

REGOLAMENTO NAZIONALE ATTIVITA'DIPORTO 2026

Approvato dal Consiglio Federale del 6 marzo 2026

DISPOSIZIONE GENERALE

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

Esso deve avere un'estensione massima corrispondente a un rettangolo virtuale avente una base di metri lineari 500 (cinquecento) e un'altezza di metri lineari 2.000 (duemila); in detto rettangolo virtuale devono ricadere anche le aree di alaggio e di varo, nonché le eventuali corsie di collegamento al percorso agonistico interno al rettangolo, ovvero quell'area delimitata da boe di virata, la quale costituisce il "Campo di Gara".

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

ART. 1 PREMESSA

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

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

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

ART. 3 ATTIVITA' NAZIONALE

Art 3.1 CONDUTTORI AMMESSI ALL'ATTIVITA' NAZIONALE

Sono ammessi all'attività Nazionale Diporto i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza di conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di abilitazione al comando e condotta di unità da diporto (patente nautica) ove richiesta. Essi soli hanno diritto all'acquisizione di punteggi ed agli eventuali titoli finali. Gli equipaggi (formati dal pilota e dal navigatore) partecipanti a tutte le discipline del diporto nel caso si rendesse necessario, possono sostituire previa comunicazione alla Direzione Gara, entrambi i componenti purché in regola con le licenze previste. I punteggi riferiti ai piloti di ogni Società formano la classifica delle Società.

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

Art. 3.2 UNITA' DA DIPORTO AMMESSE

Possono partecipare le unità da diporto **di serie (imbarcazioni o moto d'acqua), ovvero che sono state costruite da un cantiere certificato**, che possiedono copia della certificazione rilasciata da un Ente Tecnico Certificatore Riconosciuto, inoltre devono fornire, in **ORIGINALE**, Dichiarazione di Potenza del Motore rilasciata dal Costruttore o Importatore, in alternativa, Libretto d'uso del Motore per Imbarcazioni da Diporto (Mod. mc 941 mm 164).

Art. 3.3 TIPO DI ATTIVITA'

Le attività previste nel Diporto si dividono in:

- 1)Regolarità (dai 16 anni compiuti - 14 anni se in equipaggio con un genitore)
- 2)Match Race (dai 16 anni compiuti - 14 anni se in equipaggio con un genitore)

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

Manifestazioni Promozionali

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

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

ART. 4 MODALITA' E VALIDITA' DEI CAMPIONATI ITALIANI

Per la stagione 2026 possono essere assegnati i seguenti titoli di Campione Italiano:

Regolarità Barche, Regolarità Moto d'Acqua, Match Race.

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

Art. 5 OMOLOGAZIONI CAMPIONATI ITALIANI E GARE REGIONALI (INTERREGIONALI)

- **I Campionati Italiani** per essere omologati devono avere la partecipazione di almeno nr.5 imbarcazioni (verificate) dove è presente l'equipaggio e di nr.**10** piloti (partiti – in classifica) dove è presente solo il pilota.
- **Le gare regionali e interregionali** dove è presente l'equipaggio, per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno **5** imbarcazioni (partite).

Per le specialità dove è presente solo il pilota, devono avere la partecipazione di minimo n. **10** piloti (partiti) in classifica.

Art. 5.1 - PARTENZE

Le partenze possono avvenire:

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

Art. 5.2 – PROGRAMMA GARA

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma alla FIM, almeno 15gg. prima della manifestazione, per la pubblicazione sul sito Internet (www.fimconi.it). I Comitati o Delegazioni Regionali, a loro volta, dovranno avvisare le Società di loro competenza. Il programma deve contenere: indirizzo del Comitato Organizzatore, numero telefonico, indirizzo, e-mail, orario delle verifiche e delle prove, elenco delle classi ammesse, sviluppo chilometrico del percorso, tipo di partenza per ogni classe, elenco premi ed eventuali agevolazioni per i concorrenti.

Art 5.3–CLASSIFICA FINALE

Al termine di ogni gara deve essere esposta la classifica.

Art. 5.4–UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO

La direzione di ogni gara è affidata ad un Direttore di Gara coadiuvato da altri Ufficiali di Gara necessari per il regolare svolgimento delle gare e dai Cronometristi F.I.Cr. È potere del Direttore di Gara escludere dalle gare ed allontanare dal parco alaggi i concorrenti e/o loro collaboratori che creano situazioni di pericolo e/o disturbano il regolare svolgimento della manifestazione. Il Giudice di Giornata, organo monocratico, è l'ufficiale di gara scelto per istruire sul campo gara tutti i reclami che sono trasmessi per competenza dal Direttore di Gara tramite la segreteria corsa accompagnati dalla relativa tassa.

Art. 5.5 – DELEGATO COMMISSIONE DIPORTO FIM

Nei Campionati Italiani e nelle gare regionali il Delegato della Commissione Diporto FIM, se presente,

ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa, se richiesto, alle decisioni del Giudice di Giornata con parere consultivo;
- approva le variazioni al programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Direttore di Gara cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Direttore di Gara, può sostituire uno qualunque degli Ufficiali di Gara;
- è incaricato di verificare l'omologazione e/o la corrispondenza dei campi alle norme fissate dalla FIM e UIM

Art. 5.6–COMITATO D'EMERGENZA

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

- Direttore di Gara;
- un rappresentante del Comitato Organizzatore;
- il Delegato della Commissione Diporto (se presente);
- il Rappresentante dei piloti che, se non designato, dovrà essere nominato durante la riunione piloti.

Art. 5.7– PERCORRENZE MINIME DELLE CLASSI INTERNAZIONALI

Come da Regolamento U.I.M.

Art. 5.8– PERCORRENZE E CLASSI NAZIONALI

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

Art. 5.9– RIUNIONE PILOTI E NAVIGATORI (REGOLARITA') – AMMENDA

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

I piloti e i navigatori che si presentano in ritardo sono puniti con un'ammenda di € 100,00.

Art 5.10–SEGNALI E LORO SIGNIFICATI

Bandiere:

- VERDE inizio gara e/o via libera;
- ROSSO arresto immediato della competizione - pericolo;
- GIALLA situazione di pericolo sul percorso – prestare attenzione;
- SCACCHI BIANCHI e NERI fine gara e arrivo;
- ARANCIONE – in dotazione agli equipaggi, da esporre in caso di avaria o segnalazione di assistenza
- BIANCA ultimo giro
- NERA squalifica

Art. 5.11 - PREMIAZIONI

La consegna dei premi avviene almeno sino al terzo posto della classifica finale della giornata. La premiazione comunque dovrà essere fatta entro un'ora dalla chiusura della manifestazione. Nel caso vi siano contestazioni in corso la premiazione avverrà in base all'ordine di arrivo, subjudice.

Art. 6 - SICUREZZA

Secondo le normative federali.

PROGRAMMA ATTUATIVO GENERALE DI PORTO

ART 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE UNITÀ DA PORTO

Art. 1.1- Il programma attuativo di ogni tipo di competizione, specifica le caratteristiche tecniche cui debbono corrispondere le unità, per essere ammesse a competere. Per ogni unità, all'atto dell'iscrizione, deve essere documentata la corrispondenza alle normative di legge vigenti.

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

Art. 1.3 - Nelle gare sono ammesse esclusivamente le unità da porto monocarena.

Art. 1.4 - Ogni unità, all'atto dell'iscrizione, deve esibire copia della certificazione rilasciata da un Ente Tecnico Certificatore Riconosciuto nazionale o internazionale. Questa documentazione deve poter essere consultata a richiesta dal Commissario Tecnico.

ART. 2 - CALENDARIO

Art. 2.1 - Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Porto per la prescritta approvazione.

Art. 2.2- Le società devono inviare le richieste di organizzazione dei Campionati Italiani, gare regionali (interregionali) ai Comitati/Delegazioni Regionali FIM. Il Comitato/Delegazione Regionale invierà le richieste (o calendario) alla Commissione Porto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale.

Art. 2.3- Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Porto con almeno 20 giorni di anticipo.

ART 3 - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE E DELLE MANIFESTAZIONI

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

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

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

ART. 4 - PROCEDURE DI RICHIESTA ASSEGNAZIONE GARA

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

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

La richiesta deve essere inoltrata:

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

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

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

Art. 4.3 - Eventuali variazioni al programma orario, al percorso o annullamento della manifestazione, dovute a cause di forza maggiore, possono essere autorizzate sul campo gara, dal Direttore di Gara o Ufficiale di Gara.

ART 5 - DOCUMENTAZIONE DI GARA

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

Art. 5.2 - La documentazione di gara, una volta approvata dal Giudice Unico viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto). Copia dei bustoni deve rimanere anche agli atti del Comitato/Delegazione Regionale

ART 6 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI

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

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

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

ART. 7 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE

Art. 7.1 Per partecipare alle prove di *Regolarità e Match Race*, il pilota deve essere in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo di licenza conduttore (tessera conduttore)

Art. 7.2 Il pilota all'atto dell'iscrizione dovrà esibire:

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

Art. 7.3 Il pilota è personalmente responsabile di:

- conformità dell'unità con cui gareggia alle caratteristiche risultanti dai documenti che presenta all'atto dell'iscrizione (unità e motore);
- esistenza ed efficienza delle dotazioni di bordo previste dalla legge per il tipo di unità con cui gareggia relativamente alla fascia di navigazione dove si svolge la gara.
- La non rispondenza delle caratteristiche reali dell'unità da diporto e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara.

Art. 7.4 NUMERO DI GARA

Il numero di gara deve essere apposto su ambedue i lati dell'imbarcazione e posizionato in maniera ben visibile verso prua. Il numero deve essere di colore nero su fondo bianco. Dimensioni minime di ogni numero: altezza cm. 28 x cm. 15 e corpo cm. 3,5.

ART. 8 RECLAMI

I reclami riguardanti irregolarità accadute durante la gara devono essere presentati dal concorrente al Direttore di Gara o al Direttore di Gara entro 60 minuti dall'esposizione della classifica.

Quelli avverso la classifica entro 60 minuti dall'esposizione della stessa.

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

ART. 9 SQUALIFICA

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

ART. 10 SANZIONI (cartellino Giallo – cartellino Rosso – cartellino Blu)

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

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

Cartellino GIALLO/ROSSO: Un cartellino giallo o rosso può essere assegnato dal Direttore di gara. Un cartellino giallo o rosso sarà comunicato dagli ufficiali di gara e verrà riportato nella classifica di gara. Il pilota ha un'ora di tempo dalla pubblicazione della penalità per presentare un reclamo. Se il reclamo non viene accolto, può presentare un ricorso. Tutti i cartellini gialli/rossi attribuiti al pilota sono trasversali per tutte le categorie FIM e pertanto vengono conteggiati e accumulati sul CV del pilota. I cartellini gialli/rossi possono essere assegnati per comportamento scorretto in acqua, tra cui: - fino a due cartellini gialli alla volta per guida pericolosa; - un cartellino rosso per guida estremamente pericolosa. Un pilota che riceve un cartellino rosso viene immediatamente squalificato da quell'evento. Ricevere un terzo cartellino giallo equivale a un cartellino rosso e comporta la squalifica. Un pilota con un cartellino rosso perde il diritto di partecipare a qualsiasi attività FIM in acqua per due mesi. In aggiunta, la penalità del cartellino rosso si protrarrà per due anni, ovvero il pilota sanzionato non potrà partecipare alla prima gara FIM nella relativa disciplina o classe nella quale è stato precedentemente sanzionato. Tutti i cartellini gialli rimarranno validi per i successivi quattro eventi FIM (qualsiasi specialità FIM, titolata o meno) in cui il pilota gareggia dopo la data in cui è stato consegnato l'ultimo cartellino giallo o 36 mesi di calendario. I cartellini gialli o rossi devono essere notificati dalla FIM al pilota entro 3 giorni dal termine dell'evento/manifestazione.

Cartellino BLU: Applicabile a tutte le persone nel paddock e ai concorrenti FIM anche fuori dalla competizione. Il Direttore di gara può assegnare un cartellino blu per qualsiasi comportamento offensivo, antisportivo, ecc. durante un evento. È possibile assegnare due cartellini blu per comportamenti scorretti e illegali. Il cartellino blu può essere assegnato anche dalla Commissione competente per qualsiasi comportamento offensivo, antisportivo, e quindi illegale commesso nei media o in qualsiasi altro modo nei confronti del pubblico e in relazione alla FIM, funzionari FIM, promotori, organizzatori locali. Un cartellino blu rimarrà valido per 12 mesi dalla data di emissione. Un secondo cartellino blu comporta la squalifica (se emesso contro un pilota) da tutti i risultati ottenuti nell'evento in cui si è verificato il comportamento scorretto. Comporta inoltre la sospensione dal resto dell'evento e da tutte le gare FIM in tutte le discipline o classi come pilota o membro del team per le 4 settimane successive. Se il secondo cartellino blu viene assegnato per attività fuori gara, la penalità sarà la sospensione prolungata secondo l'articolo 406.08 del regolamento UIM Pleasure Navigation.

ART. 11 – SERVIZI ORGANIZZATIVI E LOGISTICI ALLE GARE

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

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

- 3 Presenza di adeguato numero di imbarcazioni e addetti per la sorveglianza percorso (obbligatoriamente 1 per miglio) e recupero di imbarcazioni in avaria.
- 4 Un referente del Comitato organizzatore che deve sempre operare e agire con il Direttore di gara.
- 5 Imbarcazioni più addetti per controllo segnalazione punti di virata.
- 6 Addetto con barca starter capace di navigare ad almeno 40 nodi omologata per almeno 5 persone, ove prevista.
- 7 Tutto quanto previsto dal piano di sicurezza: personale, imbarcazioni civili e militari, e attrezzature etc.
- 8 Spazio adeguato al parcheggio o sosta imbarcazioni e mezzi per il traino e/o camper in prossimità della zona alaggi.
- 9 Planimetria parco-alaggi – il Comitato Organizzatore deve predisporre preventivamente l'assegnazione delle aree del parco-alaggi alle varie categorie e fare in modo che siano rispettate attraverso il controllo di proprio personale.
- 10 Guardiania e servizio di sicurezza con personale specializzato dalla sera prima dell'apertura della manifestazione alla conclusione. E addetti alla gestione e alla custodia del materiale e delle attrezzature sportive in occasione di manifestazioni sportive e allenamenti.
- 11 Dotazione estintori per parco alaggi con personale specializzato.
- 12 Spazi delimitati con opportuna segnaletica per limitare circolazione del pubblico nel parco barche e nella zona alaggi.
- 13 Allacciamento di energia elettrica a disposizione dei piloti; da attuarsi con un congruo numero di derivazioni.
- 14 Rete di distribuzione di acqua per lavaggio imbarcazioni da attuarsi con un congruo numero di derivazioni posizionate in luoghi facilmente accessibili ai fruitori (piloti, teams, etc.).
- 15 Indicazione area rifornimento attrezzata.
- 16 Minimo nr. 1 gru con braccio 10 m portata almeno 6/7t regolarmente assicurata (indispensabile 1 gru ogni 10 imbarcazioni) con operatori abilitati con adeguato patentino alla movimentazione delle imbarcazioni e strumentazioni necessarie allo svolgimento dell'evento.
- 17 Pompa per svuotamento imbarcazioni allagate.
- 18 Banchine riservate per lo sbarco dei mezzi di soccorso.
- 19 Banchine a bordo d'acqua sotto le gru.
- 20 Strutture igienico – sanitarie collocate in modo omogeneo in tutto il campo di gara e nella zona alaggi e area controllo antidoping.
- 21 Promozione della gara, obbligo di comunicati stampa ai principali giornali regionali e nazionali per gare con validità regionali e nazionali. Per le manifestazioni di carattere internazionale obbligo di comunicati stampa come sopra, oltre alla affissione minima di 150/200 manifesti murali nell'arco di km 10 dal luogo della manifestazione.
- 22 Servizio cronometristi della F.I.Cr. (per rilevare tempi giro per giro singola imbarcazione).
- 23 Moduli controllo gara: a) sala riunione per briefing con impianto di amplificazione idonea ad accogliere tutti i partecipanti e il personale addetto – b) sala o postazione radio per controllo gara.
- 24 Bollettino meteo A.M. o C.P.
- 25 Premi gara – minimo i primi 3 classificati (2 coppe per equipaggio) di ogni categoria partecipante.
- 26 Servizio logistico ricevimento: concorrenti, stampa, VIP, Ufficiali FIM, UIM.
- 27 Eventuale servizio fotografico e riprese video della manifestazione tramite fotografo ufficiale che metta a disposizione il materiale per i piloti e per la FIM.
- 28 Speakeraggio della gara con incaricato di comunicare al pubblico/atleti e tecnici, attraverso gli altoparlanti, le modalità di svolgimento della manifestazione, gli ordini di partenza e arrivo e qualsiasi informazione di pubblica utilità.

29 Convenzioni alberghiere

30 Ospitalità:

- a) stampa specializzata e TV accreditati FIM
- b) delegato UIM viaggio, vitto, alloggio (solo gare internazionali)
- c) una persona designata dal Comitato Organizzatore Locale addetta a collaborare con il personale del Motorhome inviato dalla FIM.

SICUREZZA

Le disposizioni qui di seguito emanate fanno parte integrante del Regolamento Attuativo Diporto.

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

Art. 2 Nel caso il Comitato Organizzatore lo ritenesse necessario possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle già previste dalle leggi vigenti. Le dotazioni devono essere presenti a bordo fin dal controllo tecnico e devono essere indicate nel regolamento di gara.

Art. 3 CASCO E GIUBBETTO

Il pilota e il navigatore/i, nonché eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento della gara devono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato integrale color arancione; il pilota è responsabile della loro efficienza. Tutte le persone a bordo di unità impegnate in gare di regolarità con media prescelta inferiore ai 50 Km/h sono esentati dall'obbligo di indossare il casco. Per tutte le altre specialità oltre al giubbotto di salvataggio è previsto sempre l'uso del casco regolamentare.

Art. 4 STACCO DI SICUREZZA

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

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

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

Art. 5 ANTIDOPING

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

Art. 6 NAVIGAZIONE

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

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

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

Art. 7 SERBATOI

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

Art. 8 VIETATO FUMARE

È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggi scafi, sul pontile. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di euro 200,00.

REGOLARITÀ

Art. 1 GARA

Art.1.1 Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione la velocità media, la quale dovrà essere costantemente tenuta dalla partenza all'arrivo superando i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso; detta velocità media non può essere inferiore a 30 km/h.

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

Art. 1.3 A bordo di ogni unità vi deve essere il pilota e 1 o 2 navigatori in possesso di licenza conduttore (tessera conduttore) o licenza FIM. Oltre al pilota e al navigatore/i è ammesso il trasporto a bordo dell'imbarcazione di persone solo se tesserati FIM e nel rispetto della portata massima dell'unità stessa.

Art. 1.4 In funzione delle condizioni meteo è consentito agli equipaggi concorrenti di modificare la media dichiarata all'atto dell'iscrizione. Tale modifica deve essere comunicata al Direttore di Gara e al Comitato Organizzatore un'ora prima della gara.

Art. 2 - CAMPIONATI ITALIANI SU PIU' TAPPE

Entro le date stabilite annualmente dal Consiglio Federale dovranno pervenire in Federazione, da parte dei Comitati Organizzatori, le richieste per l'assegnazione delle selezioni regionali di Campionato Italiano (è possibile che venga svolta più di una selezione per Regione purché ubicata in province diverse).

Tutte le selezioni regionali dovranno essere effettuate da metà marzo ed entro fine settembre. Al termine delle selezioni regionali si disputerà una finale nazionale, a cui avranno diritto di partecipazione i soli equipaggi partecipanti alla fase regionale.

La finale nazionale sarà organizzata nella Regione che ha ottenuto il maggior numero di partecipanti durante la fase di selezione regionale.

La finale nazionale dovrà svolgersi entro il mese di ottobre.

Art. 3 PARTENZA

Le partenze avvengono in base alle medie dichiarate iniziando da quella inferiore, fra medie uguali l'ordine di partenza avviene per sorteggio. Le partenze avvengono con un intervallo non inferiore a un minuto tra concorrente e concorrente.

Art. 4 PERCORSO

Per le prove di Campionato Italiano i percorsi possono essere in linea oppure in circuito per una lunghezza non inferiore a 40 Km. Per le gare regionali i percorsi si riducono ad un minimo di 35 km. Il minimo sviluppo per giro non può essere inferiore a Km 5 se in mare e a Km 3 su acque interne. Tutti i percorsi devono essere indicati in Km, anche se la prova si svolge in mare. Nel caso in cui per motivi di cattivo tempo e/o di sicurezza si dovesse optare per il percorso di riserva lo stesso dovrà essere di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto.

Art. 5 CONTROLLO PALESE

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

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

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

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

Art. 6 CONTROLLO SEGRETO

Dovrà essere posizionati lungo il percorso 1 controllo segreto sia per le gare regionali/interregionali che per i Campionati Italiani. Deve essere posto dove sia possibile registrare il passaggio dei concorrenti e posizionato a 90° rispetto al percorso. Nel caso in cui si dovesse optare per il percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto, i controlli sia per il Campionato Italiano e sia per le

gare Regionali dovranno essere i seguenti: nr. nr. 1 controllo palese e nr. 1 controllo segreto.

Art. 7 TRACCIATO VALEVOLE PER CAMPIONATO ITALIANO E GARE REGIONALI

All'iscrizione il concorrente riceve la carta nautica della zona interessata alla manifestazione, in scala non superiore 1: 100.000 se in mare aperto e a 1:50.000 se in navigazione interna, sulla quale è indicato il percorso. Sulla stessa devono essere indicate in metri le distanze progressive tra la partenza e i controlli palesi fino alla boa di arrivo.

Art. 7.1- Nella finale di Campionato Italiano Regolarità deve essere previsto un percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50%, e deve essere riportato sull'avanprogramma, anche i controlli possono essere ridotti in eguale misura.

Art. 8 – CRONOMETRAGGIO E REGISTRAZIONE PASSAGGIO

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

I tempi sono registrati ai decimi di secondo, non appena la prua dell'imbarcazione passa la linea di controllo.

Questo è confrontato con il tempo di passaggio teorico conseguente alla velocità dichiarata, causando una differenza positiva o negativa (espressa in secondi e decimi di secondi).

I tempi della F.I.Cr. non sono reclamabili.

Art. 9 – CLASSIFICA GARA

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

b) ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Direttore di Gara, entro 60 minuti dell'esposizione della classifica.

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

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

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

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

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

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

ART. 10 PENALITA'

- il concorrente che chiaramente modifichi la sua velocità in prossimità dei controlli palesi zigzagando o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.
- il concorrente che, in prossimità del traguardo, chiaramente modifichi la sua velocità zigzagando o fermandosi sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.

ART. 11 SQUALIFICA

-Invertire la marcia comporta la squalifica.

- il concorrente che in prossimità di un controllo palese lascia la boa dal lato sbagliato (salto boa) è squalificato

MATCH RACE

Art. 1 – GARA

La gara è disputata da due unità omogenee per tipo e motorizzazione messe a disposizione dalla FIM e/o dai Comitati Organizzatori. Gli equipaggi partecipanti gareggiano contemporaneamente contro il tempo, in batterie di due imbarcazioni con la formula del Match Race, ad eliminazione diretta.

Art. 2 – RIUNIONE PILOTI

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

L'assenza di entrambi i componenti dell'equipaggio e/o la mancanza della firma comporta l'esclusione dalla gara. I piloti che si presenteranno in ritardo (dopo la firma di presenza) saranno sanzionati con un'ammenda di euro 100,00.

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

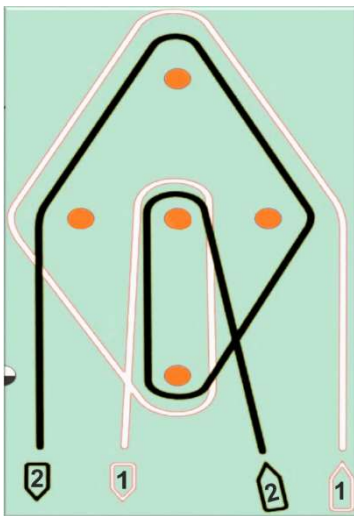
- modalità di svolgimento delle prove libere;
- ubicazione e caratteristiche della linea di partenza e arrivo;
- modalità di svolgimento della partenza;
- descrizione del percorso di gara;
- indicazioni dei punti di virata;
- conferma degli orari.

Art. 3 - PROVE LIBERE

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

Art. 4 - CAMPO GARA

Il campo gara è di forma romboidale all'interno del quale si sviluppano due percorsi con traiettorie diverse. La lunghezza massima del percorso è di mt. 1000.



Art. 5 – IMBARCAZIONI PER CAMPIONATO ITALIANO MATCH RACE SU PIU' TAPPE

La FIM mette a disposizione in modalità "pronto gara":

- nr. 2 imbarcazioni, tutte dotate di motori Honda BF40 cv;
- le spese assicurative per le coperture R.C. dei danni causati durante le gare;
- le coperture assicurative per infortuni ai piloti.
-

Art. 6 – MANUTENZIONE E CURA DELLE IMBARCAZIONI

La manutenzione ordinaria delle imbarcazioni di proprietà FIM e dei motori di proprietà FIM è a totale carico della FIM stessa. È vietato apportare qualsiasi modifica alle imbarcazioni e ai motori, eseguita da personale non autorizzato dalla FIM. Le riparazioni per i danni arrecati alle imbarcazioni durante la gara o le prove, possono essere eseguite solo da personale autorizzato dalla FIM e i relativi costi sono a totale carico del pilota e/o organizzatore dell'evento. Per l'intera durata dell'evento l'organizzatore è l'unico responsabile della cura e il mantenimento delle imbarcazioni Federali.

Art. 7 – ASSISTENZA MEDICA

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

Art. 8 – CASCO E GIUBBETTO

Il pilota ed il navigatore/i, durante tutto lo svolgimento delle gare debbono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato ad uso stradale; il pilota è responsabile della loro efficienza.

Art. 9 – STACCO DI SICUREZZA

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

Art. 10 – ANTIDOPING

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

Art. 11 - CAMPIONATI ITALIANI SU PIU' TAPPE

Entro le date stabilite annualmente dal Consiglio Federale dovranno pervenire in Federazione, da parte dei Comitati Organizzatori, le richieste per l'assegnazione delle selezioni regionali di Campionato Italiano (è possibile che venga svolta più di una selezione per Regione purché ubicata in province diverse).

Tutte le selezioni regionali dovranno essere effettuate da metà marzo ed entro fine settembre. Al termine delle selezioni regionali si disputerà una finale nazionale, a cui avranno diritto di partecipazione i soli equipaggi partecipanti alla fase regionale.

La finale nazionale sarà organizzata nella Regione che ha ottenuto il maggior numero di partecipanti durante la fase di selezione regionale.

La finale nazionale dovrà svolgersi entro il mese di ottobre.

Art. 12 - ABBINAMENTO BATTERIE

L'abbinamento delle batterie della fase 1 avviene mediante sorteggio e deve essere effettuato durante il briefing.

Dalla fase 2 saranno teste di serie la prima metà dei partecipanti qualificatisi con il miglior tempo durante lo svolgimento delle manches di ogni fase.

Successivamente, per lo svolgimento delle fasi seguenti, gli equipaggi teste di serie dovranno essere abbinati mediante sorteggio ai restanti equipaggi qualificati.

Se il numero degli equipaggi partecipanti nella prima fase dovesse essere dispari l'ultimo equipaggio partecipante correrà da solo ed eseguirà comunque la prova.

Ad ogni modo, nelle varie fasi, è previsto il ripescaggio del partecipante meglio piazzatosi tra quelli esclusi nella manche precedente se sussiste la necessità di formare una coppia per la nuova partenza. In base al numero dei partecipanti, su richiesta del Comitato Organizzatore, il Direttore di Gara, sentito il parere del delegato della Commissione Diporto se presente, può prevedere solo per la prima fase prevista, un ripescaggio massimo di 4 partecipanti.

(Vedi allegato 1 al presente Regolamento – tabelle di ripescaggio).

Art. 13 – SVOLGIMENTO DELLA GARA

Il senso di percorrenza dei circuiti sarà antiorario. L'ordine di partenza, determinato per sorteggio, verrà comunicato dalla Direzione Gara prima di ogni manche. La partenza, in movimento - con il motore al minimo - a sola marcia avanti inserita, avverrà all'altezza di una specifica boa posta all'interno della starter area.

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

Le imbarcazioni compiranno alternativamente le traiettorie del percorso di competenza.

La gara si svolgerà in due manche.

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

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

La ripartenza di una manche avviene esclusivamente per eventuali avarie che si possono verificare su una imbarcazione/motore (noie tecniche/mancanza di carburante e noie meccaniche).
Qualsiasi altro evento non è motivo di ripartenza.
Eventuali ulteriori valutazioni per una ripartenza potranno essere decise solo dal Direttore di Gara.
La boa saltata non può e non deve essere recuperata.
Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € 100,00 da versarsi sul campo di gara alla FIM.

Art. 14 - CLASSIFICA DI GIORNATA

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

Fase 1

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 2.

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

Fase 2

I vincitori dei singoli Match Race passano alla fase 3.

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

Fase 3

I vincitori dei singoli Match Race passano alle semifinali.

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

Semifinali

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

I perdenti concorreranno alla Finale 3°- 4° posto.

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

Art. 15 - PENALITA' - SQUALIFICA

L'equipaggio che ostacola la direzione di marcia dell'avversario in modo palese verrà penalizzato con 5 secondi che verranno sommati al tempo effettivo impiegato nella manche. Il salto di boa di boa comporta la squalifica dalla fase in corso. Se un membro dell'equipaggio, o entrambi, si alzerà/alzeranno dal sedile durante la gara l'equipaggio stesso sarà squalificato dalla manche in corso.

Art. 16 - MANLEVA

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

Art. 17 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATI

- Verde – Partenza – Via libera
- Rossa – Arresto immediato della gara / Ripetizione procedura di partenza.
- Gialla – Situazione di pericolo / Attenzione prepararsi alla partenza.
- Nera – Squalifica / Obbligo di ritirarsi dal percorso.
- Scacchi bianchi e neri – Fine gara (salvo disposizioni diverse durante il briefing).

Art. 18 – SANZIONI

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

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

Cartellino GIALLO/ROSSO: Un cartellino giallo o rosso può essere assegnato dal Direttore di gara. Un cartellino giallo o rosso sarà comunicato dagli ufficiali di gara e verrà riportato nella classifica di gara. Il pilota ha un'ora di tempo dalla pubblicazione della penalità per presentare un reclamo. Se il reclamo non viene accolto, può presentare un ricorso. Tutti i cartellini gialli/rossi attribuiti al pilota sono trasversali per tutte le categorie FIM e pertanto vengono conteggiati e accumulati sul CV del pilota. I cartellini gialli/rossi possono essere assegnati per comportamento scorretto in acqua, tra cui: - fino a due cartellini gialli alla volta per guida pericolosa; - un cartellino rosso per guida estremamente pericolosa. Un pilota che riceve un cartellino rosso viene immediatamente squalificato da quell'evento. Ricevere un terzo cartellino giallo equivale a un cartellino rosso e comporta la squalifica. Un pilota con

un cartellino rosso perde il diritto di partecipare a qualsiasi attività FIM in acqua per due mesi. In aggiunta, la penalità del cartellino rosso si protrarrà per due anni, ovvero il pilota sanzionato non potrà partecipare alla prima gara FIM nella relativa disciplina o classe nella quale è stato precedentemente sanzionato. Tutti i cartellini gialli rimarranno validi per i successivi quattro eventi FIM (qualsiasi specialità FIM, titolata o meno) in cui il pilota gareggia dopo la data in cui è stato consegnato l'ultimo cartellino giallo o 36 mesi di calendario. I cartellini gialli o rossi devono essere notificati dalla FIM al pilota entro 3 giorni dal termine dell'evento/manifestazione.

Cartellino BLU: Applicabile a tutte le persone nel paddock e ai concorrenti FIM anche fuori dalla competizione. Il Direttore di gara può assegnare un cartellino blu per qualsiasi comportamento offensivo, antisportivo, ecc. durante un evento. È possibile assegnare due cartellini blu per comportamenti scorretti e illegali. Il cartellino blu può essere assegnato anche dalla Commissione competente per qualsiasi comportamento offensivo, antisportivo, e quindi illegale commesso nei media o in qualsiasi altro modo nei confronti del pubblico e in relazione alla FIM, funzionari FIM, promotori, organizzatori locali. Un cartellino blu rimarrà valido per 12 mesi dalla data di emissione. Un secondo cartellino blu comporta la squalifica (se emesso contro un pilota) da tutti i risultati ottenuti nell'evento in cui si è verificato il comportamento scorretto. Comporta inoltre la sospensione dal resto dell'evento e da tutte le gare FIM in tutte le discipline o classi come pilota o membro del team per le 4 settimane successive. Se il secondo cartellino blu viene assegnato per attività fuori gara, la penalità sarà la sospensione prolungata secondo l'articolo 406.08 del regolamento UIM Pleasure Navigation.

Art. 19 – RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Direttore di Gara per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che potrà solo fissare l'orario di ricevimento) entro 60 minuti dall'esposizione ufficiale della classifica.

Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota per volta, fermo restando il diritto di presentare più reclami nei confronti di più piloti. I reclami sportivi dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa di reclamo di € 300,00. Nel caso in cui il reclamo venga accolto in favore del pilota reclamante verrà restituita la tassa versata.

Art. 20 - UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO – GIURIA

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

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

Art. 21 - DELEGATO COMMISSIONE FIM

Il Delegato della Commissione F.I.M. alle manifestazioni Nazionali ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa, se richiesto, alle decisioni del Giudice di Giornata con parere consultivo;
- approva le variazioni al programma per causa di forza maggiore;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Direttore di Gara cui compete la decisione finale;
- in emergenza, su richiesta del Direttore di Gara, può sostituire uno qualunque degli Ufficiali di Gara;
- è incaricato di verificare l'omologazione e/o la corrispondenza dei campi alle norme fissate dalla FIM e UIM

Art. 22 - GIUDICE DI GIORNATA

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

Art. 23 - COMITATO D'EMERGENZA

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

- Direttore di Gara
- Rappresentante del Comitato Organizzatore

- Delegato Commissione
- Rappresentante Piloti Diporto relativamente all'attività ed alla propria categoria.

Art. 24 - CLASSIFICHE E PUNTEGGI

Al termine d'ogni gara, a cura del Direttore di Gara ed in luogo previsto nel programma, devono essere esposte le classifiche finali per classi redatte in base alle norme F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

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

Art. 25 – NUMERO DEI CONCORRENTI E IMBARCAZIONI

(Campionati Italiani - Gare Regionali)

La finale nazionale di Campionato Italiano per essere omologata deve avere la partecipazione di almeno 8 equipaggi (partiti). Le selezioni regionali per essere omologate devono avere la partecipazione di almeno 5 equipaggi (partiti).

Art. 26 – PROGRAMMA GARA

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare la richiesta e il programma almeno 30gg. Prima della manifestazione alla FIM per la pubblicazione sul sito Internet (www.fimconi.it). I Comitati o Delegazioni Regionali, a loro volta, dovranno avvisare le Società di loro competenza.

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

Art. 27 - GARE REGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

Tutte le gare devono essere segnalate alla Commissione Diporto per la prescritta approvazione. Le società devono inviare le richieste di organizzazione dei Campionati Italiani, gare regionali ai Comitati/Delegazioni Regionali FIM. Il Comitato/Delegazione Regionale invierà le richieste (calendario) alla Commissione Diporto per l'approvazione definitiva e la presentazione del Calendario Nazionale in Consiglio Federale. Le variazioni di date, località e società organizzatrici dei Campionati Italiani inseriti in Calendario Nazionale debbono essere segnalate alla Commissione Diporto con almeno 20 giorni di anticipo.

Art. 28 - DOCUMENTAZIONE DI GARA

A gara effettuata il Comitato/Delegazione Regionale FIM invierà entro 10 giorni dalla fine della gara i bustoni delle gare regionali contenenti la documentazione delle gare iscritte a Calendario Nazionale Diporto alla Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Generale) per l'inserimento delle classifiche e per l'omologazione del Giudice Unico.

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

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

Art. 29 – VIETATO FUMARE

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

Art. 30 – PREMIAZIONE

È obbligatoria la premiazione di ogni componente dell'equipaggio dei primi tre classificati di ogni prova. La partecipazione alla premiazione è obbligatoria, **indossando la tuta da gara**. L'assenza deve essere

giustificata al Comitato Organizzatore. Non è consentito ai piloti premiati presentarsi sul podio con bambini, animali o quant'altro. L'infrazione al presente articolo (segnalato dal Delegato della Commissione) comporta un'ammenda di € 300,00, che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

La premiazione può essere effettuata immediatamente, a fine gara, in base all'ordine di arrivo.

La classifica finale di Campionato Italiano viene redatta in base alla classifica di giornata e non in riferimento all'ordine di arrivo. Eventuali ricorsi vanno presentati solo ed esclusivamente dopo l'esposizione della classifica di giornata, entro i termini previsti dal regolamento.

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

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

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

RAID

Art. 1- Per Raid si intende un percorso di almeno 100 miglia nautiche sia in mare sia in acque interne od in entrambe.

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

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

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

Art. 5 - In questo caso la Società organizzatrice presenta al Comitato/Delegazione Regionale la richiesta precisando percorso, numero e tipo di unità partecipanti ed il nominativo del capo Raid.

Art. 6 - Tutte le unità partecipanti devono essere in regola con le dotazioni di sicurezza ed eventuale immatricolazione.

Art. 7 - Al fine di monitorare il percorso effettuato a bordo di ogni unità dovrà essere presente anche un tracciatore satellitare funzionante. Traccia che farà parte della documentazione obbligatoria.

Art. 8 - La Società deve prendere tutte le precauzioni perché il Raid si possa svolgere nella massima sicurezza e ne è l'unica responsabile.

UNITÀ DA DIPORTO AVENTI PROPULSIONE ELETTRICA O SOLARE

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

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

UNITA' DA DIPORTO A MOTORE CLASSIFICATE D'EPOCA

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

Art. 1 – Manifestazioni

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

Art. 2 - Manifestazioni Promozionali

Si intendono come tali tutte quelle manifestazioni non competitive atte a promuoverla

conservazione degli scafi di particolare valore storico e culturale, l'incoraggiamento al restauro conservativo ed alla manutenzione secondo tecniche e con criteri originali, il recupero e la conservazione del patrimonio storico e tecnico della cultura nautica e delle relative tradizioni.

Art. 3 - Raduni

Si svolgono secondo le modalità del Regolamento Diporto "Unità da diporto classificate d'epoca"

CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI ASDEC

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

AUTORIZZAZIONE DELLE MANIFESTAZIONI

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

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