

REGOLAMENTO CAMPIONATO ITALIANO HONDA OFFSHORE – 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 – OBIETTIVI

La FIM, nell'ambito del perseguimento delle proprie finalità istituzionali, istituisce a partire dall'anno 2024, il Campionato Italiano Honda Offshore, con l'obiettivo di coinvolgere e incrementare la categoria dei piloti che hanno terminato il loro percorso formativo giovanile oltre ad offrire l'opportunità di diventare pilota a tutti gli appassionati che finora hanno avuto solo un ruolo di navigatore (non primo pilota).

Art. 2 –EQUIPAGGIO

Per partecipare alle gare valevoli per il Campionato Italiano il pilota dovrà essere in possesso di regolare **licenza di conduttore** rilasciata dalla FIM e patente nautica **e avere compiuto il 18° anno di età**.

Art. 3 – COSA OFFRE FIM

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

- nr. 5 imbarcazioni mod. FOCCHI 550, tutte dotate di motori HONDA BF100;
- il trasporto delle imbarcazioni dal magazzino di riferimento al campo di gara e viceversa;
- le spese assicurative per le coperture R.C. dei danni causati a terzi durante le manifestazioni;
- le coperture assicurative per infortuni ai piloti;
- Briefing con Direttore di Gara e Delegato della Commissione Diporto.

Art. 4 – MANUTENZIONE E CURA DELLE IMBARCAZIONI

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

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 le gare o le prove, possono essere eseguite solo da personale autorizzato dalla FIM e i relativi costi sono a totale carico del pilota.

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

Art. 5 – CRITERI DI ASSEGNAZIONE

Il giorno successivo all'approvazione del presente Regolamento da parte del Consiglio Federale FIM, viene pubblicata la modulistica di iscrizione al C.I. Honda Offshore sul sito federale FIM.

A partire da tale data scatta la decorrenza del termine per l'iscrizione al C.I. Honda Offshore.

Le iscrizioni si chiuderanno il 4 maggio 2024. Sono accettate un numero massimo di 10 iscrizioni.

Nel caso di iscrizione di un numero di piloti superiore a 10, si prenderanno in considerazione le prime 10 iscrizioni pervenute in ordine di tempo.

Le imbarcazioni FIM e i motori FIM saranno assegnati mediante sorteggio ad inizio stagione in occasione delle prove generali.

Nel caso di iscrizione di un numero di piloti compreso tra 6 e 10, la medesima imbarcazione sarà assegnata a due piloti, che andranno a formare una squadra.

Art. 6 – PARTECIPAZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO 2026 HONDA OFFSHORE DI PILOTI CON PROPRI MEZZI

Per l'anno 2026 la partecipazione al Campionato Italiano Honda Offshore è estesa anche ai piloti con imbarcazione propria.

I criteri per tale partecipazione sono i seguenti:

- gli ordini del gommone e del motore da parte dei singoli privati dovranno essere obbligatoriamente inviati alla FIM;
- l'imbarcazione deve essere obbligatoriamente di tipo FOCCHI mod. 550 in allestimento gara FIM;
- il motore deve essere obbligatoriamente un HONDA BF100;
- la ditta FOCCHI dovrà inviare in FIM certificazione che i nuovi gommoni sono identici a quelli del 2014 acquistati dalla FIM;
- I piloti che intendono gareggiare con mezzi propri secondo i criteri stabiliti dal presente articolo dovranno acquistare nr. 1 centralina aggiuntiva del motore, la quale dovrà essere recapitata alla FIM direttamente da HONDA MOTOR EUROPE Ltd - Italia; detta centralina sarà quella da usarsi in gara (anche con sistema di estrazione a sorte) e dovrà essere riconsegnata a FIM al termine di ogni competizione.
- il "gonfiaggio" del gommone dovrà essere effettuato sul campo di gara.

a – Per quanto possa occorrere si ribadisce e conferma che l'imbarcazione pneumatica, dotata della certificazione di cui al quarto punto dell'art. 6 del Regolamento di Campionato Italiano 2026, non potrà essere in nessun modo differente rispetto alle imbarcazioni gestite dalla FIM.

b – I motori non potranno essere in nessun modo modificati, non potrà essere alterata la cilindrata, né modificato l'impianto elettrico, né modificato l'impianto di alimentazione, né quello di scarico e nemmeno gli ingranaggi interni, compresi quelli della trasmissione.

c – Né il cavalletto, né il gambale del motore né il piede del medesimo possono essere modificati internamente o esteriormente così come la piastra anti-cavitazione e la pinna sottostante la scatola degli ingranaggi della trasmissione.

d – L'impianto di scarico dovrà essere completamente originale e non potrà essere sostituito o modificato in alcun modo.

e – L'impianto idraulico di sollevamento e abbassamento del motore (trim) non potrà essere modificato in nessuna parte né potrà essere modificato il sistema elettrico di funzionamento né il voltaggio dello stesso.

Art. 7 – RICHIAMO DEL REGOLAMENTO TOURING CUP

7.1 CLASSIFICA FINALE

La classifica finale sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai partecipanti al Campionato Italiano. In caso di parità il titolo sarà assegnato all'equipaggio che conquisterà più secondi posti, terzi posti, ecc.

In caso di ulteriore parità viene considerato il numero delle partenze effettuate, a parità di numero di partenze viene considerata la media più elevata ottenuta nelle prove in cui hanno partecipato i contendenti.

Art.7.2 PARTENZA

La partenza è di tipo “lanciata” e avviene in gruppo, rigorosamente dietro la barca starter. Non è previsto un ordine di partenza e la disposizione delle imbarcazioni è “libera” purchè venga mantenuta una distanza dietro alla linea immaginaria della barca starter di almeno 30 metri. La penalità in caso in cui non venga rispettata la distanza dalla barca starter, durante la procedura di partenza, è pari a 1 giro. Viene svolto un giro di warm up (ricognizione) e successivamente viene esposta la bandiera gialla con indicazione di inizio procedura di partenza. Una volta raggiunta la velocità ritenuta idonea dal Direttore di gara, e le condizioni di rispetto distanze dalla barca starter, verrà esposta la bandiera verde. Vengono esposte al briefing eventuali diverse indicazioni sulle distanze di sicurezza da mantenere dietro alla barca starter e le relative diverse penalità accessorie alla mancata osservanza del procedimento di partenza. Il superamento della barca starter, durante il giro di ricognizione, prevede il cartellino giallo. Quando la manovra effettuata è ritenuta pericolosa, può essere dato il cartellino rosso. Terminato il giro di ricognizione si darà inizio alla regolare procedura di partenza, eventuali ritardatari partiranno in coda al gruppo.

Art.7.3 RIPARTENZA

In caso di Bandiera Rossa viene applicata la procedura di ripartenza. La procedura di ripartenza non viene applicata se l'imbarcazione, presunta al primo posto, ha già percorso più del 70% della gara, e pertanto la gara viene terminata.

Art.7.4 PROCEDURA DI RIPARTENZA

In caso di bandiera rossa durante lo “start lap” la partenza verrà ripetuta detrando dal tempo totale della gara tre minuti. In caso di bandiera rossa dal primo giro si potrà avere massimo una ripartenza. In caso la bandiera rossa venga esposta prima del 70% della percorrenza totale della gara, ci sarà una nuova partenza per completare la rimanenza del tempo di gara. Verrà assegnato metà punteggio in base alla classifica in essere al giro prima dell'interruzione e metà punteggio in base all'ordine di arrivo dalla ripartenza al traguardo.

Se viene esposta la bandiera rossa successivamente che l'imbarcazione presunta al primo posto abbia già percorso il 70% del totale gara, non si procederà per una ripartenza ma la gara verrà terminata considerando la classifica finale al giro precedente.

L'equipaggio che causa l'interruzione della gara non può ripartire e verrà considerato in classifica come DNF (do not finish). Se il pilota che ha causato l'interruzione dovesse reclamare, gli sarà consentito di ripartire, e il risultato sarà soggetto alla decisione della giuria. Allo scopo di non generare ritardi sull'esecuzione della gara, l'eventuale reclamo per l'inclusione di un pilota dopo l'interruzione può, inizialmente, essere verbale. Successivamente deve essere presentato un reclamo scritto alla fine della manche o della gara. Se non viene presentato al reclamo scritto dopo la fine della manche o della gara, il pilota che ha presentato reclamo verbale sarà squalificato dall'intera manifestazione. Nel caso di bandiera rossa, tutte le imbarcazioni devono rallentare e procedere seguendo il percorso, fino alla “milling” area per effettuare una nuova ripartenza. Le posizioni di classifica sono registrate al giro precedente.

7.5 PERCORSO E POSIZIONAMENTO BOE

La lunghezza del percorso non può essere inferiore a **28NM**. Il percorso può essere effettuato su più giri ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,5 NM. (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,5 Mn, in ogni caso, il percorso può essere modificato a discrezione del Direttore di Gara **nel caso in cui non fosse conforme** a quanto specificato nell'avanprogramma o per motivi di sicurezza.

Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90°, devono essere utilizzate almeno 2 boe ancorate a oltre 50 mt. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

Durante lo start lap, la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1 Mn (1600metri circa) dalla linea di partenza.

Art. 4.1 REGOLE DI NAVIGAZIONE, SORPASSO E INGAGGIO IN VIRATA (BOA)

VIOLAZIONI

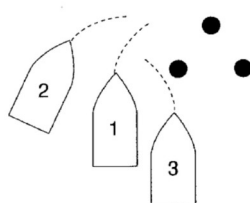
Il non rispetto delle norme citate in questo articolo verrà considerato come una violazione e comporterà sanzioni l'attribuzione di uno o più cartellini gialli.

a) Regole di navigazione

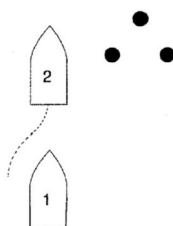
1. Il sorpasso è consentito ovunque sul circuito, purché vengano rispettate le regole stabilite nel capitolo regole di navigazione. Un'imbarcazione che desidera sorpassare un'altra e correre sulla sua traiettoria deve coprire una distanza tale da non creare pericolo all'imbarcazione che ha sorpassato, pena l'attribuzione di uno o più cartellini gialli.
2. Durante una gara, la rotta naturale è quella più simile al percorso del tracciato. Le regole sopra elencate si applicano anche alle virate.
3. Lo zigzagare o qualsiasi altra azione volta a impedire o ad ostruire il passaggio a un concorrente in fase di sorpasso è considerata un'infrazione e comporta l'attribuzione di un cartellino giallo.
4. In linea generale, la precedenza è dell'imbarcazione interna alla virata. L'imbarcazione che si trova per prima nella traiettoria interna (più vicina alle boe) ha il diritto a mantenere la propria linea. Gli altri piloti devono adattare la loro traiettoria senza forzare il passaggio.
5. Le collisioni, anche se accidentali, verranno sanzionate con uno più cartellini gialli.

Di seguito vengono riportati alcuni esempi:

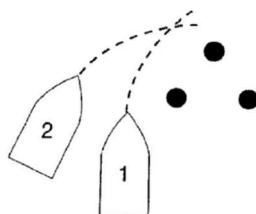
- Disegno n° 1: L'imbarcazione 1 ha la precedenza. Le imbarcazioni 2 e 3 tentano di sorpassarla in modo errato. La n° 2 taglia la rotta della n° 1 (violazione). La n° 3 cerca di stringere dall'interno, deve virare a sinistra e taglia la rotta della n° 1 per evitare la boa (violazione).



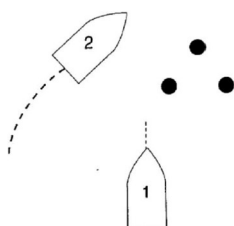
- Disegno n° 2: L'imbarcazione 2 sorpassa correttamente. Agisce correttamente se copre una distanza tale da non creare pericolo all'imbarcazione che ha sorpassato.



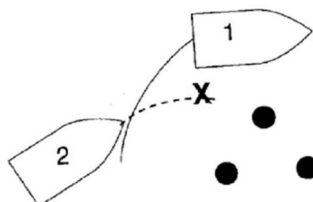
- Disegno n° 3: Questa procedura si applica anche alle virate. La n° 2 deve essere penalizzata poiché la n° 1 è costretta a tagliare verso la boa per evitare una collisione prevista.



- Disegno n° 4: La n° 2 vira lasciando molto spazio tra sé e l'altra imbarcazione. La n° 1 non deve tagliare verso la boa. Nessuna violazione.



- Disegno n° 5: Il concorrente 1 esce dalla sua rotta allargandosi molto, permettendo all'altro pilota di tenere la sua rotta con una virata stretta. Non c'è violazione; al punto "X", la n° 2 si trova sulla rotta corretta.



Art.7.6 ARRIVI E TEMPO MASSIMO

La bandiera a scacchi sarà esposta alla prima imbarcazione che transita sul traguardo dopo 30 minuti (+1 giro). Il tempo totale di gara è di 30 minuti + 1 giro. Il tempo viene cronometrato dal Direttore di Gara o da un commissario della barca giuria a partire dal momento in cui viene data bandiera verde.

La corsa avrà termine dopo che l'imbarcazione, presunta al primo posto, taglierà il traguardo d'arrivo. Tutte le altre imbarcazioni, indipendentemente dalla classe di appartenenza, saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi. La classifica sarà stilata in base al numero dei giri percorsi da ogni imbarcazione. Il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del primo concorrente è di 10 minuti. La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo. Se vengono esposte contemporaneamente la bandiera a scacchi e la bandiera rossa prima dello scadere **dei 30 minuti + 1 giro**, la gara è considerata ultimata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Per essere classificati è necessario completare almeno il 70% dei giri percorsi dall'imbarcazione presunta vincente della propria classe di appartenenza e aver preso la bandiera a scacchi.

Tabella di riferimento per la definizione del 70% dei giri

Il calcolo è arrotondato per eccesso o per difetto al giro completo più vicino:

| N° GIRI | 70% | N° GIRI | 70% | N° GIRI | 70% |
|---------|-----|---------|-----|---------|-----|
| 2 | 1 | 5 | 3 | 8 | 6 |
| 3 | 2 | 6 | 4 | 9 | 6 |
| 4 | 3 | 7 | 5 | 10 | 7 |

Art. 7.7 CLASSIFICA GARA

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 FIM - UIM e dai seguenti punteggi:

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

Art. 7.8 PENALITA'

Come dà indicazioni dell'avanprogramma o da specifiche durante il briefing pre-gara, viene applicata la penalità di un giro per ogni boa saltata, se un equipaggio salta tre volte la boa nella stessa gara si applica la squalifica. Il danneggiamento di una boa del percorso comporta un'ammenda pari a € **300,00** per ogni boa danneggiata, da versarsi sul campo di gara alla FIM.

7.9 BANDIERE E LORO SIGNIFICATI

- 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

7.10 BANDIERA NAZIONALE

Per l'intera durata della manifestazione ogni imbarcazione deve esporre la bandiera della Nazione d'appartenenza.

La bandiera della Nazione d'appartenenza può essere riportata sulla metà posteriore di ambedue le fiancate, sopra la linea di galleggiamento.

7.11 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.

7.12 RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Direttore di Gara per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che dovrà 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. In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di € 500,00.

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

I tempi di gara non possono essere oggetto di reclamo.

7.13 UFFICIALI DI GARA

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. 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.

7.14 DELEGATO COMMISSIONE FIM

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

- Assiste gli Organizzatori Locali.
- Partecipa, se richiesto, con parere consultivo, alle decisioni del Presidente di Giuria.
- Partecipa all'esame delle problematiche con il Direttore di Gara cui compete la decisione finale.
- In emergenza, su richiesta del Direttore di Gara, può sostituire uno degli Ufficiali di Gara.
- È incaricato di verificare l'omologazione e/o la corrispondenza dei campi di gara alle norme fissate dalla FIM e UIM

7.15 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
- Il Responsabile Sanitario della manifestazione

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

7.17 RIUNIONE PILOTI

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota per imbarcazione.

L'assenza del pilota 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 € **100,00**.

7.18 VERIFICHE POST GARA

A gara ultimata, tutte le imbarcazioni devono restare a disposizione degli Ufficiali di Gara per 60 minuti dall'esposizione della classifica, al fine di consentire le eventuali verifiche tecniche.

7.19 PREMIAZIONE

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

L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.

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

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

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

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

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.

7.20 AVANPROGRAMMA

L'avanprogramma per l'organizzazione delle manifestazioni, deve essere redatto dal Comitato Organizzatore, secondo quanto indicato dalla F.I.M. e secondo la normativa riguardante le predisposizioni per la gara.

Deve essere inviata alla Commissione per l'approvazione, almeno 45 giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni Nazionali e Internazionali.

7.21 GARE REGIONALI – INTERREGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

I Comitati/Delegazioni Regionali potranno effettuare manifestazioni a carattere Regionale previa segnalazione alla Commissione. (vige il regolamento di Campionato Italiano).

- Le manifestazioni Regionali e Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di Tessera Conduttore o Licenza F.I.M.
- È previsto effettuare prove di Campionato Italiano e Campionato Regionale nel corso della stessa manifestazione.
- I piloti che partecipano occasionalmente a gare di Campionato Italiano con licenza F.I.M. rientrano nella classifica solo per il premio di giornata senza togliere i punteggi dei piloti iscritti al Campionato Italiano.

Art. 8 – NORMATIVA SICUREZZA

Le normative di sicurezza sono stabilite annualmente dal Consiglio Federale per proposta della Commissione sulla base delle esperienze maturate nelle precedenti stagioni ed in funzione delle nuove tecnologie.

Integrazioni a tali norme, per impreviste ragioni di sicurezza, possono essere adottate dal Consiglio Federale anche in tempi successivi all'approvazione del Calendario o dei programmi attuativi.

Dotazioni di sicurezza - Tutte le imbarcazioni, per l'intera durata della gara, prove comprese, devono avere a bordo CIMA DI TRAINO E BANDIERA DI COLORE ARANCIO. Nel caso il Comitato Organizzatore Locale lo ritenesse necessario, possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle previste dalle leggi vigenti.
o dall'UIM, un casco arancione e il collare sottocasco.

Stacco di sicurezza - Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di stacco di sicurezza. Il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al pilota, l'infrazione al presente articolo comporta la squalifica.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione visibile.

Assistenza medica e soccorsi

Come da protocollo corrente. Tutte le unità di assistenza dislocate lungo il percorso devono essere collegate via radio con la Direzione di Gara.

Assistenza tra concorrenti

L'assistenza tra i concorrenti è un obbligo imprescindibile ogni qualvolta sia in pericolo la vita umana; in detti casi è prescritto prestare assistenza ed assicurarsi del sopraggiungere dei soccorsi o sostituirsi a loro in caso di necessità.

Ritiri

L'equipaggio che intende ritirarsi deve comunicarlo tempestivamente alla Direzione Gara ed issare la bandiera arancione.

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. 9 – DOVERI DEL PILOTA e EQUIPAGGIAMENTO

Il pilota deve inoltre essere in possesso di Licenza Conduttore FIM.

Tutte le spese (inerenti alla partecipazione al Campionato) di viaggio, vitto e alloggio del pilota e il carburante per l'imbarcazione per le prove e la gara sono a carico del pilota stesso.

Per partecipare al Campionato Italiano HONDA OFFSHORE, il pilota si deve dotare della tuta da gara, del casco e del giubbotto di salvataggio omologato dalla FIM

Il casco deve essere integrale (non modulare) di tipo motociclistico (ECE) che abbia almeno il 50% superiore di colore arancione fluorescente, rosso, giallo o di colore arancione internazionale. Questi colori devono essere sufficientemente brillanti da essere chiaramente visibili in acqua.

Durante lo svolgimento della gara e delle prove ufficiali, è obbligatorio l'uso della tuta da gara. L'infrazione al presente articolo comporta la squalifica.

Art. 10 – SPONSOR

La Federazione Italiana Motonautica autorizza ad esporre sul battello pneumatico eventuali sponsor personali, in uno spazio massimo di cm 50x150 a prua, sui tubolari, da entrambe le parti.

Art. 12 – GARE A CALENDARIO

Il calendario gare è pubblicato sul sito www.fimconi.it

Art. 13 – SERVIZI ORGANIZZATIVI E LOGISTICI PER LE GARE

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

- 1 Uomini e mezzi per l'intervento di pronto soccorso ai 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.**
- 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 (comunque non meno di nr. 10), posizionate in luoghi facilmente accessibili ai fruitori (piloti/team, etc.) e con una erogazione non inferiore a 20 kW.
- 14 Rete di distribuzione di acqua per lavaggio imbarcazioni da attuarsi con un congruo numero di derivazioni (comunque non meno di nr. 4), posizionate in luoghi facilmente accessibili ai fruitori (piloti, teams, etc.).
- 15 Indicazione area rifornimento attrezzata.
- 16 Minimo nr. 2 gru con braccio 10 m portata almeno 6-7t regolarmente assicurata (indispensabile 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 Locali - officina verifiche tecniche.
- 22 Promozione della gara, obbligo di comunicati stampa ai principali giornali regionali e nazionali per gare con validità regionali e nazionali. Per le manifestazioni di carattere internazionale obbligo di comunicati stampa come sopra, oltre alla affissione minima di 150-200 manifesti murali nell'arco di km 10 dal luogo della manifestazione.

- 23 Moduli controllo gara: a) sala riunione per briefing con impianto di amplificazione e registrazione per 50-70 persone – b) sala o postazione radio per controllo gara – c) locali per riunione giuria o tecnica.
- 24 Bollettino meteo A.M. o C.P.
- 25 Premi gara – minimo i primi 3 classificati (2 coppe per equipaggio) di ogni categoria Offshore e ogni categoria Endurance – Honda Offshore e Touring Cup
- 26 Servizio logistico ricevimento: concorrenti, stampa, VIP, Ufficiali FIM, UIM.
- 27 Addetto stampa e sala stampa: con linea modem, fotocopiatrice.
- 28 Adeguata produzione televisiva da concordare con FIM.
- 29 Fornitura di servizio elicottero per le riprese televisive. (facoltativo)
- 30 Servizio fotografico della manifestazione tramite fotografo ufficiale che metta a disposizione degli equipaggi il materiale senza costi aggiuntivi per i piloti.
- 31 Produzione di riprese video che devono essere messe a disposizione della FIM e dei piloti senza costi aggiuntivi.
- 32 Creazione di una rassegna stampa e di ogni documento mediatico che deve essere messo a disposizione della FIM.
- 33 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.
- 34 Convenzioni alberghiere
- 35 Ospitalità:
 - a) stampa specializzata e TV accreditati FIM
 - b) delegato UIM viaggio, vitto, alloggio (solo gare internazionali)
 - c) una persona designata dal C O L addetta a collaborare con il personale del Motorhome inviato dalla FIM.

Art. 14 - IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA DELLA FIM