

**FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA
REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE 2026
GENERALE GARE**

ENDURANCE - HYDRO - OFFSHORE - F1

Approvato dal Consiglio Federale del 23 gennaio 2026

1. DEFINIZIONE

Gli scafi di questa categoria sono modelli controllati dal concorrente con un radiocomando.
Lo stile dei modelli è libero, con le caratteristiche più confacenti al tipo di gara.
In ogni caso il modello deve ricordare le linee essenziali di una barca.

2. CATEGORIE AMMESSE E CARATTERISTICHE

La categoria **motore a scoppio** è suddivisa nelle seguenti classi:

Categoria Endurance

- ENDURANCE 3,5 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, e propulsione immersa.
- ENDURANCE 7,5 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc e propulsione immersa.
- ENDURANCE 15 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc e propulsione immersa.
- ENDURANCE 27 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc, e propulsione immersa.
- ENDURANCE 35 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino a 35 cc, e propulsione immersa.
- ENDURANCE STOCK ZENOAH 26**
Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20-30 minuti) con motori Zenoah G260PUM raffreddati ad acqua, motori a scoppio da 25,4 cc con accensione a candela, trasmissione diretta e propulsione immersa.

Categoria Hydro

- HYDRO 3,5 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, con elica di superficie.
- HYDRO 7,5 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc fino a 7,5 cc, con elica di superficie.
- HYDRO 15 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc fino a 15 cc, con elica di superficie.
- HYDRO 27 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc fino a 27 cc, con elica di superficie.

HYDRO STOCK ZENOAH 26

Hydroplani a costruzione libera, con design e aspetto simili a quelli delle imbarcazioni da gara statunitensi : Unlimited o Limited. con motori Zenoah G260PUM raffreddati ad acqua, motorizzazione a scoppio da 25,4 cc con accensione a candela a trazione diretta e con elica di superficie.

Categoria Offshore

- OFFSHORE 3,5 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- OFFSHORE 7,5 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc, con elica di superficie.
- OFFSHORE 15 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc con elica di superficie.
- OFFSHORE 27 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc con elica di superficie.
- OFFSHORE 35 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino a 35 cc con elica di superficie.

OFFSHORE STOCK ZENOAH 26

Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motori Zenoah G260PUM raffreddati ad acqua motorizzazione a scoppio da 25,4 cc con accensione a candela a trazione diretta e con elica di superficie.

Categoria F1

- F1 3,5cc** Modelli di catamarano con motore fuoribordo a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- F1 1/4** Modelli di catamarano con motore fuoribordo e/o entrofuoribordo a combustione interna, con elica di superficie e di cilindrata fino a 15 cc con autoaccensione e miscela di metanolo + olio o in alternativa di cilindrata da 15,1cc a 30cc con accensione a scintilla e miscela di benzina verde + olio

- Nota: - **Hydroplani** = Modello a disegno libero con carena a tre o più superfici plananti.
- **Offshore** = Modello a disegno libero con carena a V o catamarano.
- **F1** = Modello a disegno libero con le seguenti caratteristiche:
- lo scafo deve essere impostato come un vero catamarano da circuito;
 - lo scafo deve avere sul cupolino almeno una grafica raffigurante il parabrezza dell'abitacolo, per scafi sprovvisti di cupolino deve esserci un posto guida con pilotino e casco colorato;
 - lo scafo di F1 ¼ con motori Entro-Fuoribordo deve avere un simulacro motore applicato all'esterno dello specchio di poppa dello scafo;
 - gli scarponi devono presentare una superficie rettilinea e continua per almeno il 75% della lunghezza a partire dalla prua;

- e) la lunghezza massima dello scafo di F1 3,5 cc è 850 mm.(33,15/32") misurata dalla punta del corno alla fine dello scarponi;
- f) la eventuale discontinuità della superficie degli scarponi non deve superare i 4 (quattro) mm. di altezza;
- g) lo scafo in assetto deve toccare la superficie dell'acqua solamente con la parte terminale degli scarponi e con il piede dell'elica.

3. NORME PRINCIPALI E GENERALI

3.1 Norme Principali

3.1.1 Competizioni alle quali si applicano le norme

- Gare Promozionali
- Gare Regionali
- Gare Nazionali
- Campionati Nazionali
- Gare Internazionali
- Campionati Internazionali

3.1.2 Tassa di iscrizione

Le tasse di iscrizione sono fissate dagli organizzatori e devono essere specificate nel bando di regata.

L'importo della quota di iscrizione deve essere specificato per ogni singola manifestazione.

Per le gare di carattere Nazionale e Internazionale si suggeriscono i seguenti importi che restano a discrezione dei Club organizzatori:

- **Max euro 30,00 per la prima barca e max euro 15,00 per le successive;**
- Quote dimezzate per Piloti fino 18 anni di età (anche se compiuti nell'anno in corso);
- Iscrizione gratuita per le eventuali barche di riserva;
- I concorrenti di nazionalità straniera sono ammessi alle manifestazioni che si svolgono in Italia previo versamento di un contributo assicurativo supplementare pari a € 10,00, oltre alla quota di iscrizione, a titolo di copertura assicurativa RCT valida per l'intera durata della manifestazione.

Per i soli nuovi concorrenti, che manifestano la volontà di partecipare ad un singolo evento, possono partecipare richiedendo al Club organizzatore di emettere una WILD CARD pagando euro 30,00 che sono comprensivi del tesseramento alla FIM la licenza temporanea e l'assicurazione. Tali concorrenti non figureranno nella classifica del C.I. ma solo in quella della relativa gara disputata.

3.1.3 Tasse per reclami alla Giuria

La tassa per reclami alla Giuria, fissata per tutti i piloti, è di 50,00 euro.

3.1.4 Composizione Ufficiali di Gara

- Commissario Generale
- Giudice di Giornata
- Segreteria Corsa
- Ufficiale di Pedana
- Ufficiali di Boa
- Ufficiale Tecnico
- Ufficiali al Cronometraggio

Tali soggetti sono deputati a garantire la regolarità dello svolgimento delle competizioni sportive in base al presente Regolamento. Presenziano alle gare, dirigono lo svolgimento delle stesse ed intervengono in caso di infrazione dei Regolamenti assegnando le relative penalità.

Per la figura di Commissario di Boa possono essere nominati, qualora necessario, componenti del Comitato Organizzatore o piloti, purché non direttamente impegnati nelle categorie di riferimento.

3.2 Regole Concorrenti

3.2.1 Età dei concorrenti

Per ragioni di sicurezza, i concorrenti delle categorie e classi con cilindrata da 15 cc e superiori devono aver compiuto 12 anni di età. Fanno eccezione esclusivamente le categorie Zenoah, nelle quali è consentita la partecipazione anche ai ragazzi che si trovano nell'anno di compimento dei 12 anni.

Il concorrente minorenni deve essere accompagnato durante tutta la manifestazione da una persona maggiorenne responsabile (a qualsiasi titolo) del suo comportamento sul campo di regata.

La manleva dovrà tassativamente essere firmata da entrambi i genitori aventi patria potestà e presentata alle iscrizioni. In caso contrario il minorenni non potrà essere iscritto alla manifestazione.

3.2.2 Registrazione dei concorrenti

- 1) Al fine di competere in una manifestazione di motonautica radiocomandata è necessario iscriversi presso l'organizzatore in conformità a quanto stabilito nel bando di regata.
- 2) Le iscrizioni vanno effettuate online sul modulo messo a disposizione sul sito dalla FIM entro i termini prestabiliti dal bando di regata.
- 3) Iscrivendosi alla competizione il concorrente ne accetta le norme relative.
- 4) Eventuali modifiche alle iscrizioni, richieste sul campo di gara prima del termine delle verifiche tecniche ed amministrative, potranno essere prese in considerazione solamente nel caso in cui la loro accettazione non comporti variazioni al programma di gara già predisposto.
- 5) Un modello può essere registrato in una sola categoria inserita nel bando di gara.

3.2.3 Numero di concorrenti ammesso

Sono ammessi alle gare i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni aderenti alla F.I.M. in possesso di licenza. I piloti non tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. e non in possesso di licenza F.I.M. possono essere ammessi, previo rilascio di una Wild-Card, alle gare inserite a calendario.

3.2.4 Assistenti e sostituzione del concorrente

- 1) Ogni concorrente deve avere un assistente/meccanico designato dal concorrente stesso.

Esclusivamente per il Campionato Italiano, in casi eccezionali di estrema necessità, è consentito al pilota gareggiare senza assistente/meccanico, assumendosi la totale responsabilità per eventuali penalità e/o cartellini che dovessero essere assegnati.

- 2) L'assistente/meccanico può aiutare il concorrente nei preparativi per la partenza e fino al termine della gara.
- 3) L'assistente/meccanico deve rimanere in pedana, con il concorrente, fino al termine della gara.
- 4) Non è permessa la sostituzione del concorrente durante la gara.

3.2.5 Comportamento Antisportivo

- 1) Il Commissario Generale può comminare un cartellino rosso al concorrente e/o al suo meccanico a fronte di:
 - Comportamento aggressivo verso altri concorrenti, Ufficiali di Gara, spettatori.
 - Interferire deliberatamente nella gara di un altro concorrente danneggiandolo.

Se un meccanico riceve un cartellino rosso anche il rispettivo concorrente dovrà rientrare in pedana immediatamente in quanto non è possibile continuare a gareggiare senza un assistente/meccanico.

- 2) La squalifica per cartellino rosso si applicherà a tutte le classi in cui il pilota è iscritto e per tutta la durata della manifestazione.

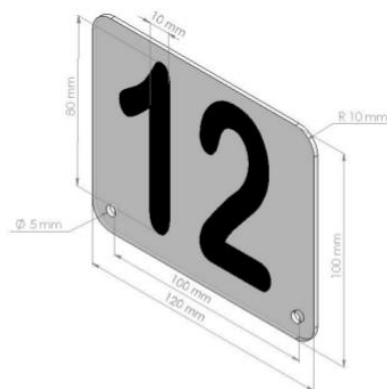
3.3 Norme tecniche

3.3.1 Regole Generali di Costruzione e regolazione.

- 1) Lo stile dei modelli è libero, con le caratteristiche più confacenti al tipo di gara. In ogni caso il modello deve ricordare le linee essenziali di una imbarcazione.
- 2) La lunghezza complessiva del modello non deve superare i 2500 mm.
- 3) La guida del modello (timone e acceleratore) deve avvenire tramite un radiocomando.
- 4) Sono ammessi solo motori a combustione interna. Motori jet e altri tipi di propulsioni non normalizzate non sono ammessi.
- 5) E' possibile utilizzare uno o più motori a combustione interna. Tuttavia, la loro cilindrata totale non deve superare quella della rispettiva classe.
- 6) L'acceleratore deve avere il pieno controllo del motore. Sono ammessi dispositivi per lo spegnimento automatico in caso di avaria (Kill Switch).
- 7) La colorazione di tutti i modelli (chiglia e coperta) deve assicurare un'alta visibilità in caso di stop sul percorso di gara. Ogni modello deve essere colorato su almeno il 50% della superficie dello scafo e su almeno il 50% della superficie della coperta per garantire la visibilità quando è fermo in acqua. La fibra di vetro non verniciata, il carbonio, il kevlar e la semplice vernice nera non contano come superficie colorata.
- 8) Tutti i modelli devono avere sulla coperta un supporto longitudinale per il montaggio della veletta numerata, veletta a cui deve provvedere il concorrente. La veletta deve essere costruita in materiale flessibile e resistente, tale da non causare danni al modello qualora si rovesci. La veletta deve essere bianca e con numeri neri da 1 a 14 per la ENDURANCE di numeri da 1 a 12 per l'OFFSHORE e F1 1/4 e da 1 a 10 per l'HYDRO e F1 3,5cc.
La veletta deve essere fissata in due punti.
La veletta per le categorie ENDURANCE deve essere montata sul lato destro del modello.
La veletta per le categorie OFFSHORE, HYDRO, F1 deve essere montata sul lato sinistro del modello.
- 9) I modelli delle classi ENDURANCE, OFFSHORE (con motori 27cc e 35 cc) e F1, devono avere sulla prua un occhiello per consentire l'aggancio ed il traino da parte degli addetti al recupero.
- 10) Tutti gli scafi devono essere muniti di un' appropriata maniglia o di un foro sulla coperta con dimensioni adeguate (con estremità arrotondate) che permetta una presa sicura per il loro sollevamento con una sola mano da parte degli addetti al recupero.
- 11) La dimensione della veletta per le classi HYDRO, ENDURANCE, OFFSHORE, F1 1/4 deve essere come segue: (vedi Disegno 1)

Altezza	100 mm.
Larghezza	120 mm. (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	1 mm. (approssimativi)
Distanza tra i fori	100 mm.
Distanza dei fori dalla base	10 mm.
Diametro dei fori	5 mm.

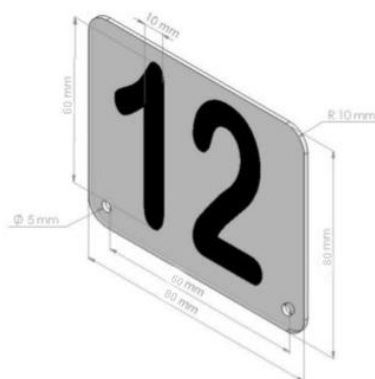
Disegno 1



12) La dimensione della veletta per la classe F1 3,5cc deve essere come segue:

Altezza	80 mm.
Larghezza	80 mm. (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	1 mm. (approssimativi)
Distanza tra i fori	60 mm.
Distanza dei fori dalla base	10 mm.
Diametro dei fori	5 mm.

Disegno 2



13) Tutte i modelli devono riportare il numero assegnato sulla veletta di colore nero. Il numero deve essere messo dalla parte visibile dai giudici durante i passaggi davanti alla pedana.

3.3.2 Carburante

1) Regolamento del carburante per le classi **3.5 - 7.5 e 15 ccm³**:

a) La miscela di carburante può contenere solo metanolo, olio lubrificante (compresi gli additivi anticorrosione) e un massimo del 16% di nitrometano, misurato IN PESO (m/m). e un massimo del 16% di nitrometano, misurato in peso (m/m).

A titolo orientativo e a scanso di equivoci: 16% di nitrometano in peso (m/m) equivale a circa il 12% di nitrometano in volume (V/V).

b) Il peso specifico della miscela non può essere superiore a 0,87 g/cm³ a 20°C e alla pressione atmosferica standard. Il dispositivo di prova deve essere calibrato in base alla temperatura del carburante testato.

c) A scanso di equivoci: il carburante deve essere conforme sia al punto (a) (additivi contenuti) e il punto (b) (peso specifico) per essere regolare.

2) Test del carburante per le classi **3,5 - 7,5 e 15 ccm³**:

a) Come dispositivo di controllo primario per i test rapidi, verrà utilizzato il galleggiante ufficiale "IMBRA 16" (in breve: galleggiante).

(in breve: Float), disponibile in commercio a partire dal 2024. Il galleggiante viene fornito con uno speciale liquido di prova per calibrare il dispositivo.

b) Il galleggiante misura la densità della miscela di carburante, calibrata in base alla temperatura del carburante testato e controllata da un sistema di controllo.

c) La temperatura del carburante testato viene misurata con termometri portatili disponibili in commercio. Il test deve avvenire tra 10 e 50 °C di temperatura del carburante.

Se il campione di carburante non rientra in questo intervallo di temperatura, è necessario raffreddato o riscaldato di conseguenza.

d) La tolleranza sulla misura è di un massimo di +0,5%, indicata anche sul galleggiante.

e) Ai Campionati Italiani può essere utilizzato anche un densimetro elettronico per controllare il peso specifico del carburante, come dispositivo di prova primario o secondario, a seconda della decisione del giudice tecnico.

f) Test nelle classi Endurance e Offshore in occasione di competizioni ufficiali FIM (campionati italiani) :

- I posti dal 1° a 3° della finale saranno ufficialmente testati dai giudici dopo la gara. Tutte le 12 barche che hanno partecipato alla finale devono rimanere intatte nell'area dei test fino al termine degli stessi. Nel caso in cui un test risulti non corretto tra i primi 3 classificati, verrà testata l'imbarcazione del concorrente successivo (ad esempio il quarto classificato).

- I giudici hanno inoltre il diritto di richiedere test casuali a qualsiasi imbarcazione dopo qualsiasi manche di qualificazione.

- Dopo ogni manche, tutte le imbarcazioni devono avere nel serbatoio una quantità di carburante sufficiente per un eventuale test, quantità minima di **100 ml**.

- Il campione di carburante viene prelevato dai giudici nel punto che ritengono migliore (generalmente dal punto di ingresso del carburatore). Nel caso in cui l'imbarcazione abbia una camera del galleggiante di capacità inferiore a 100 ml, può essere riempita di nuovo durante la prova soffiando attraverso il tubo di scarico.

- In ogni caso, è responsabilità del concorrente evitare che l'acqua entri nel serbatoio del carburante. I giudici non accetteranno spiegazioni o proteste sul fatto che l'acqua presente nel serbatoio faccia aumentare la densità della miscela di carburante oltre il livello normale.

3.3.3 Numeri di registrazione e altre indicazioni sullo scafo

- 1) In tutte le competizioni i modelli devono recare un numero di registrazione.
- 2) Numero di registrazione e nazionalità devono essere inamovibili dallo scafo.
- 3) Il modello di riserva deve recare un identico numero di registrazione.
- 4) I numeri dei transponder devono essere scritti all'esterno dell'imbarcazione, in modo tale di avere la possibilità di controllo da parte del cronometraggio e dei giudici in qualsiasi momento.
- 5) Lo scafo deve riportare il logo della Federazione Italiana Motonautica.

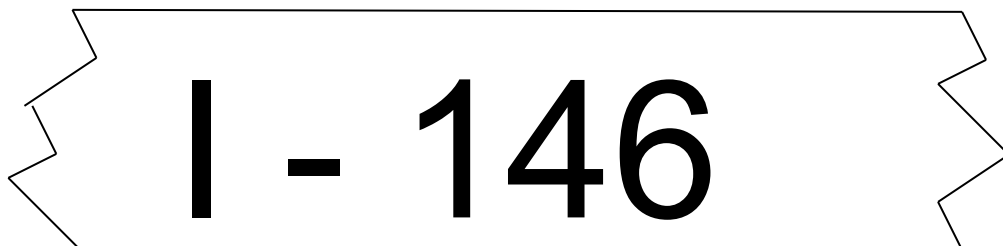
Targa da applicare in modo visibile

I = Nazionalità

146 = Numero di registrazione nazionale

altezza minima 20 mm altezza massima 60 mm di colore nero preferibilmente su fondo bianco.

Disegno 3



3.3.4 Riduzione del rumore, misurazione del livello di rumorosità e norme

- 1) Livello massimo consentito 85 dB-A.
- 2) L'apparecchiatura usata per la misurazione sarà posizionata a discrezione del Direttore di gara, in base alle caratteristiche dei circuiti.
- 3) I motori a combustione interna devono essere dotati di un dispositivo per ridurre i livelli di rumorosità.
- 4) L'apparecchiatura usata per determinare il livello di rumorosità deve essere in conformità alle norme CEE e/o norme similari.
- 5) L'indicatore del livello di rumorosità deve essere disponibile sul campo di gara.
- 6) Le letture del livello di rumorosità devono essere prese da incaricati che siano stati opportunamente addestrati.
- 7) Lo strumento per la rumorosità deve essere posto su "SLOW" (lento).

3.3.5 Metodi di misurazione dei livelli di rumorosità

- 1) Difetti di un silenziatore che causi un livello di rumore eccessivo devono essere corretti immediatamente. Il modello deve essere tolto dall'acqua dopo aver completato il giro iniziato, qualora ciò non venga fatto il concorrente verrà squalificato.
- 2) Almeno tre misurazioni del livello di rumore devono essere fatte per ogni modello, durante la corsa, alle seguenti condizioni:
 - a. Non ci deve essere nessun'altra barca entro i 15 metri intorno al modello che deve essere sottoposto a misurazione.
 - b. La misurazione del rumore deve essere fatta quando la barca è sulla linea di base, distante almeno 15 metri dal microfono.
 - c. Le misurazioni devono essere uniformemente distanziate durante la corsa.
- 3) Durante le gare di ENDURANCE, OFFSHOR e F1, il concorrente deve essere informato immediatamente se la sua barca supera gli 85 dB/A.
Alla seconda misurazione che superi anch'essa il livello di rumorosità il concorrente riceverà un cartellino giallo. Alla terza misurazione, se il livello dovesse continuare a superare la soglia ammessa, il concorrente verrebbe immediatamente squalificato dalla batteria.
Se il concorrente riceve il cartellino giallo nella sua prima manche/finale e continua a superare il livello di rumore nelle seguenti manche e/o finale verrà squalificato dalla intera gara.
- 4) Durante le gare di HYDRO, il concorrente deve essere informato immediatamente dopo la prima manche se la sua barca supera gli 85 dB/A. Se dopo la seconda manche

(seconda misurazione) la barca dovesse superare ancora il livello di rumorosità, il concorrente riceverà un cartellino giallo e se durante le manche successive o nella finale supererà nuovamente il livello di rumorosità, lo stesso verrà immediatamente squalificato da quella manche.

3.3.6 Applicazione, uso e controllo frequenza delle apparecchiature per radiocomando

- 1) Durante le manifestazioni ufficiali sono ammesse solo apparecchiature omologate CE.
- 2) L'uso dell'apparecchiatura di radiocomando è soggetto alle legislazioni vigenti nella nazione in cui si svolge la manifestazione. Gli organizzatori devono fornire nel modello d'iscrizione l'elenco delle bande di frequenza utilizzabili.
- 3) La ripetizione di una gara a causa di problemi radio può essere decisa solamente dal direttore di gara in accordo con gli organizzatori.
- 4) Le radio con trasmissione in Mhz non possono essere accese in un raggio di 1000 metri dalla competizione. I concorrenti sorpresi a violare questa norma saranno squalificati dalla manifestazione.
- 5) Non ci sono restrizioni per i concorrenti che usano un radiocomando con frequenza 2.4 ghz.

3.3.7 Boe (Dimensioni, Costruzione, Ancoraggio)

- 1) Il percorso di gara deve essere delimitato da boe. Ogni boa deve essere di due colori con strisce verticali ben visibili. Le boe devono essere ancorate in modo sicuro.
- 2) Le boe devono essere cilindriche ed emergere per un minimo di 200 mm ed un massimo di 500 mm sopra la superficie dell'acqua. Le boe devono essere ancorate in modo da essere ad angolo retto rispetto alla superficie dell'acqua.
- 3) Le boe devono avere un diametro da 400 a 500 mm.
- 4) Le boe devono essere fatte di materiali quali polistirene, sughero, fibre naturali ecc.

3.3.8 Pedana di partenza (Costruzione e materiali)

- 1) Le pedane di partenza devono fornire uno spazio adeguato ai concorrenti, ai loro modelli, agli assistenti e agli Ufficiali di Gara. Deve essere evitata qualsiasi ostruzione che possa mettere in pericolo la sicurezza dei concorrenti e dei modelli.
- 2) La pedana di partenza, se presente, deve essere larga come minimo 1,5 m e lunga circa 20 m.
- 3) L'accesso alla pedana di partenza deve essere libero da ostacoli. La superficie della pedana non deve essere scivolosa anche quando è bagnata.
- 4) Quando è occupata la pedana di partenza non deve muoversi, rollare o cambiare posizione in qualsiasi altro modo. La superficie della pedana di partenza non deve essere più alta di 50 cm dalla superficie dell'acqua.
- 5) Pedane di partenza galleggianti sono ammesse solo quando l'ancoraggio e la stabilità sono sufficienti da evitare il rollio causato dalle onde o dal movimento delle persone.

3.3.9 Contagiri e cronometraggio

Il servizio è a cura del Gruppo Ufficiali di gara della F.I.M.

Per tutte le Categorie e/o Classi deve essere utilizzato un sistema computerizzato; nel caso in cui questo non sia utilizzabile deve essere predisposto un adeguato sistema alternativo.

3.3.10 Installazione Trasponder

Tutte le barche devono essere equipaggiate con un Trasponder Personale posizionato a meno di 25 cm. dalla poppa.

Ogni concorrente è responsabile del buon funzionamento del proprio Trasponder e della sua corretta installazione.

L'eventuale malfunzionamento di ogni singolo Trasponder sarà tempestivamente segnalato al concorrente interessato e si procederà al meglio con il contagiri manuale fino al termine della manche e/o finale in svolgimento; i risultati non potranno essere oggetto di

reclamo.

Il perdurare del malfunzionamento di un Transponder già segnalato durante le manche/finali successive verrà segnalato al concorrente ed il conteggio manuale non verrà attivato.

3.4 Norme sportive

3.4.1 L'area della competizione

I campi di gara devono rispettare il Capitolato Servizi fornito dalla Federazione Italiana Motonautica secondo le specifiche di omologazione da parte della Commissione di riferimento.

3.4.2 L'area di partenza, l'area di preparazione e il permesso di accesso

- 1) L'area di partenza è un'area chiusa direttamente adiacente alle acque di gara dalla quale i concorrenti lanciano il loro modello; nell'area di partenza può essere prevista una specifica pedana.
- 2) L'area di preparazione è un'area chiusa al pubblico dove tutti i concorrenti preparano i modelli e le attrezzature per la partenza e serve da zona di attesa durante la manifestazione.
- 3) L'area di preparazione deve essere posta il più vicino possibile all'area di partenza, in funzione degli impianti locali, fornendo anche eventuale riparo e protezione dalle condizioni atmosferiche per i modelli. Solo gli Ufficiali di Gara, i concorrenti e gli assistenti impegnati nella manifestazione sono ammessi all'area di preparazione.
- 4) I requisiti minimi per l'area di partenza:
Una pedana dovrebbe essere lunga circa 20 mt. e larga 1.5 mt.,
Posizioni numerate di partenza:
Categoria ENDURANCE dal 1 al 12.
Categorie HYDRO e F1 3,5cc dal 1 al 8.
Categorie OFFSHORE e F1 ¼ dal 1 al 10.
- 5) E' proibito usare ombrelli sulla pedana di partenza durante la gara.
- 6) E' proibito fumare nell'area di partenza. L'infrazione di tale norma comporterà una multa di € 100,00.
- 7) L'organizzatore deve fornire due barche di recupero, possibilmente entrambe motorizzate, che saranno posizionate in modo da non ostacolare la visuale dei concorrenti e che dovranno avere un accesso facilitato per evitare interferenze ai concorrenti che stanno gareggiando. Almeno una delle barche di recupero dovrà essere dotata di sistema di "fermo barche in avaria". Anche se motorizzate le barche di recupero dovranno essere comunque dotate di almeno un remo. Solo una barca per volta potrà essere utilizzata durante la gara.
- 8) Scafi gonfiabili e altri scafi che possano essere danneggiati da un impatto e mettere a rischio l'incolumità del personale non potranno essere usati.
- 9) Il personale dovrà indossare il giubbotto salvagente. In mancanza di giubbotti le barche devono essere equipaggiate con salvagenti galleggianti.
- 10) L'Ufficiale di Gara di pontile è responsabile di gestire il personale del servizio di recupero.
- 11) I modelli nelle categorie ENDURANCE devono essere recuperati nel più breve tempo possibile, causando il minimo disturbo ai modelli in gara, assicurando eguale trattamento a tutti i concorrenti.
- 12) In caso che un modello inizi a inabissarsi avrà la massima priorità durante il recupero.
- 13) Nelle classi HYDRO, OFFSHORE e F1 il recupero dei modelli verrà effettuato al termine della gara.
- 14) I modelli di ENDURANCE, OFFSHORE E F1 ¼, devono avere dei punti di presa per facilitare il recupero e la maneggevolezza.

- 15) La pedana deve essere divisa in settori di circa 1.5 metri per ogni concorrente. La posizione di partenza deve essere numerata e assegnata prima della gara. La pedana deve avere anteriormente un riparo a prevenire la salita dei modelli sulla stessa.
- 16) Dove lo spazio lo consenta, gli organizzatori possono realizzare una pedana che rechi posteriormente una seconda pedana rialzata di 50 cm. destinata ai piloti per la guida. Questa seconda pedana sarà numerata come la prima. Il concorrente potrà scegliere dove guidare. Il concorrente ed il meccanico potranno usare solo la postazione assegnata.
- 17) Reti o altre attrezzature di sicurezza devono essere posizionate tutt'attorno il campo di gara a protezione degli spettatori. Queste dovranno tenere conto di possibili collisioni tra modelli o modelli fuori controllo.
- 18) E' proibito far funzionare i motori entro i 100 metri intorno alla pedana di partenza durante la gara senza preventivo permesso accordato dagli Ufficiali di Gara.
- 19) Durante la gara nessuno ha il permesso di entrare in acqua. I concorrenti che non rispettano questa regola saranno squalificati. Se qualcuno, tra concorrenti, meccanici, assistenti o spettatori dovesse cadere in acqua la gara andrà fermata immediatamente.

3.4.3 Numero ammesso, possibilità di iscrizione e condizioni dei modelli

- 1) Ogni concorrente può registrare per la manifestazione due modelli per classe.
- 2) Entrambi i modelli possono essere portati nell'area di preparazione.
- 3) Solo un modello può essere portato sulla pedana di partenza.
- 4) Il modello, una volta nell'area di preparazione, deve avere tutti gli elementi identificativi del concorrente.

3.4.5 Registrazione dei concorrenti e modelli

- 1) Ogni concorrente deve registrare i propri modelli compresi i modelli di riserva e la propria apparecchiatura del radiocomando entro il termine di registrazione annunciato.
- 2) Insieme ai modelli il concorrente deve presentare al verificatore anche la conferma della loro registrazione emessa dagli organizzatori.
- 3) La Federazione fornirà gli Ufficiali di Gara qualificati per le verifiche tecniche.
- 4) Gli orari delle registrazioni e delle verifiche tecniche devono essere predisposti dagli organizzatori in modo che possano essere completate dagli Ufficiali di Gara entro l'orario stabilito, assicurando il rispetto dell'orario di partenza programmato per la manifestazione.
- 5) Secondo il numero di concorrenti e modelli iscritti, dovranno essere predisposte le aree di registrazione per le varie classi.
- 6) I concorrenti devono sottoporre il loro modello, compreso quello di scorta, alle verifiche tecniche nelle stesse condizioni in cui verrà usato nella gara.
- 7) Ad ogni modello verificato deve essere applicata una marcatura in un punto adatto sullo scafo (cartello, adesivo, timbro o altro). La marcatura non dovrebbe lasciare segni permanenti sull'esterno del modello.
- 8) I seguenti punti devono essere oggetto delle verifiche tecniche:
 - Cognome, nome e nazionalità del concorrente
 - Classe
 - Numero di registrazione
 - Specifiche dell'apparecchiatura radio (frequenza, modulazione, frequenze di funzionamento ed eventuali cristalli di ricambio)
 - Codice trasponder
 - Adesivo FIM

3.4.6 Programma orario e liste ufficiali delle manches

- 1) Al termine delle operazioni di registrazione e di verifica il Commissario Generale comunica ufficialmente le classi che prenderanno parte alla manifestazione.
- 2) La competizione può iniziare un'ora dopo la chiusura delle verifiche amministrative e tecniche.

- 3) Il concorrente deve accertarsi che le iscrizioni siano corrette nelle liste di partenza affisse dagli Ufficiali di Gara. Qualsiasi inesattezza deve essere notificata immediatamente alla Direzione Gara.
- 4) I concorrenti devono partecipare alla riunione piloti.

3.4.7 Riunione Piloti

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali delle manifestazioni). Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e tecniche.

In caso di prove internazionali le comunicazioni devono essere previste anche in lingua inglese.

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti e verificata con appello nominale.

Eventuali variazioni del programma orario verranno notificate presso la Segreteria Corsa.

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

3.4.8 Tempo di Chiamata

- 1) Il tempo di chiamata è di cinque minuti. Entro questo termine L'Ufficiale di Gara di Pedana e/o Speaker deve chiamare il concorrente tre volte per nome perché si presenti nel punto di partenza.
- 2) Se il concorrente non si presenta con il suo modello entro il tempo di chiamata, il concorrente non può prendere il via nella batteria.

3.4.9 Tempo di preparazione in Pedana

- 1) I tempi di preparazione cominciano quando il/la concorrente si presenta con il suo modello alla pedana di partenza.
- 2) L'inizio del tempo di preparazione sarà deciso dall'Ufficiale di Gara di Pedana e/o Speaker e deve essere indicato al concorrente.
- 3) Il termine del tempo di preparazione deve essere annunciato verbalmente e se possibile anche tramite orologio. Detto termine deve essere stabilito a intervalli di minuti pieni.

3.4.10 Regole generali di inizio e fine di una gara o manche

- 1) Durante la gara i concorrenti sono liberi di muoversi insieme ai loro meccanici/assistenti nell'area delimitata sul pontile senza intralciare gli altri.
- 2) Alla fine della gara o manche i modelli vanno ritirati dall'acqua immediatamente e i radiocomandi spenti.

3.4.11 Interruzione / sospensione della competizione

- 1) La sospensione di tutta la manifestazione può essere annunciata soltanto dal Commissario Generale.
- 2) Una sospensione della competizione alla pedana di partenza viene decisa dall'Ufficiale di Pedana
- 3) Se una manche e/o finale viene interrotta per più di 60 minuti, la stessa deve essere ripetuta.
- 4) Una manche/finale può essere ripetuta su decisione del direttore di gara quando il servizio di contagiri e/o cronometraggio non è in grado di fornire un risultato affidabile.
- 5) Non c'è diritto di ripetizione se un modello viene danneggiato durante una corsa o se l'elica si impiglia in un oggetto esterno come erbacce ecc.
- 6) Nel caso di mancata disputa di una o più gare nell'ambito di una manifestazione interrotta e la stessa non sia recuperabile prima della data prevista per la successiva manifestazione a calendario per le stesse classi, a ciascuno dei piloti presenti e pronti alla partenza verrà assegnato un bonus di (X) punti nella relativa classifica del C.I. dove:

$X = \frac{\text{somatoria punteggi di } N \text{ piloti}}{N}$ (ev. decimali arrotondati alla cifra intera superiore).

N.B. È considerata causa di forza maggiore anche la mancanza del numero minimo di iscritti dovuta alla mancata partecipazione di piloti iscritti e non presenti senza giustificato motivo.

3.4.12 Punteggio e annuncio dei risultati

- 1) Tutti i risultati di una competizione devono essere annunciati ed immediatamente esposti all'area di partenza. L'annuncio verbale è considerato un risultato ufficiale.
- 2) I risultati sono esposti con l'orario di affissione e sono da considerarsi preliminari.
- 3) La giuria può confermare i risultati finali un'ora dopo aver emesso i risultati preliminari.
- 4) Dopo la conferma dei risultati da parte degli Ufficiali di gara, non è più possibile protestare contro i risultati.
- 5) I concorrenti con risultato zero verranno registrati alla fine della lista dei risultati in ordine alfabetico

3.4.13 Compilazione delle Classifiche di gara o di manche

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione:

- Tipo, luogo e data della competizione
- Classe e n° manche
- Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente
- Risultato del livello di rumorosità solo in caso di superamento della soglia
- Risultato di ogni gara al netto delle penalità (punti, giri di penalizzazione)
- Punteggio totale raggiunto
- Numero totale delle penalizzazioni
- Firma del Commissario Generale

3.4.14 Controllo dei modelli primi tre classificati

- 1) I modelli primi tre classificati in ogni classe possono essere controllati per verificare la conformità alle regole costruttive ed ai limiti di cilindrata dei motori.
- 2) Possono essere fatti anche dei controlli preliminari subito dopo la manche di qualificazione (in questi controlli i motori possono essere solo punzonati per un eventuale controllo di cilindrata dopo la conclusione delle finali).
- 3) Con motori a combustione interna la misurazione della cilindrata deve essere fatta quando il motore è freddo. E' ammessa una tolleranza di +1%.
- 4) Le misurazioni della capacità dei cilindri vengono fatte come segue:
 - La misurazione della corsa viene fatta con un indicatore di profondità attraverso il foro della candela. Solo dopo questa operazione il motore verrà aperto.
 - La misurazione dell'alesaggio viene fatta con un indicatore di misurazione interna nella zona tra il livello superiore dell'apertura di scarico e il punto morto superiore. Devono essere fatte due misurazioni (una opposta all'altra di circa 90 gradi) e viene fatta la media dei risultati.
 - Superare la cilindrata massima ammessa significa la squalifica dalla gara.
 - A conclusione delle finali i modelli che si classificheranno dal 1° al 6° posto verranno portati nel parco verifiche. Se, durante le verifiche tecniche, non si rileveranno discrepanze relative alla cilindrata per i primi tre modelli classificati non saranno necessari ulteriori controlli.
- 5) I concorrenti devono mettere il loro modello a disposizione del Commissario Tecnico. I concorrenti devono aprire il motore, qualora non lo facessero, verranno squalificati.
- 6) Nel caso in cui i risultati di misurazione non siano conformi alle regole, il rispettivo modello verrà squalificato. In quel caso il piazzamento per modelli successivi migliorerà e gli stessi dovranno essere verificati.

3.4.15 Campi gara

Ci sono 2 tipi di Campi di Gara:

- 2) Le prove libere vengono disputate sul circuito di gara delimitato da boe. La direzione di gara non è modificabile e sono vietati i tagli di percorso.
- 3) Durante le prove libere l'organizzatore deve mettere a disposizione almeno una barca di recupero.
- 4) Dopo le verifiche amministrative e tecniche nessun concorrente potrà effettuare prove libere in uno spazio diverso da quello previsto dal bando di regata.

4. RECLAMI

4.1 Norme principali

- 1) Un reclamo può essere presentato solo se un concorrente è convinto che il risultato della sua corsa sia stato influenzato da una decisione atto o omissione fatti dai membri della direzione della competizione, dalla giuria, dagli Ufficiali di Gara, dall'organizzatore o da azioni scorrette di altri concorrenti.
- 2) La tassa per reclami alla Giuria, fissata per tutti i piloti, è di 50,00 euro.
- 3) Reclami contro i tempi e/o reclami combinati sono esclusi.
- 4) I risultati finali e l'assegnazione dei titoli possono aver luogo solo dopo che sono stati risolti tutti i reclami presentati.
- 5) La decisione della giuria è definitiva.

4.2 Presentazione dei reclami

- 1) Ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale entro un'ora dall'affissione del risultato preliminare della corsa nella quale si è verificato l'incidente.
- 2) La presentazione di un reclamo non esclude il concorrente dall'ulteriore partecipazione alla competizione. Se il concorrente si ritira dalle successive competizioni a motivo del reclamo presentato, sarà squalificato da tutta la manifestazione. In questo caso il reclamo presentato verrà respinto.
- 3) Se dopo una segnalazione verbale vengono presi dei provvedimenti per correggere la situazione il concorrente deve esserne informato prima dell'accettazione del reclamo scritto.
- 4) Il reclamo scritto deve contenere quanto segue:
 - Motivi del reclamo (norme relative, regolamenti, atti e dove trovarli).
 - Ora e luogo, compresa una descrizione precisa dell'incidente, il motivo del reclamo possibilmente allegando disegni e altre prove.
 - Dichiarazione e nomi dei testimoni, che sono stati coinvolti nell'incidente e desiderano rispondere sinceramente alle domande riguardanti il reclamo.
- 5) Il reclamo deve essere firmato dal concorrente.
- 6) Le tasse di reclamo devono essere pagate quando viene presentato il reclamo scritto, altrimenti il reclamo sarà nullo.

4.3 Gestione del reclamo

- 1) La giuria giudicante dovrà essere composta da: Giudice di Pedana, Delegato FIM e un componente del Club organizzatore nominato all'inizio della manifestazione. I componenti devono prendere in considerazione un reclamo presentato ufficialmente, per il quale la tassa di reclamo è stata pagata e prendere una decisione in merito.
- 2) All'inizio della manifestazione va esposto sulla bacheca ufficiale l'elenco dei componenti della giuria.
- 3) Se un reclamo riguarda il comportamento di un altro concorrente, la giuria deve eseguire la procedura di reclamo contro il concorrente accusato di avere infranto le regole.
- 4) Il concorrente che ha presentato il reclamo e la persona contro la quale vengono condotte le trattative di protesta, hanno il diritto di presenziare all'udienza senza diritti di voto. Per le trattative di protesta la giuria può chiamare ulteriori testimoni coinvolti che devono dare un resoconto veritiero dell'accaduto.
- 5) La decisione data dalla giuria sull'esito del reclamo deve essere annunciata ai concorrenti per mezzo di un avviso pubblico.

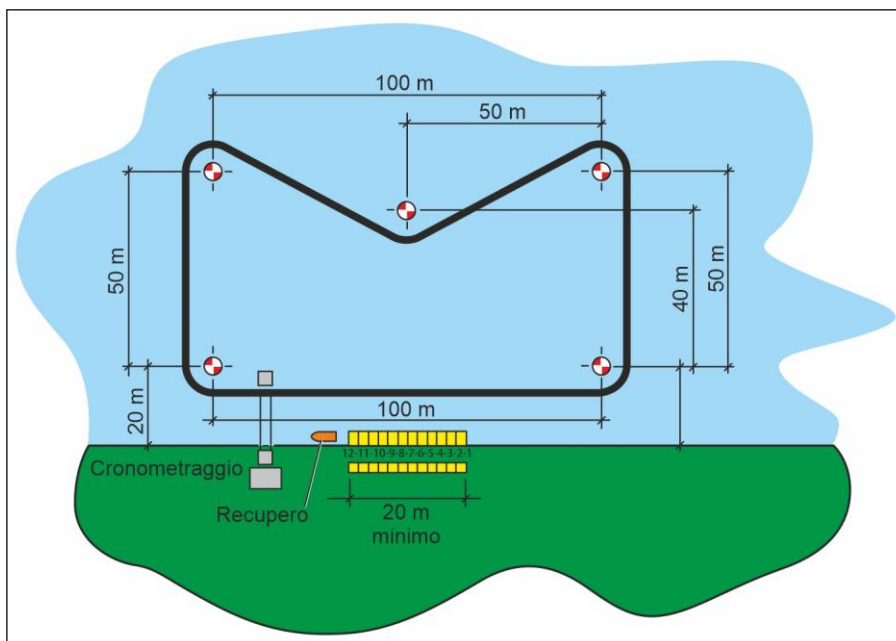
- 6) Se il reclamo ha esito positivo, le spese di reclamo devono essere restituite al concorrente, invece se il reclamo ha esito negativo le spese di reclamo rimangono alla segreteria corsa e incamerate dalla Federazione.

Allegato 2

FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA GENERALE GARE 2026 CLASSI ENDURANCE

1.0 REGOLAMENTO GENERALE CATEGORIE ENDURANCE

- 1) Il circuito di gara deve essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana di partenza e la linea di centro è ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 6 e 7, come indicato dal seguente disegno:



- 2) Il circuito va percorso in senso anti-orario.
- 3) La competizione consiste in **2** manche di qualificazione di 20 minuti (con recupero) e di una finale di 30 minuti (con recupero).
fino a 12/13 concorrenti:
per tutti: nr. **2** prova di finale (durata 30') con recupero (vale la migliore)
oltre i 12/13 concorrenti:
per tutti : nr. **2** prova di qualifica (durata 20') con recupero (vale la migliore)
per i primi **12** classificati nr. **1** prova di finale (durata 30') con recupero
Un concorrente è considerato classificato al compimento di 1 giro nell'arco della gara.
- 4) Ogni manche e/o finale deve essere composta da un minimo di **3** ed un massimo di **12/13** concorrenti. La composizione delle manche deve essere il più uniforme possibile per numero di concorrenti.
- 5) La costituzione delle batterie sarà casuale, tenendo in considerazione le frequenze radio. Le frequenze saranno controllate dai Giudici di Gara.
- 6) Per la prima manche la posizione di partenza sarà assegnata dall'organizzatore, nella seconda manche la posizione sarà invertita mantenendo lo stesso numero di veletta.
- 7) Tutte le batterie della stessa classe saranno disputate consecutivamente col proposito di uniformare le condizioni atmosferiche per tutti gli iscritti.

- 8) Quando i concorrenti iscritti alla gara sono più di **13**, si dovranno disputare delle batterie di qualificazione per decidere i finalisti. In caso di parità in giri e tempo tra il dodicesimo e il tredicesimo, la finale sarà disputata in **13**.
- 9) Se il **12°**, **13°** e **14°** sono pari in giri e tempo si guarderà alla batteria scartata per stabilire il **12°**. Nel caso sussista ancora la parità si procederà al sorteggio.
- 10) L'ordine di partenza della finale sarà stilato usando i migliori risultati ottenuti di ciascuno nelle batterie di qualificazione. In caso di eguali numeri di giri la posizione sarà assegnata in base al tempo di chiusura dell'ultimo giro.
- 11) Un concorrente si può ritirare dalla finale solo se ha un danno irreparabile allo scafo che non gli permette di partecipare. Il guasto al motore non è contemplato.
- 12) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.
- 13) Dopo la prova radio inizierà la procedura di partenza.
- 14) Durante la manche, ogni giro dei concorrenti dovrà essere esposto sul tabellone dei punteggi.

1.1 CONTEGGIO GIRI E COMPILAZIONE CLASSIFICA

- 1) Il risultato della competizione sarà deciso dal numero di giri validi e dal tempo necessario a percorrere il giro di chiusura, dopo il conteggio delle eventuali penalità.
- 2) Se ci sono 13 o meno concorrenti iscritti in una classe saranno corse 2 manche 30 min.
- 3) La posizione in classifica sarà decisa dal miglior risultato in numero di giri e tempo. In caso di parità di giri e tempo sarà preso in considerazione il risultato scartato.
- 4) Nel caso in cui si corrano le finali, la classifica è come segue:
 - a) I finalisti sono classificati in base all'arrivo nella finale.
 - b) La classifica dei rimanenti concorrenti sarà stilata in base ai giri e tempi di chiusura ottenuti nelle batterie di qualifica.

Nelle classi ENDURANCE ogni concorrente riceve i seguenti punti per il Campionato Italiano in conformità al piazzamento ottenuto.

Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	25	11° posto	5
2° posto	20	12° posto	4
3° posto	17	13° posto	3
4° posto	15	14° posto	2
5° posto	12	15° posto	1
6° posto	10	16° posto	1
7° posto	9	17° posto	1
8° posto	8	18° posto	1
9° posto	7	19° posto	1
10° posto	6	20° posto	1

- c) Al concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

1.2 PROCEDURA DI PARTENZA

- 1) Il tempo di preparazione per le categorie Endurance è di 2 minuti.
- 2) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

- 3) L'Ufficiale di Gara responsabile della partenza annuncerà l'inizio del tempo di preparazione tramite sistema audio. Durante questo tempo i concorrenti e meccanici/assistenti possono lavorare sulle loro barche e accendere i motori.
- 4) L'Ufficiale di Gara alla partenza dovrà fare i seguenti annunci:
 - Inizio tempo di preparazione
 - Motori spenti
 - 1 minuto alla partenza
 - 30 secondi – 15 secondi – 10 secondi – 5 secondi al via
 - Inizio Gara
- 5) La gara inizierà con il segnale acustico dato dalla giuria. Dopo il segnale i motori possono essere avviati e i modelli lanciati in acqua.

1.3 ANNUNCI DURANTE LA GARA

- 1) Durante i 20 minuti della manche l'Ufficiale di Gara dovrà effettuare questi annunci:
 - Trascorsi 10 minuti, 10 minuti al termine
 - Trascorsi 15 minuti, 5 minuti al termine
 - 3 minuti al termine
 - 1 minuto al termine
 - Fine gara
- 2) Durante i 30 minuti della finale l'Ufficiale di Gara dovrà effettuare questi annunci:
 - Trascorsi 10 minuti, 20 minuti al termine
 - Trascorsi 20 minuti, 10 minuti al termine
 - 5 minuti al termine
 - 3 minuti al termine
 - 1 minuto al termine
 - Fine gara
- 3) Durante la gara l'Ufficiale di Gara può annunciare le barche ferme sul percorso; tuttavia, è responsabilità del meccanico/assistente comunicarlo al proprio pilota.
- 4) Il Giudice di pedana darà aggiornamenti sullo spostamento della barca di recupero in movimento; anche in questo caso la responsabilità è del meccanico/assistente che dovrà avvisare il proprio pilota.
- 5) Il Giudice di pedana dovrà fornire solo le informazioni essenziali. Questo per evitare distrazioni da parte dei concorrenti e dei loro meccanici/assistenti che dovranno restare concentrati sulla gara.
- 6) Se un concorrente riceve una penalità per guida scorretta e questo danneggia un altro pilota, la penalità verrà annunciata tramite il sistema audio.

1.4 GARA INTERROTTA

- 1) Una gara può essere sospesa dal Commissario Generale a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe).
- 2) Il Giudice di partenza darà un segnale acustico uguale a quello di fine gara e nello stesso istante il cronometro verrà fermato. Tutti i concorrenti con il proprio modello dovranno completare il giro iniziato (che verrà conteggiato) e rientrare in pedana. A questo punto tutti i motori dovranno essere spenti.
- 3) Il sistema di cronometraggio registrerà i tempi dei modelli che taglieranno il traguardo dopo il segnale acustico. Quando l'ultimo modello taglierà il traguardo anche il sistema di cronometraggio sarà messo in modalità pausa.
- 4) I concorrenti e i meccanici/assistenti non potranno lavorare sui loro modelli mentre la gara è ferma fino a quando il Giudice di pedana non informerà i concorrenti stessi della possibilità di intervenire nuovamente.
- 5) Risolto il problema, il Giudice di pedana informerà i concorrenti del tempo di manche residuo; la procedura di ripartenza sarà uguale a quella della prima partenza.
- 6) Il sistema di cronometraggio riprenderà al momento del segnale acustico di partenza.

- 7) Se la manche/qualifica viene fermata sarà annullata e ricominciata dall'inizio. (tutti i modelli potranno ripartire, viene considerata nuova gara)
- 8) Se la finale viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ripresa dall'inizio (tutti i modelli potranno ripartire, viene considerata nuova gara).
- 9) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

1.5 REGOLE GENERALI DURANTE LA MANCHE

- 1) I concorrenti possono rientrare in qualsiasi momento durante la gara e in qualsiasi postazione in pedana senza interferire con gli altri concorrenti. Il pontile è definito da postazione 1 a postazione 12. Il recupero può avvenire solo a mano e se il modello è rientrato al pontile. Non si può utilizzare nessun tipo di strumento. Saranno contati solo i giri validi completati.
- 2) I concorrenti e i loro meccanici/assistenti non possono interferire gli altri concorrenti mentre gli addetti all'assistenza sul campo di gara recuperano il loro modello. Qualsiasi interferenza causerà un avvertimento e il **cartellino giallo**.
- 3) I concorrenti o i meccanici/assistenti possono lasciare la propria postazione assegnata sulla pedana per recuperare il modello dalla barca di recupero, per riparare o apportare modifiche sul proprio modello e recuperare pezzi di ricambio. Anche in questo caso non potranno interferire con gli altri concorrenti. Il modello non può mai lasciare la postazione.
- 4) Mentre il proprio modello è in acqua nessuno può lasciare la propria postazione in pedana.
- 5) In caso di salto di boa è permesso recuperare la stessa senza però interferire con gli altri concorrenti. Nel caso in cui un concorrente venga danneggiato (barca ferma) dal concorrente che sta recuperando la boa, quest'ultimo riceverà un **cartellino rosso**. Se la boa non viene recuperata il giro non verrà conteggiato.
- 6) Se un modello rimane incastrato in una boa il concorrente deve spegnere il motore. Se il concorrente non spegne il motore riceverà un **cartellino rosso**.
- 7) Se un modello perde la veletta o non è sufficientemente visibile il concorrente deve completare il giro e rientrare in pedana per ripristinare la veletta in modo corretto. I giri completati successivamente senza la veletta non verranno conteggiati.
- 8) Al meccanico/assistente non è permesso toccare il radiocomando del concorrente mentre la barca è in acqua.

1.6 REGOLE DI GUIDA e PENALITA'

1) PASSAGGIO E RIPRENDERE UNA BOA:

Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno. In caso di salto di boa è permesso recuperare la stessa senza però interferire con gli altri concorrenti.

Penalità per questa regola:

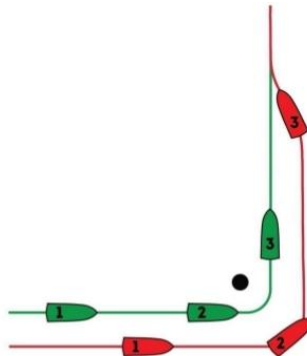
- a. 1 giro di penalità (cartellino giallo con il numero 1) se il pilota non fa il giro di boa
- b. 1 giro di penalità (cartellino giallo con il numero 1) se il pilota gira di nuovo intorno alla boa e un altro concorrente deve prendere misure evasive per evitare un incidente.
- c. La squalifica dalla manche/finale (cartellino rosso) avverrà se un altro concorrente viene messo fuori gioco (la barca si ferma) come conseguenza diretta di un incidente oppure (l'imbarcazione si ferma) come conseguenza diretta nel giro di boa di un altro concorrente.

2) FARPLAY DI GARA INCLUDE:

SORPASSO BARCA PIU' LENTA:

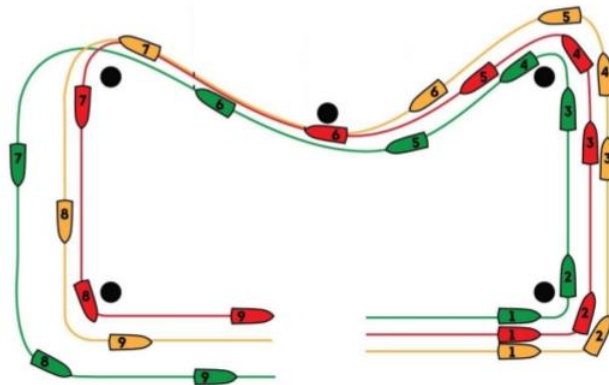
Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando.

La barca che sorpassa può ritornare nella linea di corsa quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a 3 lunghezze.



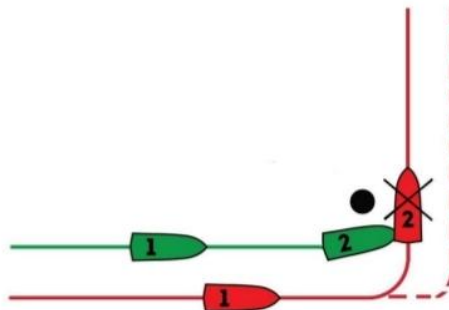
3) MANTENIMENTO E CAMBIO DI TRAIETTORIA:

Quando più concorrenti sono ravvicinati, ognuno deve mantenere la propria linea. Non è permesso ostacolare deliberatamente un altro pilota.



4) RISPETTO DEL DIRITTO DI PRECEDENZA:

Lo scafo che arrivi a 5 lunghezze dalla boa sulla linea ideale ha diritto di traiettoria. Il tentativo di forzare il sorpasso all'interno di una boa non è permesso.



Penalità per questa regola:

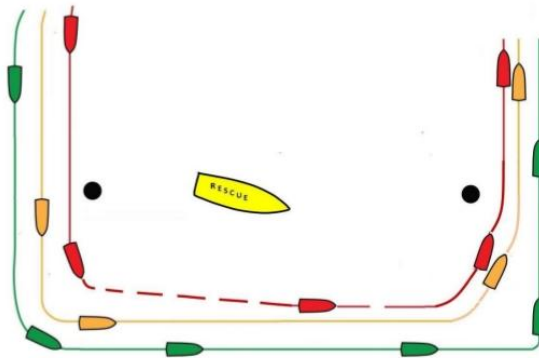
- 1° avvertimento (cartellino giallo).
- 1 giro di penalità (cartellino giallo con il numero 1) se il pilota riceve un 2° avvertimento o danneggia un altro concorrente che è costretto a prendere misure evasive.

- c. 2 giri di penalità (cartellino giallo con il numero 2) se il pilota riceve un 3° avvertimento o danneggia un altro concorrente causandone lo stop.
- d. 4° avvertimento la squalifica dalla manche/finale (cartellino rosso)

5) BARCA DI RECUPERO E PONTILE:

Quando si passa vicino alla barca di recupero o la pedana la distanza minima è 3 metri. Nel caso in cui il concorrente deve passare a meno di 3 metri dalla pedana (per esempio quando deve rientrare in pedana) la sua barca deve essere vista rallentare visibilmente.

Nel caso in cui il concorrente debba rientrare e la barca di recupero sia in una posizione di intralcio o tale da non consentire il rispetto della distanza minima, il passaggio a meno di 3 metri dalla pedana e/o dalla barca di recupero non sarà sanzionato se effettuato decelerando.



Penalità per questa regola:

- a. 1° avvertimento durante la manche/finale: penalità Stop & Go (cartellino giallo con una S).
- b. 2° avvertimento durante la manche/finale: penalità Stop & Go (cartellino giallo con una S).
- c. 3° avvertimento durante la manche/finale: Squalifica (cartellino rosso).
- d. L'applicazione dello Stop & Go avverrà nel seguente modo: il concorrente dovrà completare il giro, rientrare in pedana, togliere il modello dall'acqua e dovrà spegnere il motore, rimettere il modello sul suo supporto e allontanarsi di un passo. Al termine della procedura potrà ripartire.
 - Stop & Go : un modello che passi volutamente vicino alla barca di recupero o alla pedana (entro i 3 metri)
 - Stop & Go: un modello che passi vicino alla barca di recupero o alla pedana senza decelerare.
- e. Se non c'è tempo sufficiente prima della fine della gara per effettuare lo stop and go penalità da applicare: 1 giro di penalità (cartellino giallo con numero 1).
NOTA: La penalità di stop and go sarà considerata completa se la barca è stata tolta dall'acqua.
- f. Il personale della barca di recupero può consigliare ai giudici di gara se lo ritengono necessaria una penalità di stop & go; tuttavia, la decisione è esclusivamente a discrezione del giudice.

6) SORPASSO DURANTE IL PASSAGGIO DELLA BARCA DI RECUPERO:

Non è possibile superare un altro concorrente, nei pressi della barca di recupero, se si trova sullo stesso lato di marcia mentre la barca stessa sta occupando il percorso compreso tra la boa di arrivo e la pedana. Questa regola non si applica quando i concorrenti passano su lati diversi alla barca di recupero.

Penalità per questa regola:

- a. 1 giro di penalità (cartellino giallo con il numero 1)
- b. Se il pilota effettua un sorpasso mentre sta passando il battello di soccorso, è obbligato a retrocedere e perdere le posizioni guadagnate.

NOTA: i giudici di gara devono informare immediatamente i piloti coinvolti per evitare qualsiasi tipo confusione durante la manovra di restituzione della/e posizione/i guadagnata/e.

7) COLLISIONE BARCA DI RECUPERO:

Ai modelli non è consentito, in nessuna fase di gara, toccare la barca di recupero in alcun modo (anche se a velocità molto bassa) mentre si trova in acqua.

Penalità per questa regola:

- a. **Squalifica** durante la manche/finale (cartellino rosso) il concorrente ha tempo 2 giri per rientrare in pedana.
- b. Se un concorrente impatta contro la barca di recupero per la seconda volta durante la competizione, riceverà un secondo **cartellino rosso** e non potrà competere in tutte le categorie per il resto dell'evento. Anche in questo caso il concorrente ha tempo 2 giri per rientrare in pedana.

8) COLLISIONE BARCA FERMA:

Se un concorrente colpisce un modello fermo annunciato dal Giudice di pedana, riceverà una penalità. (art.1.3)

Penalità per questa regola:

- a. 1 giro di penalità (cartellino giallo con il numero 1)

9) ABILITA' DI CONTROLLO DELL'ACCELERATORE:

Un concorrente deve avere il pieno controllo dell'acceleratore durante tutto il tempo che il modello è in acqua. Il Giudice di pedana potrebbe chiedere al concorrente di dimostrare l'abilità di controllo dell'acceleratore in qualsiasi momento della gara. Se il concorrente non ha il controllo dell'acceleratore deve tenersi fuori dalla portata degli altri competitori fino a quando il suo modello non può essere fermato in sicurezza.

Penalità per questa regola:

- a. **Squalifica** durante la manche/finale (cartellino rosso) se il concorrente non ha il pieno controllo dell'acceleratore deve tenersi fuori dalla portata degli altri concorrenti fino a quando il modello non può essere fermato in sicurezza.
- b. **Squalifica** durante la manche/finale (cartellino rosso) nel caso in cui non rallenti dopo la fine della manche/finale e quindi non riesca a riportare il modello alla pedana in modo sicuro.

10) CAPACITA' DI GOVERNARE/CONTROLLARE CORRETTAMENTE IL MODELLO

Il concorrente deve mantenere il controllo del proprio modello per tutta la durata della gara.

Penalità per questa regola:

- a. 1° avvertimento (cartellino giallo) se i giudici ritengono che un concorrente non sia in grado di governare/controllare correttamente la propria imbarcazione.
- b. **Squalifica** (cartellino rosso) sarà comminata se il livello di controllo del modello da parte del concorrente non migliora o se si verifica una delle seguenti situazioni:
 1. l'imbarcazione gira/guida in tondo
 2. l'imbarcazione è finita sulla sponda

Tutte le penalità saranno emesse a discrezione del giudice, nel rispetto delle regole di cui sopra.

1. MOTORE AMMESSO

G260PUM raffreddato ad acqua 25,4 cc

2. TUTTE LE PARTI INTERNE DEL MOTORE DEVONO ESSERE DI SERIE.

Le parti interne non possono essere rielaborate, lavorate o modificate in alcun modo.

Le parti usurate o difettose possono essere sostituite, ma possono essere utilizzate solo parti originali.

3. CARBURATORE AMMESSO

- **Walbro 644 / 645**

Il carburatore non può essere modificato, ma è possibile rimuovere il tromboncino di aspirazione (dettaglio 57)*.

(Nota: molti rivenditori vendono motori con altri tipi di carburatori, solo Walbro 644/645 è consentito).

4. MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE:

1. La piastra di alluminio (dettaglio 30 nel manuale di assistenza Zenoah)* può essere sostituita con un altro supporto motore.
2. La bobina (dettaglio 53)* può essere spostata.
3. L'attuatore dello starter (dettaglio 22,25,26,27,28 sul disegno del carburatore Walbro 644 / 645)* può essere smontato.
4. È possibile montare il pulsante di arresto.
5. Il dispositivo di avviamento (particolare 33)* può essere sostituito con uno equivalente in metallo.
6. Il tromboncino di aspirazione del carburatore (particolare 57)* può essere smontato.
7. L'avviamento a cavo (a strappo) può essere sostituito da un avviamento alternativo.
8. Sono ammessi anche avviatori elettrici ed è possibile aggiungere una puleggia al motore, ma anche l'avviatore a cavo (a strappo) deve rimanere al suo posto.
9. Le parti esterne del motore possono essere trasformate per creare un profilo del motore più facile da installare, senza modificare le proprietà del motore.
10. Le viti e i dadi esterni possono essere sostituiti con prodotti equivalenti di qualità simile.
11. Sono ammessi tutti i tipi di marmitte silenziate.
 - a. *(I dettagli sono tratti dal manuale di servizio Zenoah, esploso motore)

5. PROPULSIONE

È permessa solo una propulsione a trasmissione diretta senza riduttore e/o moltiplicatore

6. CARBURANTE

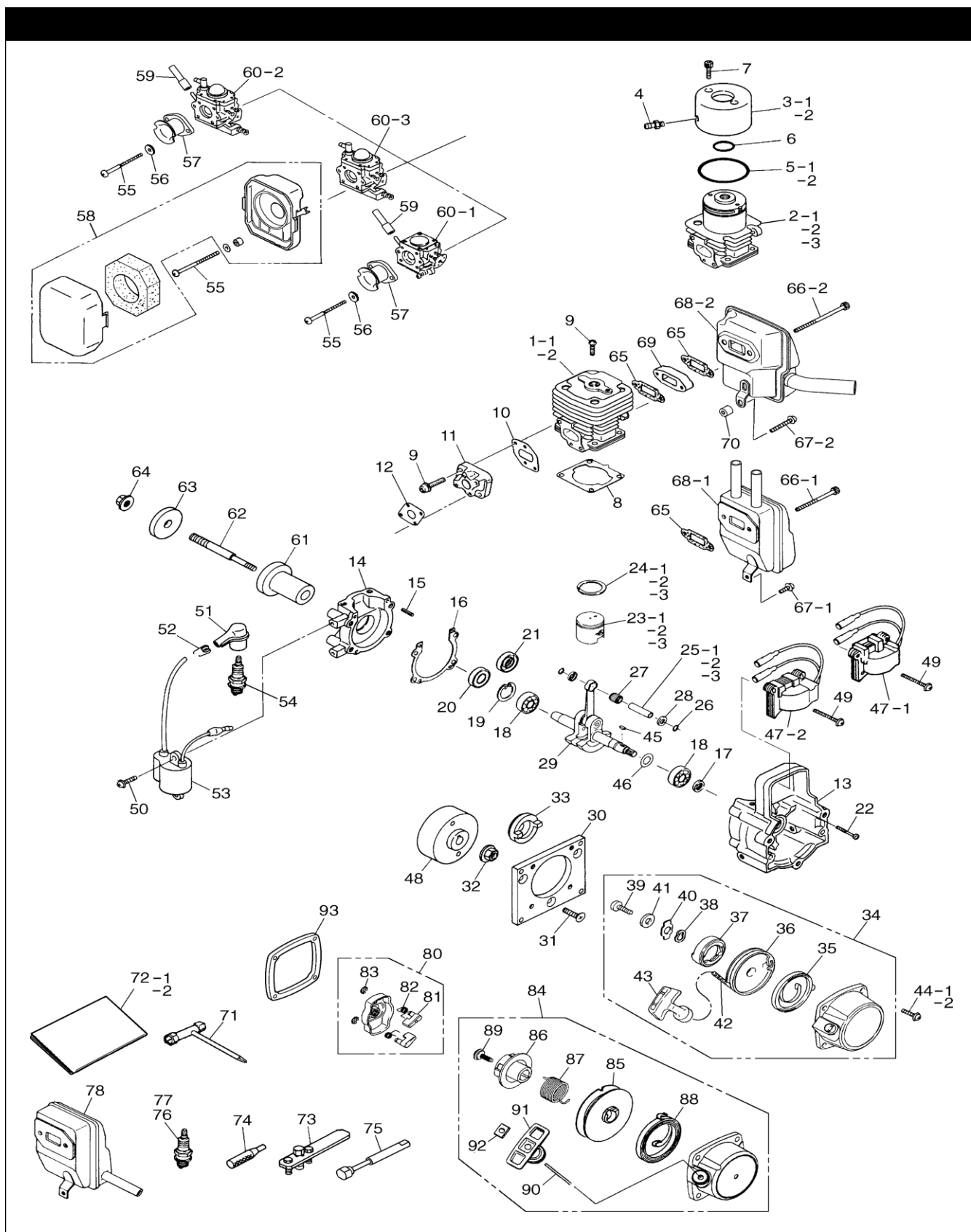
Secondo il regolamento Generale FIM/IMBRA (art. 3.3.2)

7. RADIOCOMANDO

La barca può essere equipaggiata con un massimo di 2 servo comandi (timone e acceleratore).

Opzionalmente, un terzo servo può essere utilizzato come KILL SWITCH, scollegando l'accensione.

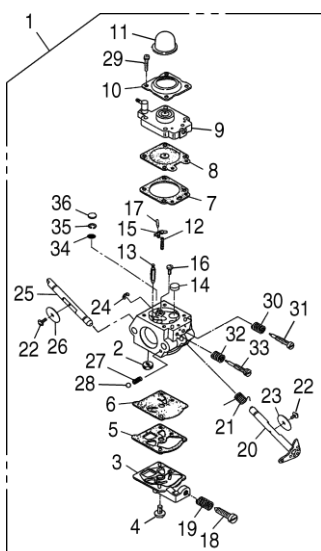
8. MANUALE DISEGNI E IMMAGINI DETTAGLIATE ZENOAH G260PUM





*Immagini del carburatore Walbro 644/645

G260PUM



- 7) Il risultato della competizione viene deciso dal numero di giri validi e dal tempo di chiusura al netto dei giri di penalizzazione.
- 8) Durante la gara non è previsto il recupero dei modelli.
- 9) Durante la manche, ogni giro dei concorrenti dovrà essere esposto sul tabellone dei punteggi. (risultato provvisorio)
- 10) Un concorrente si può ritirare dalla finale solo se ha un danno irreparabile allo scafo che non gli permette di partecipare. Il guasto al motore non è contemplato.

1.1 PUNTEGGIO CAMPIONATO ITALIANO F1 ¼

In base alla classifica finale di giornata a ogni concorrente saranno assegnati i seguenti punteggi, in conformità al piazzamento ottenuto, validi per la Classifica del Campionato Italiano.

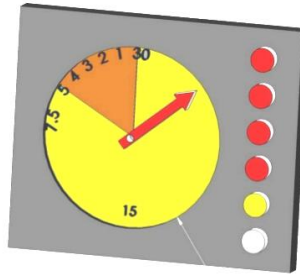
Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	25	11° posto	5
2° posto	20	12° posto	4
3° posto	17	13° posto	3
4° posto	15	14° posto	2
5° posto	12	15° posto	1
6° posto	10	16° posto	1
7° posto	9	17° posto	1
8° posto	8	18° posto	1
9° posto	7	19° posto	1
10° posto	6	20° posto	1

Al concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

1.2 PROCEDURA DI PARTENZA

- 1) Ogni gara è composta da 3 fasi distinte:
 - Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.
 - Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi
 - Tempo di gara (Race time) 8 minuti manche qualifica, 12 minuti la finale.
- 2) Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Se un concorrente non è in acqua dopo il tempo di preparazione avrà perso il lancio. Il tempo di preparazione non potrà essere fermato, salvo casi eccezionali a discrezione del Commissario Generale (es. problemi al percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione; tuttavia, il concorrente non potrà lasciare la postazione di pedana.
- 3) Una volta iniziato il tempo cronometrato nessun modello potrà più essere lanciato.
- 4) I concorrenti che hanno perso il lancio potranno partire al seguito di tutti i modelli che stanno già procedendo sul percorso, dopo l'autorizzazione del Giudice di pedana. Il concorrente verrà penalizzato con **1 giro**.
- 5) L'orologio per le procedure di partenza fornisce segnalazioni ottiche ed acustiche che i concorrenti usano per preparare la partenza della manche. (Disegno 2)
- 6) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

Disegno 2



- 7) L'orologio deve essere conforme a quanto segue:
- Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione di circa 1 secondo.
 - Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5, 4, 3, 2, 1 secondi.
 - Il settore dei 5 secondi deve essere evidenziato con un colore in contrasto col resto del quadrante.
 - Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere tutte accese all'inizio del tempo di preparazione. Le luci si spegneranno poi singolarmente ad intervalli di 30 secondi.
 - Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato.
 - Al termine dei 30 secondi una luce bianca e un segnale acustico indicherà l'inizio della gara. La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.
 - Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancio e la lancetta nera.
 - Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.
 - L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al centro del percorso.
 - L'orologio di partenza può essere di tipo digitale.

1.3 INTERRUZIONE/SOSPENSIONE DURANTE LA MANCHE

- 1) Una gara può essere sospesa dal Commissario Generale a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe).
- 2) Il Giudice di partenza darà un segnale acustico uguale a quello di fine gara e nello stesso istante il cronometro verrà fermato. Tutti i concorrenti con il proprio modello dovranno completare il giro iniziato (che verrà conteggiato) e rientrare in pedana. A questo punto tutti i motori dovranno essere spenti.
- 3) Il sistema di cronometraggio registrerà i tempi dei modelli che taglieranno il traguardo dopo il segnale acustico. Quando l'ultimo modello taglierà il traguardo anche il sistema di cronometraggio sarà messo in modalità pausa.
- 4) I concorrenti e gli assistenti dovranno fare un passo indietro dai modelli. Non sono permesse le riparazioni.
- 5) Durante l'interruzione della corsa le barche ferme in acqua possono essere soccorse.
- 6) Le barche soccorse non possono ripartire.
- 7) Dopo aver risolto il problema che ha causato l'interruzione, il Giudice di partenza dà un segnale di partenza. Il tempo di gara ripartirà con il segnale di partenza da dove era stato fermato.
- 8) Il cronometraggio e il conteggio dei giri ripartirà con il segnale di partenza.
- 9) Se la finale viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ripresa dall'inizio (tutte i modelli potranno ripartire, viene considerata nuova gara)
- 10) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

1.4 REGOLE GENERALI DURANTE LA MANCHE

- 1) Durante gli ultimi 5 secondi del tempo cronometrato, al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi su una linea dritta dopo aver passato la boa N. 6. Cambiamenti di tracciato superiori ai 45 gradi, al fine di evitare di passare troppo presto la linea di partenza non sono permessi e vengono sanzionati con un giro di penalità. E' inoltre vietato zizzagare lungi il tracciato.
- 2) I modelli che attraverseranno la linea di partenza immediatamente prima della fine del Tempo di cronometraggio hanno effettuato falsa partenza. I modelli dovranno completare un altro giro per entrare in classifica.
- 3) Saltare una boa e tagliare il tracciato verrà penalizzato con un giro per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 4) I concorrenti possono rientrare in qualsiasi momento durante la gara e in qualsiasi postazione in pedana senza interferire con gli altri concorrenti. Il pontile è definito da postazione 1 a postazione 10. Il recupero può avvenire solo a mano e se il modello è rientrato al pontile. Non si può utilizzare nessun tipo di strumento. Saranno contati solo i giri validi completati.
- 5) I concorrenti e i loro meccanici/assistenti non possono interferire con gli altri concorrenti mentre recuperano il loro modello. Qualsiasi interferenza sarà sanzionata con il cartellino giallo. Il modello può essere rimesso in acqua solo se è rientrato e recuperato direttamente dalla propria postazione in pedana, non è consentito rimetterlo in acqua se è stato ritirato da altre parti del circuito.
- 6) Il concorrente o il meccanico/assistente potrà lasciare la propria postazione assegnata sulla pedana per riparare o apportare modifiche sul proprio modello e recuperare pezzi di ricambio. Anche in questo caso sarà sanzionata ogni manovra che interferisca con gli altri concorrenti.
- 7) Mentre il proprio modello è in acqua né il concorrente né il meccanico/assistente potranno lasciare la propria postazione in pedana.
- 8) Se un modello perde la veletta il concorrente può completare il giro iniziato. I giri completati successivamente senza la veletta non verranno conteggiati.
- 9) Se un modello rimane incastrato in una boa il concorrente deve spegnere il motore. Se il concorrente non spegne il motore riceverà un cartellino rosso.
- 10) Durante la gara l'Ufficiale di Gara può annunciare le barche ferme sul percorso; tuttavia, è responsabilità del meccanico/assistente comunicarlo al proprio pilota.
- 11) La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta un giro di penalità; se al termine della manche si accerta che a causa della collisione lo scafo colpito ha subito un danno che non gli consente di poter ripartire il danneggiante riceverà anche il cartellino rosso con azzeramento del risultato eventualmente conseguito nelle manche.
- 12) Al meccanico/assistente non è permesso toccare il radiocomando del concorrente mentre la barca è in acqua.
- 13) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

1.5 REGOLE DI GUIDA

- 1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno.
- 2) Le boe non possono essere riprese. Il salto di una boa verrà penalizzato con un giro per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 3) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella normale linea di percorso quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a 3 lunghezze.
- 4) Per normale linea di percorso si intende la linea più vicina alle boe del campo gara. Le barche sulla normale linea di percorso hanno la precedenza.
- 5) I concorrenti devono passare a una distanza di 3 metri dalla pedana.

- 6) Nel caso in cui il concorrente debba rientrare il passaggio a meno di 3 metri dalla pedana non sarà sanzionato se effettuato decelerando.
- 7) Un concorrente deve avere il pieno controllo dell'acceleratore durante tutto il tempo che il modello è in acqua. Il Giudice di pedana potrebbe chiedere al concorrente che dimostri l'abilità di controllo dell'acceleratore in qualsiasi momento della gara. Se il concorrente non ha il controllo dell'acceleratore deve tenersi fuori dalla portata degli altri competitori fino a quando la sua barca non può essere fermata in sicurezza.

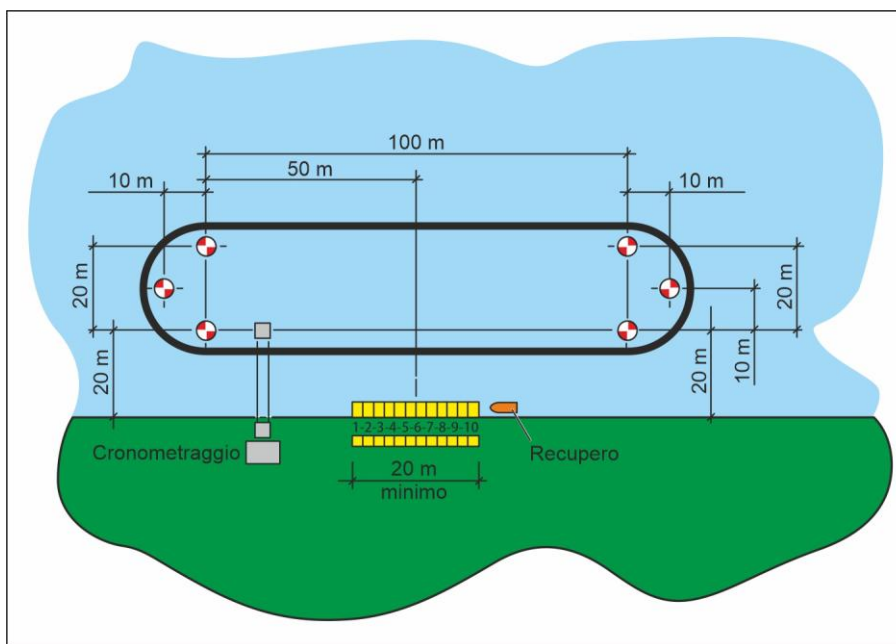
1.6 PENALITA' PER LE CATEGORIE F1 ¼

- 1) In caso di prima infrazione e nei casi in cui l'infrazione stessa non abbia causato lo stop di un modello concorrente o il danneggiamento della posizione in classifica dello stesso, verrà comminato un **cartellino giallo**.
- 2) Un giro di penalità (**cartellino giallo con numero 1**) verrà applicato al secondo avvertimento durante la gara oppure:
 - Se un concorrente interferisce con altri concorrenti e ha un impatto negativo sulla loro gara.
 - Se un concorrente colpisce un modello fermo annunciato dal Giudice di pedana. (art. 13 Regolamento Generale)
 - Se un concorrente crea danno a un'altra barca (ma la stessa può continuare a essere utilizzata).
- 3) Due giri di penalità (**cartellino giallo con numero 2**) verrà applicato al terzo avvertimento durante la gara e se causa lo stop di un altro concorrente.
- 4) Penalità dello Stop & Go (**cartellino giallo con S**) sarà comminato in questi casi:
 - Un modello che passi volutamente vicino alla barca di recupero o alla pedana (entro i 3 metri)
 - Un modello che passi vicino alla pedana senza decelerare.
- 5) L'applicazione dello Stop & Go avverrà nel seguente modo: il concorrente dovrà completare il giro, rientrare in pedana, togliere il modello dall'acqua, spegnere il motore, rimettere il modello sul suo supporto e allontanarsi di un passo. Al termine della procedura potrà ripartire.
- 6) Il salto di una boa e/o il taglio del tracciato verrà penalizzato con **un giro**. (un giro di penalizzazione per ogni boa saltata) indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 7) Il concorrente che passerà troppo vicino alla pedana (dentro i 3 metri) riceverà un **cartellino giallo**.
- 8) Zigzagare per impedire a un'altra barca il sorpasso verrà penalizzato con **un giro**.
- 9) Guidare all'interno del campo di gara, verrà penalizzato con un giro di penalità e un cartellino giallo.
- 10) Tagliare o attraversare il campo di gara verrà penalizzato con un cartellino rosso.
- 11) Se il Giudice di Pedana ha elementi per ritenere che un concorrente non sia in grado di avere il controllo del proprio modello sanzionerà lo stesso con un **cartellino giallo**. Se la guida del concorrente continuerà a non essere sotto controllo, il concorrente verrà sanzionato con la squalifica dalla manche.
- 12) Si possono ricevere solo **tre penalità** in una manche e/o finale. Alla **quarta penalità** il concorrente verrà squalificato dalla manche in corso.
- 13) Creare un danno ad un modello impedendo allo stesso di essere utilizzato comporterà la squalifica dalla manche.
- 14) La squalifica dalla manche e/o finale non comporterà alcun punteggio.
- 15) Se un concorrente deliberatamente crea un danno ad un altro concorrente riceverà il **cartellino rosso**, immediatamente verrà squalificato dall'evento.
- 16) Non sarà in alcuno modo tollerato nessun comportamento Anti-Sportivo. Qualsiasi intemperanza nei confronti di un altro concorrente, un giudice o un meccanico, sarà sanzionata con il **cartellino rosso** e l'immediata squalifica dall'evento.
- 17) Al concorrente deve essere notificata la penalità verbalmente e in maniera visiva con l'esibizione dell'eventuale cartellino. Non c'è possibilità di appellarsi contro la decisione.

2.0 REGOLAMENTO GENERALE F1 3.5

- 1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno sotto riportato. Il circuito dovrà essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana o area di partenza e la linea di centro sarà ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 5 e 6.

Disegno 3 bis



- 1) Il circuito va guidato in senso orario.
- 2) Ogni concorrente deve fare **4** manche.
- 3) La gara sarà articolata in manche della durata di **5** minuti.
- 4) Le manche sono a composizione variabile con un minimo di **3** ed un massimo di **8** concorrenti.
- 5) l'ordine di arrivo delle batterie è stabilito in base ai giri e tempi.
- 6) la classifica a punti delle manche è stabilita in base all'ordine di arrivo.
- 7) la classifica finale della gara è calcolata sommando i punteggi di tutte le manche disputate.
- 8) Il concorrente è considerato classificato al compimento di 1 partenza valida nell'arco della gara.
- 9) Durante la manche, ogni giro dei concorrenti dovrà essere esposto sul tabellone dei punteggi.
(Risultato provvisorio)

2.1 PUNTEGGIO NELLE MANCHE E CLASSIFICA FINALE DI GIORNATA

Nella categoria F.1 3,5 ogni concorrente riceve i seguenti punti in conformità al piazzamento ottenuto durante le manche.

Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	400	11° posto	22
2° posto	300	12° posto	17
3° posto	225	13° posto	13
4° posto	169	14° posto	9
5° posto	127	15° posto	7
6° posto	96	16° posto	5
7° posto	72	17° posto	4
8° posto	54	18° posto	3
9° posto	40	19° posto	2
10° posto	30	20° posto	1

I concorrenti registrati ma con 0(zero) punti, saranno elencati a seguire, in ordine alfabetico. In caso di parità per il passaggio alla finale verranno considerati in sub-ordine:

1. in caso di parità viene considerato il totale dei giri e tempi di tutte le manche disputate.
2. il punteggio della manche eventualmente scartata
3. il numero dei primi, secondi, terzi posti, ecc.
4. il punteggio dell'ultima manche disputata in ordine cronologico

Il punteggio per il Campionato Italiano da assegnare ai piloti classificati al termine delle gare è il seguente:

Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	25	11° posto	5
2° posto	20	12° posto	4
3° posto	17	13° posto	3
4° posto	15	14° posto	2
5° posto	12	15° posto	1
6° posto	10	16° posto	1
7° posto	9	17° posto	1
8° posto	8	18° posto	1
9° posto	7	19° posto	1
10° posto	6	20° posto	1

Il concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

2.2 PROCEDURA DI PARTENZA

Compatibilmente con il tipo di percorso adottato e le caratteristiche del campo di regata la partenza può essere:

- 1) Lanciata con orologio e stessa procedura usata per le gare di F1 ¼.
- 2) Da fermo a lisca di pesce, con semaforo, come segue:
 1. Chiamata in pedana e 2 minuti per schierarsi nelle rispettive postazioni
 2. Prova radio
 3. Annuncio di 2' alla partenza, i concorrenti possono provare i motori senza mettere in acqua
 4. A 30" dalla partenza, i concorrenti possono scaldare i motori con lo scafo trattenuto in acqua
 5. Allo scadere dei 30" inizia la sequenza di accensione delle 5 luci del semaforo, lo spegnimento simultaneo di tutte le luci accese è il segnale di START e le imbarcazioni devono essere rilasciate indirizzandole verso la prima boa di virata (in caso di partenza anticipata, cartellino giallo e 1 giro di penalità).

- 3) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.
- 4) La partenza ritardata non comporta alcuna penalità.
- 5) Il tempo di gara inizia al segnale di start, il primo passaggio sul traguardo non viene conteggiato.
- 6) Le griglie di partenza iniziali saranno determinate per sorteggio e le successive verranno elaborate automaticamente dal computer.

2.3 INTERRUZIONE/SOSPENSIONE DURANTE LA MANCHE

- 1) Una gara può essere sospesa dal Commissario Generale a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe).
- 2) Il Giudice di partenza darà un segnale acustico uguale a quello di fine gara e nello stesso istante il cronometro verrà fermato. Tutti i concorrenti con il proprio modello dovranno completare il giro iniziato (che verrà conteggiato) e rientrare in pedana. A questo punto tutti i motori dovranno essere spenti.
- 3) I concorrenti e gli assistenti dovranno fare un passo indietro dai modelli. Non sono permesse le riparazioni ma è possibile effettuare rifornimento.
- 4) Durante l'interruzione della corsa le barche ferme in acqua possono essere soccorse.
- 5) Le barche soccorse non possono ripartire.
- 6) Se la manche viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ricominciata dall'inizio. (tutti i modelli potranno ripartire, viene considerata nuova gara)
- 7) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

2.4 REGOLE GENERALI DURANTE LA MANCHE

- 1) I concorrenti in fase di partenza devono mantenere una traiettoria rettilinea senza zigzagare e/o ostacolare in alcun modo gli altri concorrenti, i responsabili di comportamenti scorretti saranno penalizzati in proporzione dei danni eventualmente provocati.
- 2) I concorrenti possono rientrare in qualsiasi momento durante la gara e in qualsiasi postazione in pedana, senza interferire con gli altri concorrenti. Il pontile è definito da postazione 1 a postazione 8. Il recupero può avvenire solo a mano e se il modello è rientrato al pontile. Non si può utilizzare nessun tipo di strumento. Saranno contati solo i giri validi completati.
- 3) La messa in acqua di uno scafo deve sempre essere autorizzata dal giudice di pedana.
- 4) I concorrenti o i loro meccanici/assistenti non possono interferire gli altri concorrenti mentre recuperano il loro modello. Qualsiasi interferenza causa un avvertimento e il cartellino giallo. Il modello può essere rimesso in acqua solo se è rientrato e recuperato direttamente dalla propria postazione in pedana. Non può ripartire se è stato ritirato da altre parti del circuito.
- 5) I concorrenti e i meccanici/assistenti possono lasciare la propria postazione assegnata sulla pedana per riparare o apportare modifiche sul proprio modello e recuperare pezzi di ricambio. Anche in questo caso non possono interferire con gli altri concorrenti.
- 6) Mentre il proprio modello è in acqua nessuno può lasciare la propria postazione in pedana.
- 7) Se un modello perde la veletta il concorrente può completare il giro. I giri completati successivamente senza la veletta non verranno conteggiati.
- 8) Se un modello rimane incastrato in una boa il concorrente deve spegnere il motore. Se il concorrente non spegne il motore riceverà un cartellino rosso.
- 9) Al meccanico/assistente non è permesso toccare il radiocomando del concorrente mentre la barca è in acqua.
- 10) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

2.5 REGOLE DI GUIDA

- 1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno.
- 2) Le boe non possono essere riprese. Il salto di una boa verrà penalizzato con un giro per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 3) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella normale linea di percorso quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a 3 lunghezze.
- 4) Per normale linea di percorso si intende la linea più vicina alle boe del campo gara. Le barche sulla normale linea di percorso hanno la precedenza.
- 5) I concorrenti devono passare a una distanza di 3 metri dalla pedana.
- 6) Nel caso in cui il concorrente debba rientrare il passaggio a meno di 3 metri dalla pedana non sarà sanzionato se effettuato decelerando.
- 7) Un concorrente deve avere il pieno controllo dell'acceleratore durante tutto il tempo che il modello è in acqua. Il Giudice di pedana potrebbe chiedere al concorrente che dimostri l'abilità di controllo dell'acceleratore in qualsiasi momento della gara. Se il concorrente non ha il controllo dell'acceleratore deve tenersi fuori dalla portata degli altri competitori fino a quando la sua barca non può essere fermata in sicurezza.
- 8) Gli scafi che si fermano sul percorso devono essere immediatamente segnalati al giudice di pedana.
- 9) La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta un giro di penalità; se al termine della manche si accerta che a causa della collisione lo scafo colpito ha subito un danno che non gli consente di poter ripartire il danneggiante riceverà anche il cartellino rosso con azzeramento del risultato eventualmente conseguito nelle manche.

2.6 PENALITA' PER LA CATEGORIA F.1 3,5

- 1) In caso di prima infrazione e nei casi in cui l'infrazione stessa non abbia causato lo stop di un modello concorrente o il danneggiamento della posizione in classifica dello stesso, verrà comminato un **cartellino giallo**.
- 2) Un giro di penalità (**cartellino giallo con numero 1**) verrà applicato al secondo avvertimento durante la gara oppure:
 - Se un concorrente interferisce con altri concorrenti e ha un impatto negativo sulla loro gara.
 - Se un concorrente colpisce un modello fermo annunciato dal Giudice di pedana. (art. 13 Regolamento Generale)
 - Se un concorrente crea danno a un'altra barca (ma la stessa può continuare a essere utilizzata).
- 3) Due giri di penalità (**cartellino giallo con numero 2**) viene applicato al terzo avvertimento durante la gara.
- 4) Saltare una boa durante la gara e nel giro di rientro, verrà penalizzato con un giro. (**un giro** di penalizzazione per ogni boa saltata)
- 5) Zigzagare per impedire a un'altra barca il sorpasso verrà penalizzato con **un giro**.
- 6) Se il Giudice di pedana ritiene che un concorrente non è in grado di guidare e controllare il proprio modello, verrà emesso un primo avvertimento (**cartellino giallo**), se la sua guida non migliorerà, sarà squalificato dalla gara.
- 7) Si possono ricevere solo **tre** penalità in una gara. Alla **quarta** penalità il concorrente verrà squalificato dalla manche in corso.
- 8) Creare danno a un'altra barca, impedendo alla stessa di essere utilizzata nella competizione, porta alla squalifica dalla gara.
- 9) La squalifica dalla gara non comporterà alcun punteggio.
- 10) Se un concorrente deliberatamente crea un danno ad un altro concorrente riceverà il **cartellino rosso**, immediatamente verrà squalificato dall'evento.
- 11) Non è consentito un comportamento Anti-Sportivo. Al Concorrente che urla verso un altro concorrente, un giudice o un meccanico, riceverà un **cartellino rosso** e sarà immediatamente squalificato dall'evento. Il modello deve essere ritirato immediatamente dall'acqua.

- 12) Al concorrente deve essere notificata la penalità verbalmente e in maniera visiva con l'esibizione dell'eventuale cartellino. Non c'è possibilità di appellarsi contro la decisione.

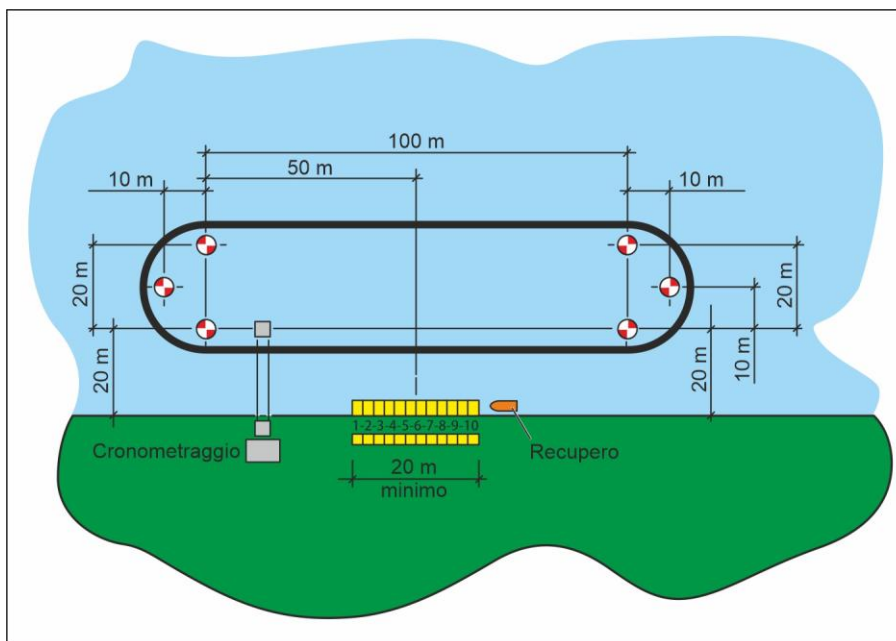
Tutte le penalità saranno emesse a discrezione del giudice, nel rispetto delle regole di cui sopra

FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA GENERALE GARE 2026 CATEGORIE OFFSHORE

1. REGOLAMENTO GENERALE OFFSHORE

- 1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno sotto riportato. Il circuito dovrà essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana o area di partenza e la linea di centro sarà ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 5 e 6.

Disegno 1



- 2) Il circuito va percorso in senso orario.
- 3) La gara sarà articolata in **4** manche della durata di **8** minuti. In caso venga svolta una finale la durata è di **12** minuti. (non include il tempo di preparazione e il tempo cronometrato)
fino a 8/10 concorrenti:
 nr. **4** prove durata **8'**
 si sommano i risultati (giri e tempi), scartando il peggiore
oltre i 8/10 concorrenti:
 nr. **3** prove di qualifica durata **8'**
 (suddivisi in due o più batterie) si sommano i risultati (giri e tempi), scartando il peggiore per i primi **10 classificati**:
 nr. **1** prova di finale durata **12'**
 Un concorrente è considerato classificato al compimento di 1 partenza valida nell'arco della gara.
- 4) Una manche deve avere un minimo di **3** ed un massimo di **8/10** concorrenti. Se sono iscritti più di **8/10** concorrenti nella classe si disputerà la finale in accordo col paragrafo (4).
- 5) Una manche deve essere composta in modo che i concorrenti possano essere mischiati il più possibile nella manche stessa. Anche il posto sulla pedana deve essere a caso.
- 6) I 10 concorrenti con il miglior risultato nelle manche di qualificazione accedono alla finale. Il concorrente qualificato al primo posto occuperà la posizione di partenza n° 1, il secondo la n° 2, il terzo la n° 3, il quarto la n° 4 ecc. sino al decimo che occuperà la posizione n° 10.
- 7) Il risultato della competizione viene deciso dal numero di giri validi e dal tempo di chiusura al netto dei giri di penalizzazione.
- 8) Durante la gara non è previsto il recupero dei modelli.

- 9) Durante la manche, ogni giro dei concorrenti dovrà essere esposto sul tabellone dei punteggi. (risultato provvisorio)
- 10) Un concorrente si può ritirare dalla finale solo se ha un danno irreparabile allo scafo che non gli permette di partecipare. Il guasto al motore non è contemplato.
- 11) E' obbligatorio da parte del Commissario Generale, in caso di variazione del programma di svolgimento della manifestazione (vedi punto 3) comunicarlo all'inizio della manifestazione. In seguito non potrà essere modificato, salvo per forza di causa maggiore accertata.

1.1 PUNTEGGIO CAMPIONATO ITALIANO OFFSHORE

In base alla classifica finale di giornata a ogni concorrente saranno assegnati i seguenti punteggi, in conformità al piazzamento ottenuto, validi per la Classifica del Campionato Italiano.

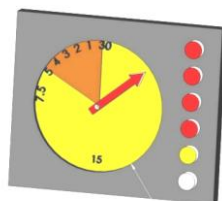
Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	25	11° posto	5
2° posto	20	12° posto	4
3° posto	17	13° posto	3
4° posto	15	14° posto	2
5° posto	12	15° posto	1
6° posto	10	16° posto	1
7° posto	9	17° posto	1
8° posto	8	18° posto	1
9° posto	7	19° posto	1
10° posto	6	20° posto	1

Il concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

1.2 PROCEDURA DI PARTENZA

- 1) Ogni gara consiste di 3 fasi distinte:
 - Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.
 - Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi
 - Tempo di gara (Race time) 8 minuti manche qualifica, 12 minuti la finale.
- 2) Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Se un concorrente non è in acqua dopo il tempo di preparazione avrà perso il lancio. Il tempo di preparazione non potrà essere fermato, salvo casi eccezionali a discrezione del Commissario Generale (es. problemi al percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione, tuttavia il concorrente non potrà lasciare la postazione di pedana.
- 3) Una volta iniziato il tempo cronometrato nessun modello potrà più essere lanciato.
- 4) I concorrenti che hanno perso il lancio potranno partire al seguito delle barche che stanno procedendo sul percorso, dopo l'autorizzazione del Giudice di pedana. Il concorrente verrà penalizzato con **1 giro**.
- 5) L'orologio per le procedure di partenza fornisce segnalazioni ottiche ed acustiche che i concorrenti usano per preparare la partenza della manche. (Disegno 2)
- 6) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

Disegno 2



- 7) L'orologio deve essere conforme a quanto segue:
- Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione di circa 1 secondo.
 - Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5 , 4 , 3 , 2 , 1 secondi.
 - Il settore dei 5 secondi deve essere evidenziato con un colore in contrasto col resto del quadrante.
 - Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere tutte accese all'inizio del tempo di preparazione. Le luci si spegneranno poi singolarmente ad intervalli di 30 secondi.
 - Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato.
 - Al termine dei 30 secondi una luce bianca e un segnale acustico indicherà l'inizio della gara. La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.
 - Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancio e la lancetta nera.
 - Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.
 - L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al centro del percorso.
 - L'orologio di partenza può essere di tipo digitale.

1.3 INTERRUZIONE/SOSPENSIONE DURANTE LA MANCHE

- 1) Una gara può essere sospesa dal Commissario Generale a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe).
- 2) Il Giudice di partenza darà un segnale acustico uguale a quello di fine gara e nello stesso istante il cronometro verrà fermato. Tutti i concorrenti con il proprio modello dovranno completare il giro iniziato (che verrà conteggiato) e rientrare in pedana. A questo punto tutti i motori dovranno essere spenti.
- 3) Il sistema di cronometraggio registrerà i tempi dei modelli che taglieranno il traguardo dopo il segnale acustico. Quando l'ultimo modello taglierà il traguardo anche il sistema di cronometraggio sarà messo in modalità pausa.
- 4) I concorrenti e gli assistenti dovranno fare un passo indietro dai modelli. Non sono permesse le riparazioni.
- 5) Durante l'interruzione della corsa le barche ferme in acqua possono essere soccorse.
- 6) Le barche soccorse non possono ripartire.
- 7) Dopo aver risolto il problema che ha causato l'interruzione, il Giudice di partenza dà un segnale di partenza. Il tempo di gara ripartirà con il segnale di partenza da dove era stato fermato.
- 8) Il cronometraggio e il conteggio dei giri ripartirà con il segnale di partenza.
- 9) Se la finale viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ricominciata dall'inizio. (tutte i modelli potranno ripartire, viene considerata nuova gara)
- 10) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

1.4 REGOLE GENERALI DURANTE LA MANCHE

- 1) Durante gli ultimi 5 secondi del tempo cronometrato, al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi su una linea dritta dopo aver passato la boa N. 6. Zigzagare lungo il tracciato, cambiamenti di tracciato superiori ai 45 gradi al fine di evitare di passare troppo presto la linea di partenza non sono permessi e vengono sanzionati con un giro di penalità.

- 2) I modelli che attraverseranno la linea di partenza immediatamente prima della fine del tempo di cronometraggio hanno effettuato falsa partenza. I modelli dovranno completare un altro giro per entrare in classifica.
- 3) I modelli che non prendono parte ad almeno un giro durante la fase di preparazione, avranno un giro dedotto dal totale dei giri completati.
- 4) Saltare una boa e tagliare il tracciato verrà penalizzato con un giro per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 5) I concorrenti possono rientrare in qualsiasi momento durante la gara e in qualsiasi postazione in pedana senza interferire con gli altri concorrenti. Il pontile è definito da postazione 1 a postazione 10. Il recupero può avvenire solo a mano e se il modello è rientrato al pontile. Non si può utilizzare nessun tipo di strumento. Saranno contati solo i giri validi completati.
- 6) I concorrenti e i loro meccanici/assistenti non possono interferire con gli altri concorrenti mentre recuperano il loro modello. Qualsiasi interferenza sarà sanzionata con il cartellino giallo. Il modello può essere rimesso in acqua solo se è rientrato e recuperato direttamente dalla propria postazione in pedana, non è consentito rimetterlo in acqua se è stato ritirato da altre parti del circuito.
- 7) Il concorrente o il meccanico/assistente potrà lasciare la propria postazione assegnata sulla pedana per riparare o apportare modifiche sul proprio modello e recuperare pezzi di ricambio. Anche in questo caso sarà sanzionata ogni manovra che interferisca con gli altri concorrenti.
- 8) Mentre il proprio modello è in acqua né il concorrente né il meccanico/assistente potranno lasciare la propria postazione in pedana.
- 9) Se un modello perde la veletta il concorrente può completare il giro iniziato. I giri completati successivamente senza la veletta non verranno conteggiati.
- 10) Se un modello rimane incastrato in una boa il concorrente deve spegnere il motore. Se il concorrente non spegne il motore riceverà un cartellino rosso.
- 11) Durante la gara l'Ufficiale di Gara può annunciare le barche ferme sul percorso; tuttavia, è responsabilità del meccanico/assistente comunicarlo al proprio pilota.
- 12) La collisione con uno scafo già annunciato fermo sul percorso comporta un giro di penalità; se al termine della manche si accerta che a causa della collisione lo scafo colpito ha subito un danno che non gli consente di poter ripartire il danneggiante riceverà anche il cartellino rosso con azzeramento del risultato eventualmente conseguito nelle manche.
- 13) Al meccanico/assistente non è permesso toccare il radiocomando del concorrente mentre la barca è in acqua.
- 14) La fine della gara sarà indicata con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato, i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli fino al termine della chiusura del giro e lo stesso sarà conteggiato.

1.5 REGOLE DI GUIDA

- 1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno.
- 2) Le boe non possono essere riprese. Il salto di una boa verrà penalizzato con un giro per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 3) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella normale linea di percorso quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a 3 lunghezze.
- 4) Per normale linea di percorso si intende la linea più vicina alle boe del campo gara. Le barche sulla normale linea di percorso hanno la precedenza.
- 5) I concorrenti devono passare a una distanza di 3 metri dalla pedana.
- 6) Nel caso in cui il concorrente debba rientrare il passaggio a meno di 3 metri dalla pedana non sarà sanzionato se effettuato decelerando.
- 7) Un concorrente deve avere il pieno controllo dell'acceleratore durante tutto il tempo che il modello è in acqua. Il Giudice di pedana potrebbe chiedere al concorrente di dimostrare l'abilità di controllo dell'acceleratore in qualsiasi momento della gara. Se il concorrente non ha il controllo dell'acceleratore deve tenersi fuori dalla portata degli altri competitori fino a quando la sua barca non può essere fermata in sicurezza.

1.6 PENALITA' PER LE CATEGORIE OFFSHORE

- 1) In caso di prima infrazione e nei casi in cui l'infrazione stessa non abbia causato lo stop di un modello concorrente o il danneggiamento della posizione in classifica dello stesso, verrà comminato un cartellino giallo.
- 2) Un giro di penalità (cartellino giallo con numero 1) verrà applicato al secondo avvertimento durante la gara oppure:
 - Se un concorrente interferisce con altri concorrenti e ha un impatto negativo sulla loro gara.
 - Se un concorrente colpisce un modello fermo annunciato dal Giudice di pedana. (art. 13 Regolamento Generale)
 - Se un concorrente crea danno a un'altra barca (ma la stessa può continuare a essere utilizzata).
- 3) Due giri di penalità (cartellino giallo con numero 2) verrà applicato al terzo avvertimento durante la gara e se causa lo stop di un altro concorrente.
- 4) Penalità dello **Stop & Go (cartellino giallo con S)** sarà comminato in questi casi:
 - Un modello che passi volutamente vicino alla barca di recupero o alla pedana (entro i 3 metri)
 - Un modello che passi vicino alla barca di recupero o alla pedana senza decelerare.
- 5) L'applicazione dello **Stop & Go** avverrà nel seguente modo: il concorrente dovrà completare il giro, rientrare in pedana, togliere il modello dall'acqua, spegnere il motore, rimettere il modello sul suo supporto e allontanarsi di un passo. Al termine della procedura potrà ripartire.
- 6) Il salto di una boa e/o il taglio del tracciato comporterà la decurtazione di **un giro**. (un giro di penalizzazione per ogni boa saltata) indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 7) Il concorrente che passerà troppo vicino alla pedana (dentro i 3 metri) riceverà un **cartellino giallo**.
- 8) Zigzagare per impedire a un'altra barca il sorpasso verrà penalizzato con **un giro**.
- 9) Guidare all'interno del campo di gara, verrà penalizzato con un giro di penalità e un cartellino giallo.
- 10) Tagliare o attraversare il campo di gara verrà penalizzato con un cartellino rosso.
- 11) Se il Giudice di Pedana ha elementi per ritenere che un concorrente non sia in grado di avere il controllo del proprio modello sanzionerà lo stesso con un cartellino giallo. Se la guida del concorrente continuerà a non essere sotto controllo, il concorrente verrà sanzionato con la squalifica dalla manche.
- 12) Si possono ricevere solo **tre penalità** in una manche e/o finale. Alla **quarta penalità** il concorrente verrà squalificato dalla manche in corso.
- 13) Creare un danno ad un modello impedendo allo stesso di essere utilizzato comporterà la squalifica dalla manche.
- 14) La squalifica dalla manche e/o finale non comporterà alcun punteggio.
- 15) Se un concorrente deliberatamente crea un danno ad un altro concorrente riceverà il cartellino rosso, immediatamente verrà squalificato dall'evento.
- 16) Non sarà in alcuno modo tollerato nessun comportamento Anti-Sportivo. Qualsiasi intemperanza nei confronti di un altro concorrente, un giudice o un meccanico, sarà sanzionata con il **cartellino rosso** e l'immediata squalifica dall'evento.
- 17) Al concorrente deve essere notificata la penalità verbalmente e in maniera visiva con l'esibizione dell'eventuale cartellino. Non c'è possibilità di appellarsi contro la decisione.

Tutte le penalità saranno emesse a discrezione del giudice, nel rispetto delle regole di cui sopra

FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA
REGOLAMENTO TECNICO
CLASSE OFFSHORE STOCK ZENOAH 26

1. MOTORE AMMESSO

G260PUM raffreddato ad acqua 25,4 cc

2. TUTTE LE PARTI INTERNE DEL MOTORE DEVONO ESSERE DI SERIE.

Le parti interne non possono essere rielaborate, lavorate o modificate in alcun modo.

Le parti usurate o difettose possono essere sostituite, ma possono essere utilizzate solo parti originali.

3. CARBURATORE AMMESSO

- **Walbro 644 / 645**

Il carburatore non può essere modificato, ma è possibile rimuovere il tromboncino di aspirazione (dettaglio 57)*.

(Nota: molti rivenditori vendono motori con altri tipi di carburatori, solo Walbro 644/645 è consentito).

4. MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE:

1. La piastra di alluminio (dettaglio 30 nel manuale di assistenza Zenoah)* può essere sostituita con un altro supporto motore.
2. La bobina (dettaglio 53)* può essere spostata.
3. L'attuatore dello starter (dettaglio 22,25,26,27,28 sul disegno del carburatore Walbro 644 / 645)* può essere smontato.
4. È possibile montare il pulsante di arresto.
5. Il dispositivo di avviamento (particolare 33)* può essere sostituito con uno equivalente in metallo.
6. Il tromboncino di aspirazione del carburatore (particolare 57)* può essere smontato.
7. L'avviamento a cavo (a strappo) può essere sostituito da un avviamento alternativo.
8. Sono ammessi anche avviatori elettrici ed è possibile aggiungere una puleggia al motore, ma anche l'avviatore a cavo (a strappo) deve rimanere al suo posto.
9. Le parti esterne del motore possono essere trasformate per creare un profilo del motore più facile da installare, senza modificare le proprietà del motore.
10. Le viti e i dadi esterni possono essere sostituiti con prodotti equivalenti di qualità simile.
11. Sono ammessi tutti i tipi di marmitte silenziate.
 - a. *(I dettagli sono tratti dal manuale di servizio Zenoah, esploso motore)

5. PROPULSIONE

È permessa solo una propulsione a trasmissione diretta senza riduttore e/o moltiplicatore

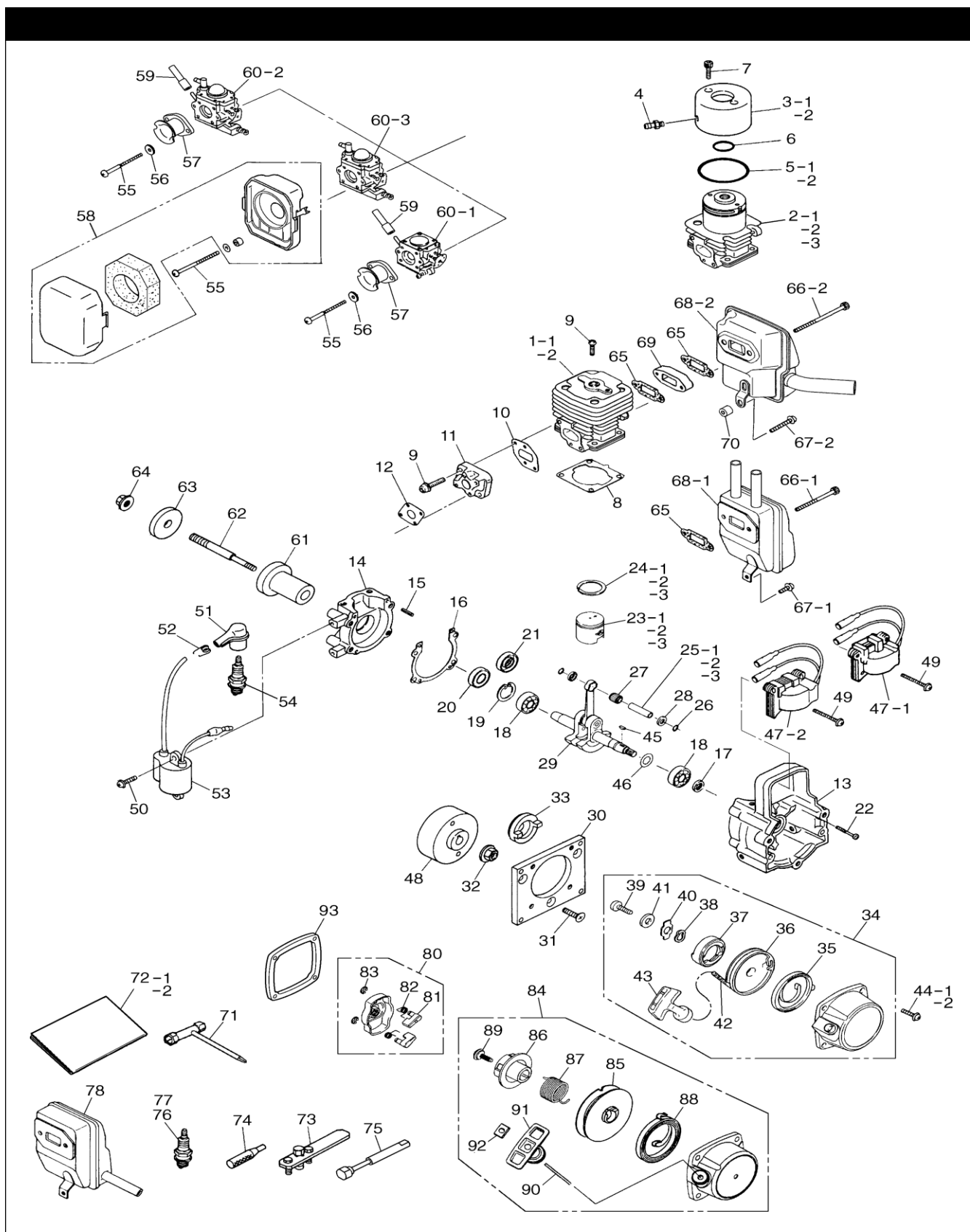
6. CARBURANTE

Secondo il regolamento Generale FIM/IMBRA (art. 3.3.2)

7. RADIOCOMANDO

La barca può essere equipaggiata con un massimo di 2 servo comandi (timone e acceleratore). Opzionalmente, un terzo servo può essere utilizzato come KILL SWITCH, scollegando l'accensione.

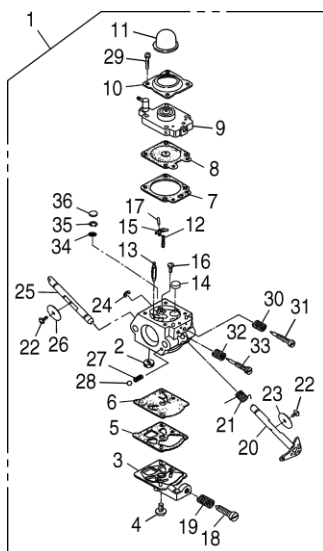
8. MANUALE DISEGNI E IMMAGINI DETTAGLIATE ZENOAH G260PUM





*Immagini del carburatore Walbro 644/645

G260PUM

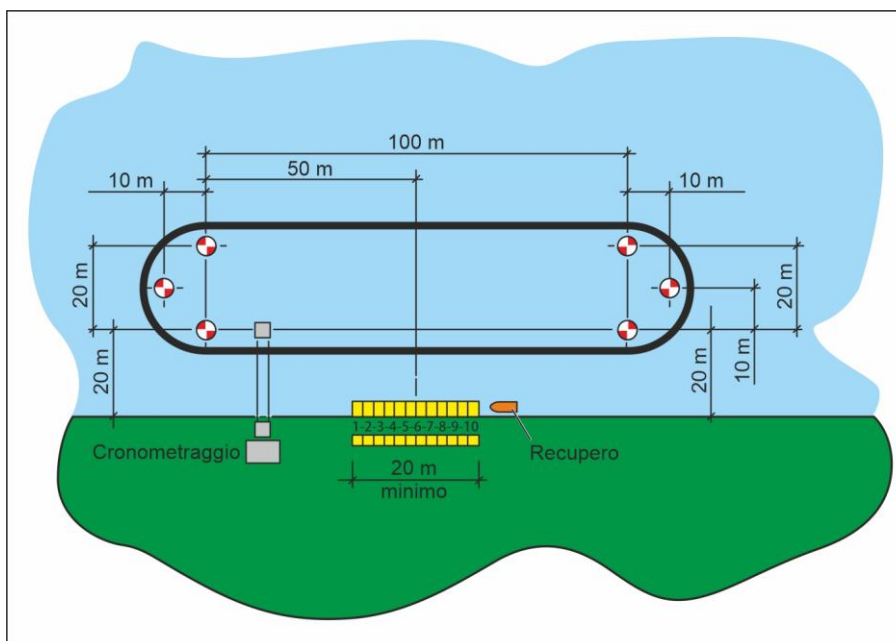


Allegato 5 al

**FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA
GENERALE GARE 2026
CLASSI HYDRO**

- 1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno sotto riportato. Il circuito dovrà essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana o area di partenza e la linea di centro sarà ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 5 e 6.

Disegno 1



- 2) Il circuito va guidato in senso orario.
- 3) Ogni concorrente deve fare almeno **4** manche.
fino a 8/10 concorrenti:
 nr. **4** prove (tutte valide) **6** giri validi del percorso (nel tempo max. di **240"**)
oltre gli 8/10 concorrenti:
 nr. **4** prove di qualifica **6** giri validi del percorso (tutte valide) (nel tempo max. di **240"**)
 per i primi **8 qualificati**:
 nr. **1** prove di finale **6** giri validi del percorso (nel tempo max. di **240"**)
Categoria HYDRO STOCK ZENOA H 26 :
 nr. **4** prove (tutte valide) **12** giri validi del percorso (nel tempo max. di **480"**)
 Un concorrente è considerato classificato al compimento di 1 partenza valida nell'arco della gara.
- 4) Ogni manche e/o finale deve essere composta da un minimo di 3 ed un massimo di 8 concorrenti. La composizione delle manche deve essere il più uniforme possibile per numero di concorrenti.
- 5) Gli 8 concorrenti con il miglior risultato nelle manche di qualificazione accedono alla finale. Il concorrente qualificato al primo posto occuperà la posizione di partenza n° 1, il secondo la n° 2, il terzo la n° 3, il quarto la n° 4 ecc. sino all'ottavo che occuperà la posizione n° 8.
- 6) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.
- 7) Una manche deve essere composta in modo che i concorrenti possano essere mischiati il più possibile nella manche stessa. Anche il posto sulla pedana deve essere a caso.

1.1 REGOLAMENTO GENERALE CATEGORIE HYDRO

Nelle classi HYDRO ogni concorrente riceve i seguenti punti in conformità al piazzamento ottenuto.

Posizione	Punteggio
1° posto	400
2° posto	300
3° posto	225
4° posto	169
5° posto	127
6° posto	96
7° posto	72
8° posto	54
Tempo di gara non terminato	25
Tempo di gara non iniziato	0

In caso di punteggio pari merito sarà disputato uno spareggio nei seguenti casi:

- Per il diritto di accesso di un concorrente alla finale
- Nella finale, per decidere i posti 1,2 o 3

Lo spareggio avrà luogo dopo aver concluso le eliminatorie o dopo le finali.

Il risultato finale della competizione sarà la somma di tutti i punti ottenuti nelle manche disputate, senza scarti. Nel caso in cui vengano disputate le eliminatorie e la finale il punteggio sarà così determinato: tutti i finalisti saranno inseriti in classifica secondo i punti totali ottenuti durante la finale, i concorrenti rimanenti verranno inseriti dal 9° posto in poi secondo il totale delle sommatorie dei punti ottenuti durante le gare di qualificazione.

1.2 PUNTEGGIO CAMPIONATO ITALIANO

In base alla classifica finale di giornata a ogni concorrente saranno assegnati i seguenti punteggi, in conformità al piazzamento ottenuto, validi per la Classifica del Campionato Italiano.

Posizione	Punteggio	Posizione	Punteggio
1° posto	25	11° posto	5
2° posto	20	12° posto	4
3° posto	17	13° posto	3
4° posto	15	14° posto	2
5° posto	12	15° posto	1
6° posto	10	16° posto	1
7° posto	9	17° posto	1
8° posto	8	18° posto	1
9° posto	7	19° posto	1
10° posto	6	20° posto	1

Il concorrente che dopo aver regolarmente superato le verifiche tecniche ed amministrative e pagato la tassa d'iscrizione dovesse essere impossibilitato a classificarsi per cause non dipendenti dalla sua volontà, verrà comunque assegnato 1 punto.

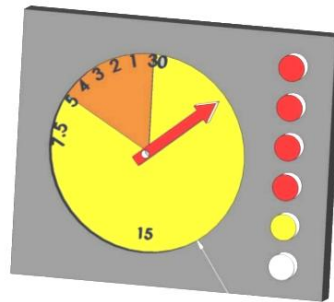
1.3 PROCEDURA DI PARTENZA

- Ogni gara consiste di 3 fasi distinte:
 - Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.
 - Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi
 - Tempo di gara (Race time) 6 giri validi del percorso, tempo massimo 240".
- Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Se un concorrente non sarà in acqua dopo il tempo di preparazione avrà perso il lancio. Il tempo di preparazione non potrà essere fermato, salvo casi eccezionali a discrezione dei giudici (es. problemi al

percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione; tuttavia, il concorrente non potrà lasciare la postazione di pedana.

- 3) Una volta iniziato il tempo cronometrato nessun modello potrà più essere lanciato.
- 4) L'orologio per le procedure di partenza fornisce segnalazioni ottiche ed acustiche che i concorrenti usano per preparare la partenza della manche. (Disegno 2)
- 5) Prima della partenza di ogni manche sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.

Disegno 2



- 6) L'orologio deve essere conforme a quanto segue:
 - Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione di circa 1 secondo.
 - Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5, 4, 3, 2, 1 secondi.
 - Il settore dei 5 secondi deve essere evidenziato con un colore in contrasto col resto del quadrante.
 - Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere tutte accese all'inizio del tempo di preparazione. Le luci si spegneranno poi singolarmente ad intervalli di 30 secondi.
 - Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato.
 - Al termine dei 30 secondi una luce bianca un segnale acustico indicherà l'inizio della gara. La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.
 - Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancio e la lancetta nera.
 - Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.
 - L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al centro del percorso.
 - L'orologio di partenza può essere di tipo digitale

1.4 REGOLE GENERALI DURANTE LA MANCHE

- 1) Durante gli ultimi 15 secondi del tempo cronometrato, al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi su una linea dritta dopo aver passato la boa N. 6. Zigzagare lungo il tracciato, cambiamenti di tracciato superiori ai 45 gradi al fine di evitare di passare troppo presto la linea di partenza non sono permessi e verranno penalizzati con un giro extra.
- 2) I giri validi per ogni modello inizieranno al primo passaggio valido dopo il segnale di inizio gara.
- 3) Saltare una boa e tagliare il tracciato verrà penalizzato con un giro extra per ogni infrazione commessa, indipendentemente dalla fase in cui avviene.
- 4) Ogni concorrente termina la propria gara al completamento dei 6 giri regolamentari (avendo considerato eventuali giri supplementari per ogni infrazione commessa)
- 5) Nel caso in cui nessuna barca completi il numero di giri richiesto entro 240" di gara, la manche viene annullata. Non è permessa la ripetizione della gara.
- 6) Dopo che un concorrente ha completato il numero di giri richiesto deve togliere la barca dall'acqua.

- 7) Se l'ufficiale addetto alla posizione di partenza ritiene che ci siano delle barche sul campo di gara che non saranno in grado di completare la gara nel tempo rimanente, può richiedere loro di togliere le loro barche dall'acqua.
- 8) Le barche che non hanno completato il numero di giri richiesto ricevono 25 punti.
- 9) La corsa verrà ripetuta solo in caso di radio interferenza generale.

1.5 REGOLE DI GUIDA

- 1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno.
- 2) Curve a sinistra eccessive sul tracciato non sono permesse, eccetto quando si dà la precedenza o per evitare collisioni. Sono permesse correzioni di virata minime verso sinistra, oppure per sorpassare altre barche.
- 3) Le boe saltate non possono essere riprese.
- 4) Se il Giudice di Pedana ha elementi per ritenere che un concorrente non sia in grado di avere il controllo del proprio modello sanzionerà lo stesso con una ammonizione. Se la guida del concorrente continuerà a non essere sotto controllo, il concorrente verrà sanzionato con la squalifica dalla manche.
- 5) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare traiettoria od ostacolare la barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella normale linea di percorso quando ha guadagnato una luce di vantaggio non inferiore a 3 lunghezze.
- 6) Per normale linea di percorso si intende la linea più vicina alle boe del campo gara. Le barche sulla normale linea di percorso hanno la precedenza.
- 7) Una barca su una normale linea di percorso ha il diritto di mantenere il suo tracciato.
- 8) Una barca che sorpassa la barca che si trova davanti, che si trova sulla stessa linea di percorso, deve essere almeno a tre lunghezze di barche avanti, prima di avere il diritto di precedenza.

1.6 PENALITA' PER LE CATEGORIE HYDRO

- 1) In caso di prima infrazione e nei casi in cui l'infrazione stessa non abbia causato lo stop di un modello concorrente o il danneggiamento della posizione in classifica dello stesso, verrà comminato un cartellino giallo.
- 2) Ogni penalità commessa, il concorrente è tenuto ad effettuare un **giro extra**.
 - Saltare una boa e tagliare il tracciato indipendentemente dalla fase in cui avviene
 - Passare troppo vicino alla pedana (circa 3 metri).
 - Effettuare una traiettoria superiore a 45 gradi lungo il tracciato che metta in pericolo un altro modello.
 - Zigzagare per impedire a un'altra barca il sorpasso.
 - Guidare all'interno del campo di gara.
 - Tagliare o attraversare il campo di gara.
- 3) Si possono ricevere solo due penalità in una manche. Alla terza penalità il concorrente verrà squalificato dalla manche in corso.
- 4) Creare danno a un'altra barca, impedendo alla stessa di essere utilizzata nella competizione, comporta la squalifica dalla manche in corso.
- 5) La squalifica dalla gara non comporterà alcun punteggio.
- 6) Se un concorrente crea un danno, deliberatamente, ad un altro concorrente riceverà il cartellino rosso, e verrà squalificato immediatamente dalla manifestazione in corso.
- 7) Non sarà in alcuno modo tollerato nessun comportamento Anti-Sportivo. Qualsiasi intemperanza nei confronti di un altro concorrente, un giudice o un meccanico, sarà sanzionata con il cartellino rosso e l'immediata squalifica dall'evento.

Tutte le penalità saranno emesse a discrezione del giudice, nel rispetto delle regole di cui sopra

FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA
REGOLAMENTO TECNICO 2025
CLASSE HYDRO SPORT STOCK ZENOAH 26

1. MOTORE AMMESSO

G260PUM raffreddato ad acqua 25,4 cc

2. TUTTE LE PARTI INTERNE DEL MOTORE DEVONO ESSERE DI SERIE.

Le parti interne non possono essere rielaborate, lavorate o modificate in alcun modo.

Le parti usurate o difettose possono essere sostituite, ma possono essere utilizzate solo parti originali.

3. CARBURATORE AMMESSO

- **Walbro 644 / 645**

Il carburatore non può essere modificato, ma è possibile rimuovere l'imbuto (dettaglio 57)*.

(Nota: molti rivenditori vendono motori con altri tipi di carburatori, solo Walbro 644 è consentito).

4. MODIFICHE AMMESSE AL MOTORE:

1. La piastra di alluminio (dettaglio 30 nel manuale di assistenza Zenoah)* può essere sostituita con un altro supporto motore.
2. La bobina (dettaglio 53)* può essere spostata.
3. Lo smorzatore dello starter (dettaglio 22,25,26,27,28 sul disegno del carburatore Walbro 644 / 645)* può essere smontato.
4. È possibile montare il pulsante di arresto.
5. Il dispositivo di avviamento (particolare 33)* può essere sostituito con uno equivalente in metallo.
6. L'imbuto per il carburatore (particolare 57)* può essere smontato.
7. L'avviamento a fune (a strappo) può essere sostituito da un avviamento alternativo.
8. Sono ammessi anche avviatori elettrici ed è possibile aggiungere un volano al motore, ma anche l'avviatore a fune deve rimanere al suo posto.
9. Le parti esterne del motore possono essere trasformate per creare un profilo del motore più facile da installare, senza modificare le proprietà del motore.
10. Le viti e i dadi esterni possono essere sostituiti con prodotti equivalenti di qualità simile.
11. Sono ammessi tutti i tipi di tubi accordati.
 - a. *(I dettagli sono tratti dal manuale di servizio Zenoah, esploso motore)

5. TRASMISSIONE IN ACQUA

È permessa solo una propulsione a trasmissione diretta. No Cambio

6. CARBURANTE

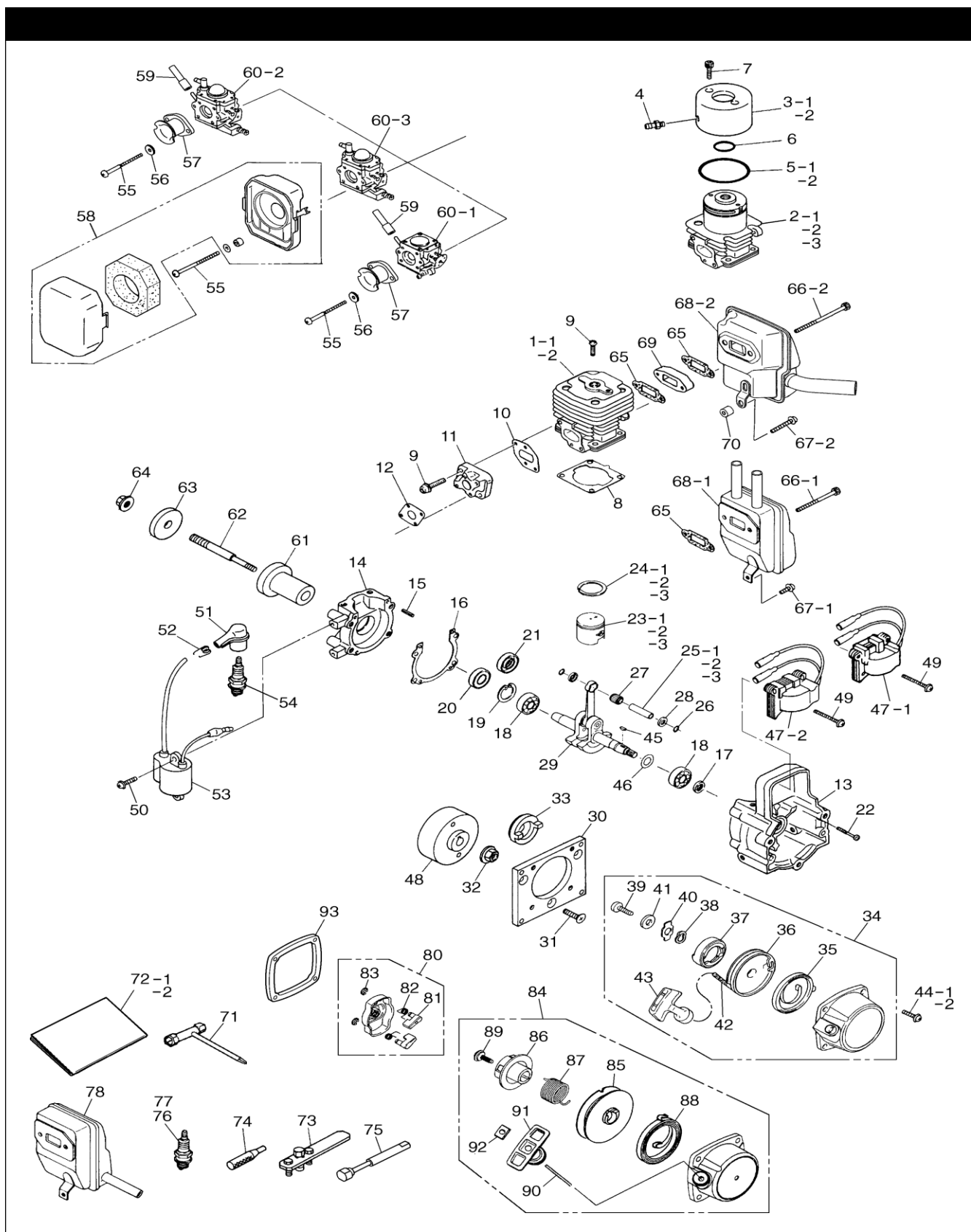
Secondo il regolamento Generale FIM/IMBRA (art. 3.3.2)

7. RADIOCOMANDO

La barca può essere equipaggiata con un massimo di 2 servi (timone e acceleratore).

Opzionalmente, un terzo servo può essere utilizzato come KILL SWITCH, scollegando l'accensione.

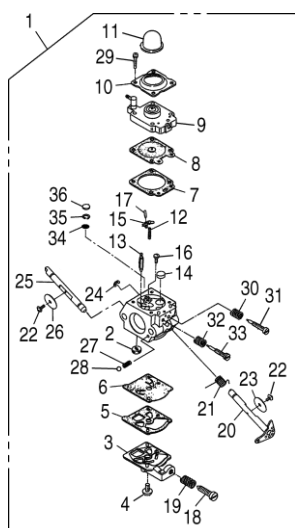
8. MANUALE DISEGNI E IMMAGINI DETTAGLIATE ZENOAH G260PUM





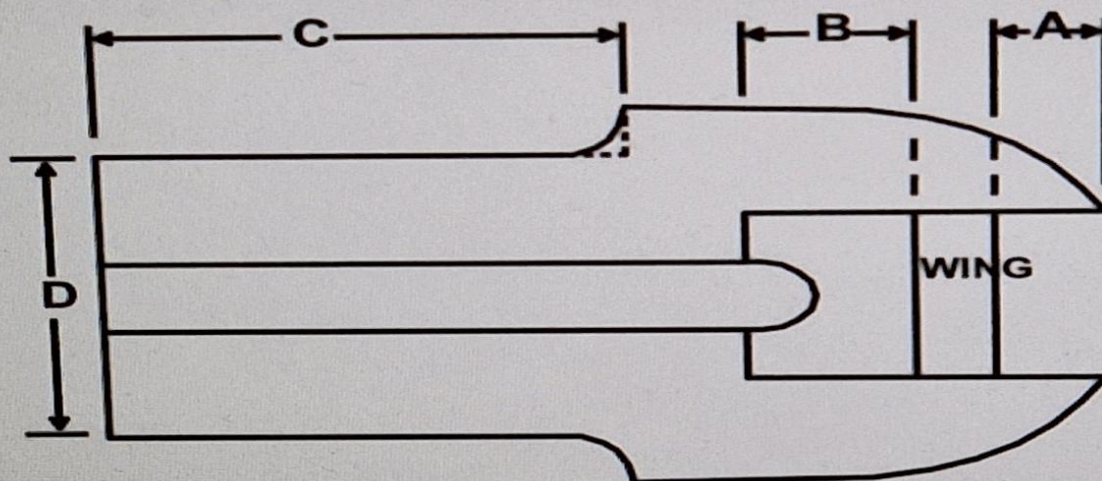
*Immagini del carburatore Walbro 644

G260PUM



A) La classe Hydro Stock Zenoah 26 si svolge con imbarcazioni Sport Hydro che sono modelli di libera costruzione con tre o più superfici plananti con le seguenti specifiche:

- 1) Le imbarcazioni Sport Hydro devono avere un design e un aspetto simile a quello delle imbarcazioni da competizione US Un-limited o Limited, con tutte le superfici plananti posizionate sotto la metà anteriore dello scafo. (il primo 50% della lunghezza totale dello scafo).
- 2) Il sistema di propulsione e l'elica sono esclusi da questa regola.
- 3) Le sistemazioni a doppio timone e a doppia elica non sono ammesse.
- 4) Lo specchio d'acqua all'estremità posteriore dello scafo, ovvero la distanza dall'estremità posteriore dei pontoni o delle superfici plananti, dove sono montati, non è considerata. pontoni o delle superfici plananti montate sullo scafo - (C nella figura seguente) - non deve superare il 60% della lunghezza totale dello scafo.
- 5) La larghezza minima nella parte più arretrata della poppa (D nella figura 1) non deve essere inferiore a 7" (190,5 mm)
- 6) Se lo Sport Hydro è del tipo "a forcella" con ala anteriore - figura 1 - la somma di (A) e (B) non deve superare il 25% della lunghezza totale dello scafo e (B) non deve superare il 25% della lunghezza totale dello scafo.



(Figure 1)