

Pilota 4 – tempo 1.13

Pilota 5 – tempo 1.14

Pilota 6 – tempo 1.15

Pilota 7 – tempo 1.17

GRUPPO B (prove di qualifica)

Pilota 8 – tempo 1.18

Pilota 9 – tempo 1.19

Pilota 10 – tempo 1.20

Pilota 11 – tempo 1.21

Pilota 12 – tempo 1.22

Pilota 13 – tempo 1.23

Pilota 14 – tempo 1.24

GRIGLIA DI PARTENZA

FINALE 2

Pilota 4

Pilota 11

Pilota 5

Pilota 12

Pilota 6

Pilota 13

Pilota 7

Pilota 14

GRIGLIA DI PARTENZA

FINALE

Pilota 1

Pilota 8

Pilota 2

Pilota 9

Pilota 3

Pilota 10

Pilota 11

Pilota 4

GARA FINALE 2

Pilota 11

Pilota 4

Pilota 5 – punti 7 – **9ª POSIZIONE**

Pilota 12 – punti 6 – **10ª POSIZIONE**

Pilota 6 – punti 5 – **11ª POSIZIONE**

Pilota 13 – punti 4 – **12ª POSIZIONE**

Pilota 7 – punti 3 – **13ª POSIZIONE**

Pilota 14 – punti 2 – **14ª POSIZIONE**

Il numero dei piloti partecipanti alla gara FINALE è proporzionato al numero di barche disponibili sul campo gara, fermo restando che i primi 4/6 posti verranno occupati dai piloti ammessi automaticamente alla gara FINALE dal miglior tempo ottenuto dalle prove di qualificazione.

Nel caso i piloti presenti siano superiori a 16 (con 8 barche presenti) verranno effettuate due gare "FINALE 2" e "FINALE 3": la griglia di partenza delle due gare sarà determinata dai tempi ottenuti

nelle prove di qualifica di ogni gruppo.

I primi piloti classificatisi nelle due gare “finale 2 e finale 3” si posizioneranno dal 7° posto all’8° nella griglia di partenza della gara finale (in base al miglior tempo di manche). I piloti che nelle due gare “finale 2 e finale 3” si sono posizionati dal 2° posto in poi, verranno inseriti nella classifica finale di giornata dalla 9ª posizione in poi.

Pertanto la classifica di Campionato Italiano verrà di gara in gara redatta dal 1° al 10° posto sui risultati della gara finale dall’11° in poi sulla/e gara/e finale 2.

Qualora i piloti iscritti siano in numero uguale o inferiore alle barche presenti sul campo gara il format della gara sarà come segue:

- prove libere
- prove cronometrate
- manche 1
- manche 2

La classifica finale sarà stilata dalla somma dei punteggi delle due gare.

Qualora, nella gara FINALE o gara FINALE 2 uno o più piloti non taglino il traguardo/non prendono bandiera (ritirati o non partiti) verranno inseriti nella classifica finale di giornata (Finale+Finale 2) con punteggio 0 (zero) in coda a tutti i piloti che hanno tagliato il traguardo.

CAUSA FORZA MAGGIORE

Se per causa di forza maggiore risulterà impossibile l’effettuazione delle gare come indicato dall’art. 12, le gare potranno effettuarsi come segue:

1ª IPOTESI

Vengono effettuate le prove cronometrate del Gruppo A e del Gruppo B. I primi quattro piloti con miglior tempo di ogni gruppo saranno ammessi automaticamente alla gara “FINALE” (dal 1° al 8° posto).

In pole position partirà chi ha ottenuto il miglior tempo assoluto sul giro, indipendentemente dalla manche alla quale ha partecipato. In seconda posizione partirà chi ha ottenuto il miglior tempo sul giro dell’altra manche di qualificazione. La terza posizione di partenza verrà occupata dal secondo miglior tempo assoluto sul giro, mentre la quarta posizione verrà occupata dal secondo miglior tempo sul giro dell’altra manche e così via.

I restanti piloti effettueranno la gara finale 2 “dal 9° al 16° posto”; la griglia di partenza sarà determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualifica di ogni gruppo.

In pole position partirà chi ha ottenuto il quinto miglior tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato. La seconda posizione verrà occupata dal sesto miglior tempo assoluto dell’altra manche, in terza posizione partirà chi ha ottenuto il miglior settimo tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato, in quarta posizione partirà chi ha ottenuto l’ottavo miglior tempo assoluto sul giro dell’altra manche e così via.

2ª IPOTESI

Vengono effettuate le prove cronometrate del Gruppo A e del Gruppo B. I primi quattro piloti con miglior tempo di ogni gruppo saranno ammessi automaticamente alla gara “FINALE” (dal 1° al 8° posto).

In pole position partirà chi ha ottenuto il miglior tempo assoluto sul giro, indipendentemente dalla manche alla quale ha partecipato. In seconda posizione partirà chi ha ottenuto il miglior tempo sul giro dell’altra manche di qualificazione. La terza posizione di partenza verrà occupata dal secondo miglior tempo assoluto sul giro, mentre la quarta posizione verrà occupata dal secondo miglior tempo sul giro dell’altra manche e così via.

I restanti piloti verranno classificati “dal 9° al 16° posto”; posizione determinata dai tempi ottenuti nelle prove di qualifica di ogni gruppo.

Al nono posto verrà posizionato chi ha ottenuto il quinto miglior tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato. La decima posizione verrà occupata dal sesto miglior tempo assoluto dell’altra manche, in undicesima posizione sarà occupata da chi ha ottenuto il miglior settimo tempo assoluto sul giro indipendentemente dalla manche a cui ha partecipato, in dodicesima posizione verrà occupato chi ha ottenuto l’ottavo miglior tempo assoluto sul giro dell’altra manche e così via.

Art. 13 – RIUNIONE PILOTI

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali della manifestazione). Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e prima delle prove libere, durante la quale dovranno essere presentati gli ufficiali di gara incaricati specificando le loro singole mansioni.

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti che devono, all'inizio della riunione, firmare per appello nominale. In caso di mancata presenza alla riunione, il pilota verrà sanzionato con € 50,00 da pagarsi immediatamente pena l'esclusione dalla manifestazione. Dovrà quindi e comunque effettuare un briefing con il Commissario Generale.

Alla riunione piloti potrà partecipare ed eventualmente intervenire SOLO il pilota ed un accompagnatore. Tutti i restanti componenti dei Team dovranno rimanere al di fuori dall'area della riunione e non potranno intervenire in alcun modo.

In caso di eventuali variazioni degli orari la notifica verrà esposta presso la Segreteria Corsa.

Il Commissario Generale potrà, a suo giudizio, ulteriormente riunire i piloti delle singole categorie in qualunque momento lo ritenga necessario, anche con convocazione a mezzo altoparlante.

Art. 14 – PROVE CRONOMETRATE

I cronometristi inizieranno a prendere i tempi dopo due giri compiuti dal primo pilota sceso in acqua.

Nel caso in cui il numero dei piloti, che usufruiscono delle barche federali, iscritti ad una o più prove risultasse superiore a 10, le prove cronometrate saranno obbligatoriamente divise in due sessioni e determineranno i **4/6** migliori piloti (**proporzionato al numero di imbarcazioni disponibili sul campo di gara**) che avranno diritto a prendere parte alla gara finale (vedi art. 9) e se per causa di forza maggiore risulti impossibile l'effettuazione delle prove di qualificazione, saranno ammessi i piloti in base alla classifica temporanea di Campionato Italiano, per la prima gara della stagione i piloti ammessi saranno estratti a sorte.

Nel caso in cui due piloti con la stessa barca dovessero qualificarsi entrambi per la fase finale, il pilota con il tempo migliore terrà la barca mentre al pilota con il tempo peggiore gli verrà assegnata la barca eliminata.

Nel caso due o più piloti si dovessero trovare nella stessa situazione tale assegnazione avverrà ancora per estrazione.

In ogni caso sopra descritto nessun pilota né con barche federali né con barche private potrà mai partecipare a più di una sessione di prove cronometrate.

Nel caso due o più piloti si dovessero trovare nella stessa situazione tale assegnazione avverrà ancora per estrazione.

Art. 15 – PARTENZA

DA FERMO con la seguente procedura (sostituisce quella sul regolamento tutto FIM)

- Quando il commissario al pontile giudica tutti i piloti pronti per la partenza e con tutti i motori accesi in folle, espone la bandiera verde. Da questo momento il commissario generale inizia la procedura ufficiale per la partenza. Il commissario generale può giudicare, in qualsiasi momento, la necessità di annullare la partenza esponendo la bandiera rossa e facendo ricominciare la procedura.

- Due minuti prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale con un razzo o tramite tabella di segnalazione "2 minuti". Può essere dato anche 3 minuti prima, ma solo se è stato comunicato anticipatamente alla riunione piloti.

- Un minuto prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "1 minuto".

- 30 secondi prima dell'accensione della luce rossa, viene dato il segnale "30 secondi".

- Alla fine dei 30 secondi la luce rossa viene accesa e si deve ingranare la marcia avanti con il motore al minimo.

- Dopo 5/12 secondi la luce rossa viene spenta: questo è il segnale di partenza.

I piloti che ingranano la marcia avanti durante gli ultimi 30 secondi prima della partenza sono squalificati.

I piloti che accelereranno o lasciano il pontile con la luce rossa ancora accesa perdono un giro. Dopo l'esposizione di un segnale di tempo, la luce rossa sarà riaccesa.

Un pilota che non è riuscito a partire prima che la luce rossa sia riaccesa deve attendere che tutti i concorrenti abbiano lasciato il pontile di partenza e deve attendere le indicazioni del commissario del pontile per partire in modo corretto per la gara.

Le barche che falliscono la partenza devono ritornare a riva. Se gli assistenti del concorrente entrano in acqua nuotando o camminando verso la barca, la stessa sarà squalificata dalla gara.

Dal momento del distacco dal pontile i piloti devono mantenere le proprie posizioni in linea retta sino al raggiungimento della boa di virata e poi per tutta la virata fino alla sua conclusione senza interferire nella traiettoria delle altre imbarcazioni. La barca in testa, se non è la detentrica della pole, deve lasciare all'interno della curva spazio sufficiente alle altre barche per poter impostare la curva.

Al pilota che in fase di partenza non mantiene la propria posizione in linea retta sino al raggiungimento della prima boa di virata e poi per tutta la virata fino alla sua conclusione (segnalata dal posizionamento di una boa), viene comminato il cartellino giallo e la perdita del punteggio di quella gara (squalifica).

Per quanto riguarda le sanzioni del cartellino giallo e cartellino rosso valgono le normative previste dal Regolamento Circuito vigente.

CONDIZIONI PARTICOLARI - PARTENZA

Qualora, sul pontile di partenza, non ci fosse lo spazio sufficiente per schierare nr. 10 barche o per motivo di forza maggiore non fosse possibile lo schieramento delle barche sul pontile di partenza, deve essere effettuata la partenza lanciata.

Art.16 – PREMIAZIONE

Sono previsti i premi per il 1°-2°-3°-4°-5° posto della classifica finale di giornata ed un gadget/omaggio per tutti i partecipanti.

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria per tutti i partecipanti alla gara, l'eventuale assenza deve essere giustificata al Delegato della Commissione Circuito Giovanile.

E' obbligatorio, per tutti i piloti, indossare la divisa (tuta da gara, scarpe ecc.), del proprio Team, pena la non partecipazione alla premiazione.

La premiazione 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-judice.

REGOLAMENTO MATCH RACE 2025 FORMULA 4

PREMESSA

Il seguente regolamento è applicabile solamente alle gare di Campionato Italiano Match Race della classe F.4. Questo Campionato Italiano è inteso e voluto per la promozione dello sport in Italia.

Per tutto ciò non previsto nel seguente regolamento fa fede il Regolamento Circuito della stagione in corso.

Art. 1 – DENOMINAZIONE E PARTECIPANTI AMMESSI

È costituita la classe "MATCH RACE F.4" con motore fuoribordo e catamarano.

Il Campionato Italiano è aperto solo alle imbarcazioni messe a disposizione dalla Federazione Italiana Motonautica.

Sono ammessi al Campionato Italiano "MATCH RACE F.4" giovani piloti, dai 15 anni compiuti, regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza Circuito C, residenti in Italia, che abbiano partecipato almeno un anno al Campionato Italiano classe FORMULA JUNIOR ed in possesso di abilitazione test immersione cockpit (Turtle test) valido.

Tutti i piloti che intendono partecipare al Campionato Italiano Match Race F.4 devono

obbligatoriamente prendere parte a 2 stage che la federazione indirà prima dell'inizio del Campionato stesso.

Art. 2 – ASSEGNAZIONE BARCHE E ABBINAMENTO PILOTI

L'abbinamento dei piloti per gara 1 avviene per estrazione.

Nel caso di numero dispari di piloti iscritti alla gara si procederà ad ulteriore estrazione per determinare tra i piloti già estratti chi verrà abbinato all'escluso della prima estrazione.

L'assegnazione della barca 1 e barca 2, per gara 1 avviene per estrazione.

Art. 3 – PROVE LIBERE

La prova del circuito è obbligatoria per tutti.

Le prove si svolgono una alla volta nel seguente modo: partenza dal pontile più 3 giri sul tracciato corto, più 3 giri sul tracciato lungo.

Art. 4 – PERCORSO

Dove lo specchio acqueo lo consente il percorso è di forma romboidale con partenza dal pontile in linea con i rettilinei del circuito gara, nella quale sono sviluppati due percorsi con traiettorie diverse (1 giro corto e 1 giro lungo) come da grafico A allegato.

Il traguardo è lo stesso per entrambi i piloti.

Entrambi i piloti eseguono 1 giro corto e 1 giro lungo.

Il percorso deve avere una lunghezza totale massimo di 800 (600 mt.) mt. totali.

In caso di specchio acqueo con presenza di corrente (fiume) o nell'impossibilità di posizionare il pontile di partenza in linea con i rettilinei del circuito gara, si posizionerà un doppio cancelletto di ingresso al circuito delimitato da boe come da grafico B allegato

Art. 5 - PARTENZA

La partenza avviene dal pontile con semaforo. Le due imbarcazioni saranno posizionate al pontile una di fianco all'altra. L'imbarcazione posizionata a sinistra (interno circuito) effettuerà il primo giro sul circuito corto mentre l'imbarcazione posizionata a destra (esterna al circuito), effettuerà il primo giro sul circuito lungo.

Se una barca non prende il via, l'altra imbarcazione deve comunque completare i due giri (1 lungo e 1 corto).

Art. 6 – GARE

GARA 1

Sulla base dell'estrazione che ha determinato gli abbinamenti i piloti percorrono due giri come indicato.

Terminati i due giri si posizionano subito al pontile invertendo le posizioni di partenza e fanno un'altra manche di due giri.

La classifica finale di gara 1 viene determinata dai tempi cronometrati e dalla posizione ottenuta nelle singole prove di confronto assegnando punti per entrambi i risultati.

GARA 2

Viene effettuata l'estrazione per determinare gli abbinamenti. I piloti invertono l'utilizzo delle imbarcazioni. Chi ha usato barca 1 nella gara 1 userà barca 2 nella gara 2 e viceversa. I piloti percorrono due giri come indicato.

Terminati i due giri si posizionano subito al pontile invertendo le posizioni di partenza e fanno un'altra manche di due giri.

La classifica finale di gara 2 viene determinata dai tempi cronometrati e dalla posizione ottenuta nelle singole prove di confronto assegnando punti per entrambi i risultati.

CLASSIFICA FINALE DI GIORNATA

La classifica finale di giornata è determinata dalla somma dei punti ottenuti in gara 1 e gara 2, in caso di parità di punti vale il miglior tempo ottenuto nelle gare.

Viene premiato anche il miglior tempo assoluto ottenuto durante tutte le gare disputate nella giornata.

PUNTEGGI

Vengono assegnati i seguenti punti alle classifiche finali di gara 1 e gara 2:

Tabella punteggi assegnata ai migliori tempi ottenuti

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.

Al vincitore di ogni singola prova di confronto vengono assegnati 40 punti

I punteggi di vittoria di ogni singola prova di confronto verranno assegnati al massimo per due vittorie conseguite per ogni gara.

Invece i tempi cronometrati verranno tenuti validi al fine della determinazione della classifica di gara 1 e gara 2.

Art. 7 – CLASSIFICA FINALE DI CAMPIONATO ITALIANO

La classifica finale di Campionato Italiano è determinata dalla somma dei punti ottenuti nelle gare effettuate dai piloti regolarmente iscritti. In caso di parità di punteggio il titolo di Campione Italiano verrà assegnato al pilota che abbia vinto più gare. A parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi posti, terzi posti etc.

Art. 8 – SANZIONI

La squalifica viene comminata per il seguente motivo:

- Mancata partenza dal pontile;
- Partenza anticipata;
- Taglio di percorso;
- Guida pericolosa (ostacolare l'avversario).

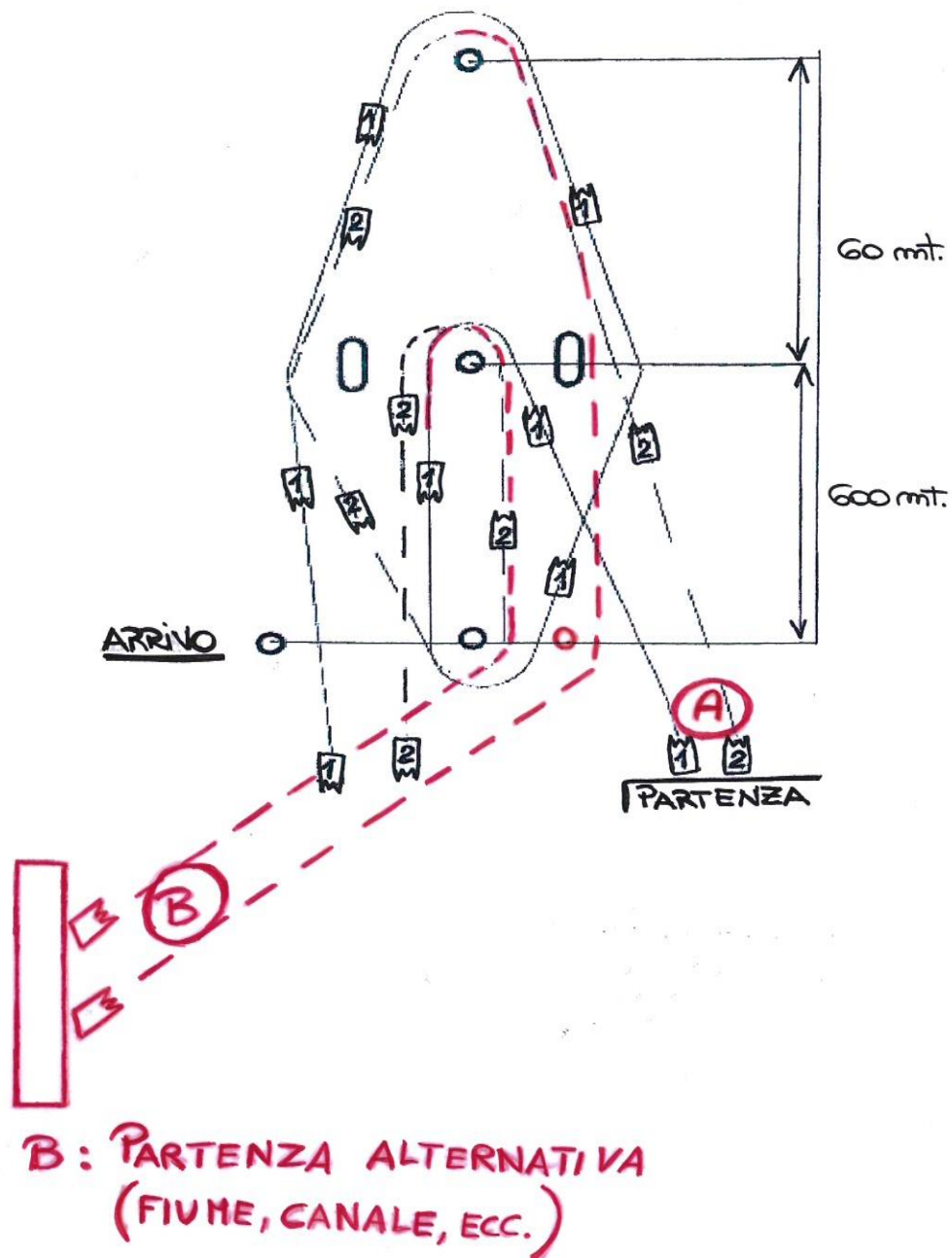
Art. 9 – RECLAMI

I reclami devono essere eseguiti, per conto del pilota, verbalmente dal proprio radioman o dal team manager prima che la gara successiva abbia inizio.

I reclami devono essere discussi e risolti dal Commissario preposto prima che inizi la gara successiva.

La tassa di euro 300,00. = che accompagna il reclamo scritto, deve essere pagata al Direttore di Gara entro e non oltre mezz'ora dalla fine della gara.

PERCORSO



FORMULA TWIN 2

Art. 1 – DENOMINAZIONE

È costituita la classe FORMULA TWIN 2.

Questa classe potrà partecipare a gare di durata su circuiti lunghi, raid e match race.

Art. 2 – SCAFO

2.1.1. lo scafo deve essere di tipo catamarano, ma può essere di design completamente libero relativamente all'idrodinamica e alla aerodinamica, provvisto di “safety cockpit”, “corni deformabili”, in conformità alle norme UIM.

Tutte le imbarcazioni biposto devono essere dotate di un pozzetto rinforzato, definito come un'area di contenimento per l'equipaggio e deve essere costruito come parte integrante dell'imbarcazione o opportunamente fissato all'imbarcazione se è presente una cella drop in, questa deve essere completa di zone rinforzate. Questa area del pozzetto rinforzata deve essere progettata e costruita secondo specifiche in grado di resistere alle forze di un impatto con l'acqua quando si viaggia alla massima velocità di progetto dell'imbarcazione.

Il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco dei piloti e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

Tutte le imbarcazioni biposto devono avere sedili affiancati. Non sono consentiti safety cockpit separati. È obbligatorio che tutti gli equipaggi portino con sé la taglia imbragature di emergenza utilizzati dai servizi di soccorso.

I sistemi d'aria a bordo sono obbligatori e devono avere aria sufficiente per 10 minuti e un regolatore funzionante per ciascuna delle due persone a bordo.

2.1.2. la lunghezza minima dello scafo è di **5,10 mt.** comprese le corni deformabili.

2.1.3 Deve essere conforme alle norme generali UIM 501; 503; 504(504.6 non applicata); 505; 508; 509(509.21 non applicata);

2.1.4. Il peso dell'imbarcazione, compreso il carburante residuo e l'olio, i due membri dell'equipaggio con attrezzatura personale, ma esclusa l'acqua residua è:

2,5 litri 620 chilogrammi

3,5 litri – 4 tempi 670 chilogrammi

4,6 litri – 4 tempi 670 chilogrammi

2.1.5. stazzatura secondo l'art. 542.12 UIM

2.1.6. la parte frontale di 305 mm. del cockpit e i corni deformabili non devono essere fatti di un materiale che non consenta la deformazione controllata per ridurre le forze G in caso di impatto frontale (obbligatorio), secondo norme UIM.

2.1.7. ogni specchietto retrovisore deve avere la misura minima di 60 cm quadrati ed essere fermato da bulloni in due punti per assicurare un adeguato montaggio.

2.1.8. le radio sulle imbarcazioni sono obbligatorie.

2.1.9. E' obbligatorio l'airbag di galleggiamento omologato, secondo quanto previsto dalla vigente normativa UIM

Art. 3 – MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori fuoribordo omologati secondo le normative UIM attuale della categoria F2

3.1 MERCURY SST 200XS OPTIMAX (fiche nr. 501C on UIM website)

3.2 Mercury Racing 200 APX 3.4L four-stroke. (Fiche nr. r 00540 on the UIM website)

3.3 Mercury Racing 250 APX 4.6L V8 four-stroke. (Fiche nr. tba on the UIM website)

Art. 4 - CARBURANTE

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito

Art. 5 - EQUIPAGGIO

5.1 L'equipaggio di ogni barca biposto deve essere composto da non meno di 2 membri, uno dei quali deve essere indicato come pilota nel modulo di iscrizione. Il conduttore (pilota) deve essere in

possesso di una licenza agonistica Circuito A in corso di validità ed il navigatore (2° pilota) deve essere in possesso della licenza Circuito B in corso di validità rilasciata dalla propria Autorità Nazionale.

5.2 L'età minima del Capitano dell'equipaggio (Pilota) è di anni 18 compiuti. L'età minima del navigatore (2° pilota) è di anni 16 compiuti. Il navigatore (2° pilota) minorenni può gareggiare solo con un'autorizzazione scritta dei genitori e/o tutori.

5.3 Tutti i nomi completi, l'età e l'indirizzo di residenza di tutti i membri dell'equipaggio devono essere comunicati agli organizzatori della gara, tramite modulo di iscrizione.

5.4 Ciascun equipaggio ha un membro dell'equipaggio designato come Capitano (Pilota) che è responsabile dell'imbarcazione e di tutte le azioni del suo equipaggio. Tutte le questioni relative alla gara devono essere condotte tramite il Capitano (pilota).

5.5 È obbligatorio indossare il casco. Tutti i caschi integrali o aperti devono essere conformi alle specifiche SNELL o FIA in accordo con la lista di omologazioni/certificazioni pubblicata sul sito UIM(www.uim.sport); almeno il 50% della superficie superiore del casco deve essere di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale.

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

I due membri dell'equipaggio devono utilizzare un poggiatesta frontale (FHR) conforme a SFI 38.1 o FIA 8858, un profilo basso nella zona posteriore della testa e utilizzare attacchi di fissaggio a sgancio rapido al casco.

5.6 I giubbotti di salvataggio con pantaloni, sono obbligatori. I conducenti devono indossare un giubbotto di salvataggio costruito in modo che un pilota può essere facilmente tirato fuori dall'abitacolo.

Le tute di galleggiamento sono un'alternativa consentita ai giubbotti di salvataggio, ma devono incorporare maniglie di estrazione per consentire una facile rimozione del conducente dall'abitacolo.

5.7 Tutti i membri dell'equipaggio devono aver superato una prova di immersione (Turtle Test) in un sistema di abitacolo rinforzato per assicurarsi che possano uscire con successo da un cockpit di sicurezza.

Il certificato di immersione (Turtle Test) deve essere fornito dall'autorità nazionale di appartenenza tramite i centri autorizzati e comprende una prova di immersione in un abitacolo rinforzato simulato. Il certificato di immersione (Turtle Test) deve essere rinnovato ogni 14 mesi.

FORMULA TWIN 1

Art. 1 – DENOMINAZIONE

È costituita la classe FORMULA TWIN 1.

Questa classe potrà partecipare a gare di durata su circuiti lunghi, raid e match race

Art. 2 – SCAFO

2.1.1. lo scafo deve essere di tipo catamarano, ma può essere di design completamente libero relativamente all'idrodinamica e alla aerodinamica, provvisto di "safety cockpit", "corni deformabili", in conformità alle norme UIM.

Tutte le imbarcazioni biposto devono essere dotate di un pozzetto rinforzato, definito come un'area di contenimento per l'equipaggio e deve essere costruito come parte integrante dell'imbarcazione o opportunamente fissato all'imbarcazione se è presente una cella drop in, questa deve essere completa di zone rinforzate. Questa area del pozzetto rinforzata deve essere progettata e costruita secondo specifiche in grado di resistere alle forze di un impatto con l'acqua quando si viaggia alla massima velocità di progetto dell'imbarcazione.

Il cockpit deve permettere uno spazio a distanza minima di 10 cm. sopra il casco dei piloti e lateralmente per una estensione corrispondente a 45 gradi sui due lati della verticale.

Tutte le imbarcazioni biposto devono avere sedili affiancati. Non sono consentiti safety cockpit separati. È obbligatorio che tutti gli equipaggi portino con sé la taglia imbragature di emergenza utilizzati dai servizi di soccorso. I sistemi d'aria a bordo sono obbligatori e devono avere aria sufficiente per 10 minuti e un regolatore funzionante per ciascuna delle due persone a bordo.

- 2.1.2. la lunghezza minima dello scafo è di **5,10 mt.** comprese le corna deformabili.
- 2.1.3 Deve essere conforme alle norme generali UIM 501; 503; 504(504.6 non applicata); 505; 508; 509 (509.21 non applicata);
- 2.1.4. Il peso dell'imbarcazione, compreso il carburante residuo e l'olio, i due membri dell'equipaggio con attrezzatura personale, ma esclusa l'acqua residua è:
- 2,5 litri 620 chilogrammi
 - 3,0 litri 656 chilogrammi
 - 3,5 litri – 4 tempi 670 chilogrammi
 - 4,6 litri – 4 tempi 670 chilogrammi
- 2.1.5. Stazzatura secondo l'art. **542.12 UIM**
- 2.1.6. La parte frontale di 305 mm. del cockpit e i corni deformabili non devono essere fatti di un materiale che non consenta la deformazione controllata per ridurre le forze G in caso di impatto frontale (obbligatorio), secondo norme UIM.
- 2.1.7. Ogni specchietto retrovisore deve avere la misura minima di 60 cm quadrati ed essere fermato da bulloni in due punti per assicurare un adeguato montaggio.
- 2.1.8. la radio sulla imbarcazione è obbligatoria
- 2.1.9. E' obbligatorio l'airbag di galleggiamento omologato, secondo quanto previsto dalla vigente normativa UIM

Art. 3 – MOTORE

Per questa classe sono ammessi solo motori fuoribordo omologati secondo la normativa UIM attuale della categoria F1

- 3.1 Mercury 2.5 EFI (fiche nr. F1/00496 on UIM website)
- 3.2 Johnson 3.0 EFI (fiche nr. F-1/00497 on the UIM website)
- 3.3 Mercury Racing 360 APX engine 4.6L V8 four-stroke. (fiche nr. 00539 on the UIM website)

Art. 4 - CARBURANTE

Per carburanti, lubrificanti e batterie si applica l'art. 18 del Regolamento Attività Nazionale Circuito.

Art. 5- EQUIPAGGIO

5.1 L'equipaggio di ogni barca biposto deve essere composto da non meno di 2 membri, uno dei quali deve essere indicato come pilota nel modulo di iscrizione. Il conduttore (pilota) deve essere in possesso di una licenza agonistica Circuito A in corso di validità ed il navigatore (2° pilota) deve essere in possesso della licenza Circuito B in corso di validità rilasciata dalla propria Autorità Nazionale.

5.2 L'età minima del Capitano dell'equipaggio (Pilota) è di anni 18 compiuti. L'età minima del navigatore (2° pilota) è di anni 16 compiuti. Il navigatore (2° pilota) minorenne può gareggiare solo con un'autorizzazione scritta dei genitori e/o tutori.

5.3 Tutti i nomi completi, l'età e l'indirizzo di residenza di tutti i membri dell'equipaggio devono essere comunicati agli organizzatori della gara, tramite modulo di iscrizione.

5.4 Ciascun equipaggio ha un membro dell'equipaggio designato come Capitano (Pilota) che è responsabile dell'imbarcazione e di tutte le azioni del suo equipaggio. Tutte le questioni relative alla gara devono essere condotte tramite il Capitano (pilota).

5.5 È obbligatorio indossare il casco. Tutti i caschi integrali o aperti devono essere conformi alle specifiche SNELL o FIA in accordo con la lista di omologazioni/certificazioni pubblicata sul sito UIM(www.uim.sport); almeno il 50% della superficie superiore del casco deve essere di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale.

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

I due membri dell'equipaggio devono utilizzare un poggiatesta frontale (FHR) conforme a SFI 38.1 o FIA 8858, un profilo basso nella zona posteriore della testa e utilizzare attacchi di fissaggio a sgancio rapido al casco.

5.6 I giubbotti di salvataggio con pantaloni, sono obbligatori. I conducenti devono indossare un giubbotto di salvataggio costruito in modo che un pilota può essere facilmente tirato fuori dall'abitacolo.

Le tute di galleggiamento sono un'alternativa consentita ai giubbotti di salvataggio, ma devono incorporare maniglie di estrazione per consentire una facile rimozione del conducente dall'abitacolo.

5.7 Tutti i membri dell'equipaggio devono aver superato una prova di immersione (Turtle Test) in un sistema di abitacolo rinforzato per assicurarsi che possano uscire con successo da un cockpit di sicurezza.

Il certificato di immersione (Turtle Test) deve essere fornito dall'autorità nazionale di appartenenza tramite i centri autorizzati e comprende una prova di immersione in un abitacolo rinforzato simulato. Il certificato di immersione (Turtle Test) deve essere rinnovato ogni 14 mesi.

BARCHE DA CORSA STORICHE

Norme Generali F.I.M. 2025

Art. 1 – PREMESSA

Il settore Barche da Corsa Storiche della F.I.M. promuove la conservazione, il restauro e l'attività delle barche da competizione del passato.

Questo regolamento è valido solo per manifestazioni rievocative non competitive.

Art. 2 – IMBARCAZIONI

A - Classificazioni

Sono riconosciute storiche e ammesse alle manifestazioni di questo settore solo le barche da corsa costruite originalmente all'epoca che esistono ancora al giorno d'oggi.

Le repliche di barche non più esistenti o simili senza alcun passato storico non sono ammesse.

Categorie storiche:

- Racer, Entrobordo Corsa
- Runabout, Entrobordo Sport
- Fuoribordo Corsa, Sport

Ogni precedente categoria a sua volta suddivisa per tipologia di scafo (tre punti, monocarena e catamarano).

Periodi Storici:

- Vintage barche con più di 50 anni d'anzianità
- Classic A barche con più di 30 anni d'anzianità
- Classic B barche con più di 20 anni d'anzianità

B - Autenticità

Il Proprietario deve dichiarare sul modulo di partecipazione tutte le notizie utili a comprovare l'autenticità storica della barca e del tipo di motore (art.2-A).

Diversamente la barca non dovrà essere accettata.

C - Norme di sicurezza

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni barca deve essere presentata alle verifiche tecniche in buono stato generale di utilizzo e dotata dei seguenti dispositivi di sicurezza.

1 - Interruttore spegnimento generale

Deve essere di **tipo a strappo e collegato al Pilota**.

Automaticamente operativo per:

- **immediata interruzione** del funzionamento del motore
- **immediato totale isolamento della batteria** da tutti i circuiti elettrici della barca

2 - Acceleratore

Deve avere il ritorno automatico, più una molla supplementare di richiamo generale di sicurezza.

3 - Cofano Motore

Deve avere almeno **due ganci di sicurezza** per lato. Così anche ogni altro cofano rimovibile.

4 - Fasce di sollevamento

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

Le fasce devono essere in perfetto stato d'uso e di conservazione, ovvero non sono ammesse fasce la cui marcatura risulti mancante, illeggibile (totalmente o parzialmente) o che presentino nodi, abrasioni, segni di sfregamento, tagli di qualsiasi entità. Le fasce 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 dimensionato e tarato; può essere considerato anche l'utilizzo dei "ganci di sollevamento" come indicato nella seguente figura.



Il personale di assistenza del Concorrente dovrà gestire le operazioni di varo e alaggio e sarà responsabile del collegamento delle cinghie di sollevamento alla propria imbarcazione e alla gru o al dispositivo di pesatura. Il personale di assistenza del Concorrente sarà responsabile di eventuali danni causa dal guasto delle fasce o dall'errata connessione all'imbarcazione o alla gru.

4 - Pagaia

È **obbligatorio** avere a bordo una **pagaia immediatamente utilizzabile**.

La pala deve essere **100% di colore arancione fluorescente** (per segnalazioni d'emergenza).

5 - Video-camera a bordo

È vietato fissare qualsiasi tipo di video-camera sul casco.

Può essere fissata solo sulla barca con un cavo d'aggancio di sicurezza.

6 - Estintore a bordo e a terra

Ove ne sia consentita l'installazione in sicurezza, si raccomanda la presenza bordo di un estintore a polvere di minimo 1 Kg.

Dentro il parco-alaggi, ogni Pilota deve avere sempre disponibile un proprio ed efficiente estintore di almeno 2 Kg di capacità.

Deve essere sempre vicino alla barca, immediatamente utilizzabile durante i rifornimenti di benzina e l'avviamento del motore.

8 - Elica in folle

Nel parco-alaggi è vietato avviare i motori con l'elica inserita in presa diretta con il motore.

9 - Numero di Gara

Deve essere con caratteri neri su sfondo bianco, di dimensioni ben visibili, applicato sui 2 lati della barca.

Art. 3 – PILOTI

A - Piloti

Sono ammessi i Piloti regolarmente tesserati ad Associazioni affiliate alla FIM/UIM, in possesso dei documenti richiesti, con provata esperienza di guida del tipo di barca condotta.

I nuovi Piloti devono attestare al Commissario generale dove, quando e come hanno acquisito l'esperienza di guida della propria barca.

È ammesso un unico Pilota per ogni barca iscritta.

B - Responsabilità

Ogni Pilota

- Deve rispettare il Regolamento e le comunicazioni della FIM inerenti alla sua attività motonautica.
- È responsabile della veridicità dei documenti e dei dati forniti.
- **Partecipa a suo pieno rischio e pericolo**, consapevole dei rischi che comporta questa disciplina.
- **Deve partecipare senza alcun spirito competitivo**, rispettando le istruzioni ricevute circa il comportamento in circuito, senza **mai causare situazioni di pericolo** per sé stesso e per gli altri.
- È responsabile di tutto ciò che comporta e ne consegue prendere a bordo un passeggero (art.4).
- **Si dichiara**, per il fatto stesso della sua partecipazione alla Manifestazione, **automaticamente garante in proprio** per tutti i danni causati da sé stesso, dal suo equipaggio e dai suoi assistenti a persone e a cose derivanti dalla sua partecipazione.
- Ha l'obbligo, pena l'esclusione, di sottoscrivere tutte le dichiarazioni di responsabilità richieste.

C - Documenti Richiesti

Pena l'esclusione dalla manifestazione, i Piloti devono presentare alle verifiche tecniche/sportive:

Piloti Italiani

1 - Licenza Pilota o Tessera Conduttore F.I.M. - validità 2025.

2 - **Certificato medico sportivo non agonistico, valido solo se rilasciato nel 2025.**

Piloti Stranieri

Gli equivalenti documenti, validità 2025, rilasciati dalle loro Federazioni, Enti Medici Nazionali.

D - Abbigliamento di Sicurezza

Pena l'esclusione dalla manifestazione, tutti i Piloti e Passeggeri (assieme al proprio Pilota) devono presentare alle verifiche tecniche ed indossare durante le prove in acqua, anche in situazioni di avaria, il seguente abbigliamento.

La scelta, efficienza ed uso dei capi d'abbigliamento sono sotto l'esclusiva responsabilità di chi li indossa. È vietata la sostituzione dei capi già verificati.

- **Casco**: deve essere **moderno, solo di tipo automobilistico**, adeguatamente protettivo.

Per la migliore visibilità in acqua in caso d'emergenza, deve essere esclusivamente 100% di colore

arancione, di tonalità brillante (meglio fluorescente).

- **Giubbotto Salvagente**: deve essere di colore arancione, rosso o giallo, moderno con caratteristiche racing secondo il tipo di barca guidata, con un livello di efficienza per la protezione, per il galleggiamento ed il recupero in acqua (con maniglie sulle spalle) adeguato a chi lo indossa (non autogonfiabili).

La tuta completa di galleggiamento è ammessa ma deve avere le stesse caratteristiche del giubbotto salvagente.

- **Tuta completa e guanti**: devono essere adeguatamente protettivi.

Art. 4 - PASSEGGERO

La presenza di un passeggero è consentita unicamente per le barche in origine predisposte.

A cura e totale responsabilità del Pilota che lo ospita a bordo della sua barca (art.3-B):

- deve essere anticipatamente informato di tutte le regole di questo regolamento
- deve essere di maggior età (18 anni compiuti), abile al nuoto, in buono stato di salute, attestato da un certificato **medico sportivo non agonistico**, valido solo se rilasciato nel 2025.
- deve avere l'abbigliamento come richiesto dall'art.3-D, verificato assieme a quello del Pilota.

Art. 5 - ORGANIZZAZIONE MANIFESTAZIONI

A - Manifestazioni

Le manifestazioni di questo settore sono riservate solo alle barche da corsa classificate storiche. Devono essere **esibizioni rievocative non competitive**, organizzate sempre in circuiti chiusi alla navigazione, fatte in massima sicurezza, senza cronometraggi o classifiche agonistiche.

B – Organizzatori

Gli Organizzatori sono garanti dell'accettazione alle manifestazioni di barche da corsa solo se riconosciute "Storiche" come da art. 2-A/B e, per la sicurezza di tutti, di Piloti esperti e affidabili. Sono responsabili di tutti i controlli, dei servizi di assistenza e sicurezza e dell'effettuazione della manifestazione nel rispetto di tutto quanto è richiesto dal presente regolamento.

Ogni Organizzatore ha la facoltà, di richiedere ai Partecipanti, pena l'esclusione, oltre ai documenti previsti, di sottoscrivere ulteriori liberatorie per poter prendere parte alla sua manifestazione.

C - Autorizzazioni

Tutti gli Organizzatori di eventi fatti sul territorio nazionale devono richiedere.

- Autorizzazione FIM settore -Barche da Corsa Storiche- entro aprile 2025.
- Inserimento nel calendario FIM (data da concordare) entro aprile 2025
- Autorizzazioni locali, terra-acqua alle Autorità competenti in tempi utili per la conferma dell'evento.
- Comunicazione, in tempo utile, di pre-allertamento all'Ospedale di zona e Vigili del Fuoco/**servizio antincendio abilitato**.

D - Assicurazioni

Deve essere attivata, come la Legge prevede, una adeguata polizza assicurativa RC (alaggi compresi).

E - Partecipazione Piloti / Passeggeri – modulistica

Pilota:

- La partecipazione è solo su invito e conferma a discrezione dei singoli Organizzatori.
- L'accettazione finale deve essere sempre subordinata al rispetto di quanto richiede l'art.5-B.
- Per ogni Barca è ammessa l'iscrizione alla manifestazione di un unico Pilota.

Passeggero:

Il Pilota è responsabile per tutto ciò che riguarda la partecipazione del suo passeggero (art. 4).

Documenti da spedire:

Oltre a: Lettera d'invito a cura del Comitato Organizzatore (Info, programma, Hotel, etc.).

1 - Modulo di richiesta di Partecipazione 2025

Deve ritornare compilato in tutte le sue parti e firmato. **Diversamente è nullo**, come mai ricevuto.

2 - Info Piloti 2025

3 - Regolamento FIM -Barche da Corsa Storiche- 2025

F - Elenco Iscritti

Deve essere sempre stilato l'elenco dei partecipanti e delle barche con relative note storiche.

G - Consegna Pass / Programma Orario

Al loro arrivo, devono essere consegnati ai Piloti: programma, 1 pass auto-assistenza e 4 pass team.

H - Riunioni Piloti

Prima di scendere in acqua, **presenti anche tutti i Responsabili** delle barche-assistenza sul Circuito, deve essere fatta una riunione al sabato ed un'altra eventuale alla domenica, per informarli circa le procedure, le bandiere, il comportamento di guida e le modifiche del programma orario.

I Piloti assenti alle riunioni non devono essere autorizzati a scendere in acqua.

I - Verifiche Tecniche-Sportive

Sono obbligatorie. A cura-responsabilità del Commissario Generale.

Devono essere fatte **almeno 3 ore prima** della prima esibizione con:

- **Controllo dei documenti del Pilota:** scarico responsabilità, licenza conduttore e certificato medico.
- **Verifiche tecniche di sicurezza:** a barche e abbigliamento di Piloti e Passeggeri.

Se non in regola: il **Commissario** deve negarne la partecipazione. Non sono ammesse deroghe.

L - Sicurezza Attività in Acqua

Norma generale della Manifestazione.

Durante le intere giornate di sabato e domenica, tutti gli intervalli inclusi, possono scendere in acqua: - **SOLO** le barche storiche regolarmente iscritte e verificate.

- **SOLO** i Piloti - Passeggeri regolarmente iscritti-verificati, che hanno partecipato a tutte le riunioni piloti.
- **SOLO** con tutti i servizi di supporto-sicurezza posizionati e operativi.

Per motivi di sicurezza non sono ammesse deroghe.

M - Esibizioni

- Le sessioni in circuito chiuso, per ogni categoria o gruppo sono previste come segue: una il sabato; una o due la domenica
- Categorie (art.2-A): non devono essere mai mischiate tra di loro in circuito.
- Barche con Passeggero a bordo: devono girare in sessioni riservate solo a loro.
- Ogni sessione deve essere programmata con almeno 10 giri di circuito.
- Numero massimo di barche ammesse ad ogni sessione:
10 su circuito a 2 virate;
12 su circuito a più virate
- Orari: le sessioni devono essere svolte tutte entro i seguenti orari: mattina: 10 -13 // pomeriggio: 15 - 17,30 max. **Nel caso di esibizioni che si svolgono nell'ambito di gare motonautiche federali gli orari di discesa in acqua saranno preventivamente concordate con il Direttore di gara e comunicate ai piloti**
- Procedura di partenza: le barche devono partire solo tutte insieme dietro la Pace-Boat dell'Organizzazione, la quale, dopo un giro del circuito in parata, darà il via-libera all'esibizione. **In alternativa la procedura di partenza sarà illustrata dal Commissario Generale nel corso della prima Riunione Piloti**
- Bandiere: Partenza - Verde / Rallentamento - Gialla / Interruzione - Rossa / Arrivo - Scacchi B/N.

N - Circuito

- Il circuito deve essere chiuso alla navigazione.
- Il perimetro deve essere controllato da barche dell'Organizzazione.
- Ogni rettilineo deve essere lungo max. 700 mt.
- Ogni virata deve sempre avere 2 grandi boe da regata arancioni, distanti tra di loro almeno 50 mt.
- La prima boa di virata deve essere posizionata a non oltre 200 mt. dai pontili di partenza.

O - Premiazione Piloti

A discrezione dell'Organizzatore:

- Trofeo di partecipazione a tutti i Piloti
- Trofei particolari di merito collezionistico-sportivo

Art. 6 - LOGISTICA - MEZZI ASSISTENZA

A - Commissario Generale

- È il responsabile generale terra / acqua della manifestazione.
- Deve essere esperto di questo tipo di manifestazioni, nominato dal Comitato Organizzatore.
- Esegue il controllo pre-manifestazione del personale e dei mezzi e attrezzature d'assistenza.
- Esegue le verifiche tecniche-sportive a barche e Piloti-Passeggeri.
- Presiede le 2 riunioni Piloti.
- Dirige le Esibizioni in acqua con bandiere e radiotrasmittenti VHF.
- Coordina l'intervento delle barche del supporto-tecnico, del salvamento Piloti e dei servizi-medici.

B - Personale di Controllo ed orari - Segreteria: consegna documenti - pass.

- Assistenti alaggi: gru - pontili.
- Controllo: ingresso parco alaggi.
- Vigilanza notturna: guardia di sicurezza professionale, fissa-interna nel parco alaggi
- Tutto il Personale Addetto deve garantire ininterrottamente i servizi di assistenza e sorveglianza, dall'arrivo dei Piloti fino alla fine della manifestazione, senza intervalli scoperti.

C - Parco-Alaggi

Deve avere dimensioni adeguate:

- Per parcheggiare tutte le barche, le auto-assistenza, la gru e l'ambulanza.
- Oltre allo spazio necessario per la movimentazione di barche, auto e mezzi assistenza.
- Deve includere un **corridoio interno centrale sempre libero per il transito di mezzi d'emergenza.**

Sicurezza generale

- Deve essere recintato solo e totalmente con transenne.
- È vietato l'ingresso al Pubblico.
- L'ingresso deve essere presidiato, consentito solo tramite pass riservati ai Team ed addetti ai lavori.
- È vietato fumare.
- Eventuali Ospiti: durante gli alaggi pre e post esibizioni devono uscire dal parco-alaggi.
- Le taniche di benzina devono essere posizionate in zone protette, lontane da fonti di accensione.
- È obbligatorio un servizio professionale di sorveglianza notturna durante tutta la manifestazione.

D - Servizio Antincendio

Nel parco-alaggi ci devono essere almeno **4 estintori di grande capacità, posizionati ben in vista.**

E - Gru

Deve essere prevista una gru con **manovratore esperto** che, per dimensioni e capacità di sollevamento sia **certificata per almeno il doppio del peso della barca più pesante presente** alla manifestazione. Deve avere la capacità di **alare le barche direttamente ai pontili di partenza.**

F - Pontili

Devono essere **sottostanti la gru**, sufficienti per ormeggiare **contemporaneamente** almeno **6 barche.**

IMPORTANTE

I bordi dei pontili, a tutela delle barche in legno, devono assolutamente avere ogni 1 metro, protezioni in gomma a cavallo del livello-acqua: almeno 30 cm. sopra / 30 cm. sotto il livello 0.

G - Ambulanza - Medico Responsabile

Deve essere presente e sempre posizionata **all'interno del parco-alaggi**, una ambulanza con infermieri e con un **medico abilitato alla rianimazione**, responsabile del Pronto Soccorso Sanitario della manifestazione, in continuo contatto VHF con il Commissario Generale.

Devono essere presenti ed operativi dall'inizio alla fine dell'intera manifestazione, intervalli inclusi. **In caso di loro allontanamento**, l'esibizione deve essere **immediatamente sospesa** fino al loro ritorno.

H - Radio Trasmittenti VHF

Devono essere fornite, operative in continuo collegamento tra di loro, in numero adeguato alla manifestazione.

I - Barche Assistenza - Pronto Intervento

Durante le Esibizioni devono essere operative all'interno del circuito almeno **2 barche sui circuiti a bastone, oppure almeno 3 barche sui circuiti a triangolo**

Ogni barca deve essere efficiente per il tipo di assistenze richieste, **con un motore adeguatamente potente** per un immediato pronto intervento.

Deve avere a bordo:

- **2/3 persone adulte**, con conduttore esperto, tutte indossanti salvagenti efficienti.
- **Grande bandiera arancione** di "riconoscimento-barca organizzazione ": ben visibile da lontano, fissata su un bastone alto, fisso.
- **Set bandiere** di segnalazioni: Verde, Gialla, Rossa.
- **Estintori** efficienti e omologati per lo spegnimento d'incendio di benzina.
- **Cime** per recupero e traino.

L - Barca Salvamento - Sommozzatori

Durante le esibizioni deve essere presente, **all'interno del circuito, un'ulteriore barca** esclusivamente destinata al **salvamento-Piloti con sommozzatori qualificati per le manifestazioni motonautiche**. In caso di loro allontanamento dal circuito, l'esibizione deve essere subito sospesa fino al loro ritorno.

M - Barche Controllo Navigazione

Da richiedere alle Autorità Locali in numero adeguato a controllare la navigazione attorno al circuito e garantirne la sicurezza durante le esibizioni.

Art. 7 - DOCUMENTI DELLA MANIFESTAZIONE

Il Comitato Organizzatore deve tenere a disposizione della FIM, durante e dopo la manifestazione.

- 1 - Moduli di partecipazione di tutti i Piloti.
- 2 - Modulo verifiche tecniche-sportive di tutte le barche - Piloti / Passeggeri. *

* Da trasmettere in copia entro 7 giorni post-manifestazione all'Ufficio Sportivo FIM.