



## REGOLAMENTO NAZIONALE TOURING CUP 2026

Approvato dal Consiglio Federale del 23 gennaio 2026

Variazioni approvate 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 ATTIVITA' NAZIONALE**

##### **Art 1.1 CONDUTTORI AMMESSI ALL'ATTIVITA' NAZIONALE**

Sono ammessi all'attività Nazionale Touring Cup i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla FIM, in possesso di **licenza agonistica FIM o tessera conduttore** e in possesso di patente nautica. 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. 1.2 UNITA' DA DIPORTO AMMESSE**

Possono partecipare le unità da diporto **di serie, 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. 2 MODALITA' E VALIDITA' DEI CAMPIONATI ITALIANI**

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

*Touring Cup –classi Super Touring, 3:1, 4:1, 5:1 e 6:1.*

#### **Art. 3 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 nr. **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. 3.1 – PROGRAMMA GARA**

I Comitati Organizzatori provvederanno ad inviare l'avan-programma alla FIM, almeno 30gg. prima della manifestazione, per la pubblicazione sul sito Internet ([www.fimconi.it](http://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 3.2–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 primi posti, secondi posti, terzi posti, ecc.

### **Art. 3.3–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 o accompagnatori 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 Commissario Generale tramite la segreteria corsa accompagnati dalla relativa tassa.

### **Art. 3.4 – DELEGATO COMMISSIONE DI PORTO 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. 3.5 –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. 3.6 – 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 3.7 – 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. 4 - SICUREZZA**

Secondo le normative federali.

### **PROGRAMMA ATTUATIVO GENERALE TOURING CUP**

#### **Art. 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO**

**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 diporto 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 Diporto 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 Diporto 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 Diporto con almeno 20 giorni di anticipo.

#### **Art. 3 - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE**

**Art. 3.1** - L'organizzazione di una gara 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 FIM (UIM - 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;
- 10 gg. 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 Diporto FIM per il benestare definitivo e l'inserimento a calendario nazionale Diporto.

Per i Campionati Italiani, gli Ufficiali di Gara vengono designati direttamente dalla FIM (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.

## **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 Sportivo viene acquisita agli atti della Federazione Italiana Motonautica (Segreteria Diporto). Copia dei bustoni deve rimanere anche agli atti del Comitato/Delegazione Regionale

## **Art. 6 – PARTECIPAZIONE ALLE GARE**

**Art. 6.1** Per partecipare alle prove di *Touring Cup* il pilota deve essere in possesso di licenza agonistica FIM o tessera di conduttore e di patente nautica, mentre il co-pilota necessita solo di licenza agonistica FIM o tessera di conduttore.

**Art. 6.2** Il pilota all'atto dell'iscrizione dovrà esibire:

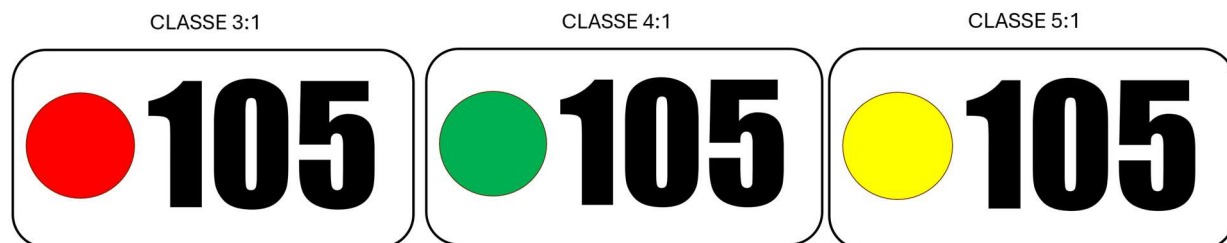
- patente nautica in originale (da parte del primo pilota);
- **licenza agonistica FIM o tessera conduttore;**
- documentazione di bordo, ove prevista;
- documentazione relativa all'apparato motore, in originale ove previsto;
- **licenza agonistica FIM o tessera conduttore** per il co-pilota

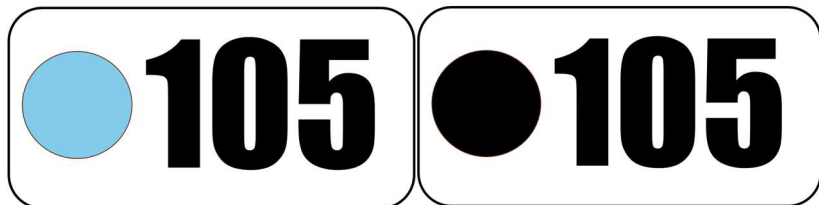
**Art. 6.3** Il pilota è personalmente responsabile di:

- 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. 6.4 NUMERO DI GARA**

Il numero di gara deve essere apposto su ambedue i lati dell'imbarcazione e posizionato in maniera ben visibile verso prua, oltre che sulla coperta di prua. Il numero deve essere di colore nero su fondo bianco con cornice nera preceduto da uno spazio bianco in cui verrà applicato un bollino colorato di diametro 10 cm relativo alla propria classe di appartenenza. Dimensioni minime di ogni numero: altezza cm. 28 x cm. 15 e corpo cm. 3.5 con carattere/font tipo "IMPACT". Si veda immagine esempio:





### Art. 7 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. 8 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 agonistica FIM o tessera conduttore**.

**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. 9 – 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 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 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.

## Campionato Italiano "Touring Cup"

### **Art. 1 GARA**

Le gare del Campionato Italiano Touring Cup, possono essere svolte in fiume, lago o mare; avranno la caratteristica di essere:

- **"in linea"**, con partenza e arrivo in località diverse.
- **"in circuito"** ovvero, dove il percorso sarà costituito da boe che rappresenteranno i punti di virata; potrà essere di forma triangolare, rettangolare o, dove la superficie acqua lo consente, poligonale. Può venire ripetuto per più giri.

### **Art. 2 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 euro 100,00.

### **Art. 3 PARTENZA, BARCA STARTER E RELATIVE PENALITA'**

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.

Nel caso in cui vi fossero oltre 40 imbarcazioni partenti, le classi partecipanti potranno essere divise in due manche o la procedura di partenza avvenire su due linee di partenza con due barche starter.

### **Art. 3.1 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. 3.2 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 dopo 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 un 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.

### **Art. 3.3 BANDIERA ROSSA**

I casi nei quali viene necessariamente esposta la bandiera rossa sono i seguenti:

- Uomo in mare.
- In tutti i casi, a discrezione del Direttore di Gara, in cui la continuazione della gara possa costituire un pericolo per la sicurezza dei partecipanti.

### **Art. 3.4 BANDIERA GIALLA**

In regime di bandiera gialla è obbligatorio rallentare e mantenere la propria posizione. La mancata osservanza del presente articolo comporta l'attribuzione di un cartellino giallo.

### **Art. 4 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**

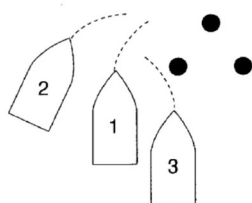
Il non rispetto delle norme citate in questo articolo verrà considerato come una violazione e comporterà sanzioni l'attribuzione di uno o più cartellini gialli.

#### **a) Regole di navigazione**

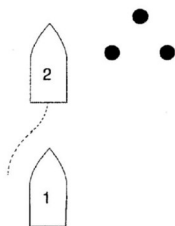
1. Il sorpasso è consentito ovunque sul circuito, purché vengano rispettate le regole stabilite nel capitolo regole di navigazione. Un'imbarcazione che desidera sorpassare un'altra e correre sulla sua traiettoria deve coprire una distanza tale da non creare pericolo all'imbarcazione che ha sorpassato, 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 o più cartellini gialli.

Di seguito vengono riportati alcuni esempi:

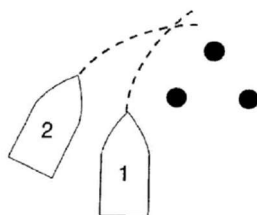
- Disegno n° 1: L'imbarcazione 1 ha la precedenza. Le imbarcazioni 2 e 3 tentano di sorpassarla in modo errato. La n° 2 taglia la rotta della n° 1 (violazione). La n° 3 cerca di stringere dall'interno, deve virare a sinistra e taglia la rotta della n° 1 per evitare la boa (violazione).



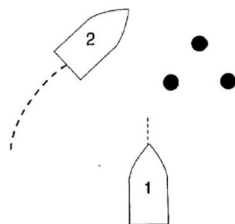
- Disegno n° 2: L'imbarcazione 2 sorpassa correttamente. Agisce correttamente se copre una distanza tale da non creare pericolo all'imbarcazione che ha sorpassato.



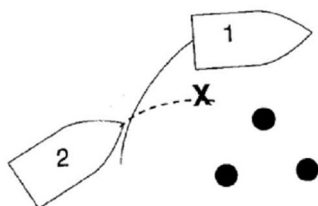
- Disegno n° 3: Questa procedura si applica anche alle virate. La n° 2 deve essere penalizzata poiché la n° 1 è costretta a tagliare verso la boa per evitare una collisione prevista.



- 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. 5 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. 6 CLASSIFICA GARA

Al termine d'ogni gara, a cura del Commissario Generale 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 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 una boa nella stessa gara si applica la squalifica. È severamente vietato a un'imbarcazione riprendere una boa. Recuperare o tentare di recuperare una boa del percorso comporta la squalifica dalla gara. 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.

### Art. 8 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.

In caso di *Reclamo Tecnico*, oltre alla tassa sopra indicata di € 300,00 deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di ulteriori € 500,00.

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

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

#### **Art. 9 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.

#### **Art. 10 IMBARCAZIONI**

##### **Art. 10.1 SCHEDE TECNICHE FIM**

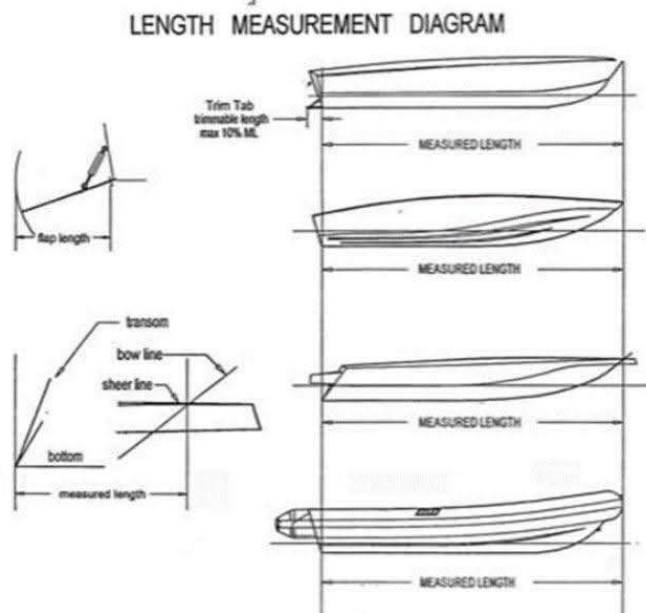
All'inizio della stagione sportiva, durante le verifiche tecniche della prima gara di campionato italiano, verrà attribuita la classe ad ogni imbarcazione per tutta la durata del campionato. Verrà pertanto compilata una scheda tecnica FIM dagli ufficiali tecnici, che verrà utilizzata per agevolare le verifiche nelle successive manifestazioni. Le schede tecniche FIM vengono consegnate alla segreteria di settore al termine della manifestazione.

##### **Art. 10.2 LARGHEZZA e LUNGHEZZA dell'unità da diporto.**

Sono ammesse alle prove di Campionato Italiano Touring Cup le unità da diporto, con lunghezza compresa tra 5.50mt. e 9mt. come rilevabile dal libretto dell'imbarcazione, non sono ammesse plancette o superfici riportate che non siano parte della struttura o classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modifiche ed integrazioni.

##### **Art. 10.3 DEFINIZIONE CLASSI PARTECIPANTI TOURING CUP**

Ai fini della definizione delle classi, viene utilizzato il sistema di misurazione sportivo come da disegno riportato. È consentita una tolleranza sul valore rilevato che sarà dell'1% per scafi rigidi e il 3% per i battelli pneumatici, è ammessa una tolleranza sulla larghezza f.f. del +/- 5%.



FOUR ENGINES

Le classi, a seguito della misurazione verranno classificate come segue:

**SUPER TOURING** – imbarcazioni monomotore EFB o FB con lunghezza misurata a partire da 7.20 mt fino a 9mt.

Vengono identificate tramite l'applicazione del relativo colore corrispondente come specificato all'art.6.4 delle disposizioni generali.

Le imbarcazioni di questa classe non possono avere, a fine gara, un rapporto peso potenza, compresi i piloti, inferiore a 3:1, pena la squalifica.

3:1 – Imbarcazioni monomotore EFB o FB con lunghezza misurata da 5.5mt fino a 7.19mt con rapporto peso potenza a fine gara di 3kg per cavallo compresi i piloti.

4:1 – Imbarcazioni monomotore EFB o FB con lunghezza misurata da 5.5mt fino a 7.19mt con rapporto peso potenza a fine gara di 4kg per cavallo compresi i piloti.

5:1 – Imbarcazioni monomotore EFB o FB con lunghezza misurata da 5.5mt fino a 7.19mt con rapporto peso potenza a fine gara di 5kg per cavallo compresi i piloti.

6:1 – Imbarcazioni monomotore EFB o FB con lunghezza misurata da 5.5mt fino a 7.19mt con rapporto peso potenza a fine gara di 6kg per cavallo compresi i piloti.

#### **Art. 10.4 PESO MINIMO IMBARCAZIONI (con rapporto peso-potenza)**

Tutte le imbarcazioni, al termine della gara, devono avere un peso minimo che sarà stabilito secondo il rapporto, tra il peso dell'imbarcazione e la potenza del motore installato, della rispettiva classe di appartenenza.

Esempi del peso minimo (imbarcazione con motore da 200CV):

Rapporto per Classe <i>Kg : Cv</i>	Potenza del motore <i>Cv</i>	Peso minimo <i>Kg</i>
3 : 1 e S.T.	200	600
4 : 1	200	800
5 : 1	200	1000
6 : 1	200	1200

Il peso minimo deve essere verificato all'arrivo e sarà determinato dal peso dell'imbarcazione, delle dotazioni di sicurezza presenti a bordo, del carburante residuo e dell'eventuale zavorra dichiarata.

Durante la procedura di verifica del peso, l'imbarcazione non deve contenere liquidi diversi dalle rimanenze di combustibile e parti solide che non siano dotazioni di bordo o la zavorra dichiarata.

I pesi saranno visibili o visionabili durante le operazioni di pesatura e saranno pubblicati in bacheca con un bollettino firmato dall'ufficiale di gara tecnico.

Nel caso in cui una barca risulti sottopeso al termine della gara, saranno applicate le seguenti penalità:  
Fino al 2% del peso minimo sottopeso - 1 giro di penalità;  
Oltre il 2% sottopeso – Squalifica.

#### **Art. 10.5 PESO EQUIPAGGIO**

In aggiunta al peso dell'imbarcazione e al fine del calcolo del rapporto peso-potenza viene misurato anche il peso dell'equipaggio in assetto da gara, ovvero compreso tutto l'abbigliamento da gara (casco, giubbotto, tuta da gara e scarpe).

La misurazione avviene mediante una bilancia pesa persone contestualmente alla misurazione del peso dell'imbarcazione.

#### **Art. 10.6 STRUMENTAZIONI**

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

#### **Art. 10.7 PROCEDURA PER VERIFICA PESO MINIMO**

È obbligatorio mettere a disposizione dei Commissari Tecnici, l'imbarcazione per la pesatura. Questa potrà ripetersi, a discrezione degli Ufficiali di Gara, in qualsiasi momento della manifestazione.

#### **Art. 10.8 ZAVORRA**

È consentita esclusivamente zavorra del tipo solido e dovrà essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione tramite l'utilizzo di utensili. Ne è vietato il fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile.

Per la costituzione della massa di zavorra non è ammesso l'uso di "inerti granulari" (ad esempio sabbia). Il peso massimo di zavorra consentito è il 10% del peso minimo dell'imbarcazione - stabilito in relazione al rapporto "peso/potenza".

Esempi di zavorra massima (imbarcazione con motore da 200Cv):

Rapporto per Classe Kg : Cv	Potenza del motore Cv	Massima Zavorra Kg
3 : 1	200	60
4 : 1	200	80
5 : 1	200	100
6 : 1	200	120

La presenza di zavorra, ed il suo peso, deve essere dichiarato dal pilota ai Commissari Tecnici nel corso delle verifiche pre-gara e deve essere indicata nella Scheda Tecnica FIM da parte del Commissario. La mancata comunicazione comporterà la squalifica così come l'installazione di zavorra eccedente il massimo peso consentito. È espressamente vietato l'uso di zavorra di tipo liquido. Non è mai consentito il pompaggio di liquidi all'interno o all'esterno dello scafo al fine di variare il bilanciamento/assetto dell'unità. Se l'unità è dotata di un simile apparato, il medesimo deve essere disinstallato o reso inutilizzabile, tramite la disconnessione elettrica e/o idraulica, prima delle verifiche pre-gara. Il Commissario di Gara Tecnico potrà verificarlo in qualsiasi momento, ed è a sua insindacabile decisione, porre sigilli e quant'altro renda certo che, durante lo svolgimento della manifestazione, non ne venga fatto uso.

### **Art. 10.9 SERBATOI**

I serbatoi per il carburante devono riportare l'identificazione idonea a dimostrare di essere certificati.

### **Art. 10.10 STACCO DI SICUREZZA**

Le unità dovranno essere dotate di **un** dispositivo di stacco di sicurezza **per ogni** componente dell'equipaggio. Tali dispositivi dovranno avere un funzionamento in modo tale che, in caso di "Uomo a Mare", provochino lo spegnimento del/dei propulsore/i. Un duplicato del "cavetto" di sicurezza, deve essere sistemato in posizione ben visibile a bordo.

### **Art. 10.11 SEDILE**

Sulle unità è richiesta l'installazione di sedili "tipo corsa", ovvero sedili monoguscio tipo avvolgenti con supporto poggiatesta.

### **Art. 11 MOTORE**

- Al valore di potenza massima installabile a bordo è concessa una tolleranza del 5%
- Tutti i prigionieri, viti, dadi bulloni e le relative rondelle sono liberi così come il metodo di bloccaggio.
- L'elica è libera e dovrà esercitare la totalità della spinta nell'acqua, con un limite massimo di 4 pale.
- Il raffreddamento del motore deve essere garantito dalla pompa acqua originale.
- Non è permesso prelevare acqua dal circuito di raffreddamento del motore per alcun scopo.
- È consentito modificare il profilo originale del piede (scatola ingranaggi) e delle prese d'acqua dinamiche originali.
- È permesso l'uso del gambale con scarico aereo.
- La totalità dell'acqua pescata dovrà essere convogliata nel corpo pompa originale.
- I termostati e le valvole di pressione del sistema di raffreddamento possono essere rimossi.
- Il sistema originale della timoneria può essere modificato e rinforzato.
- I supporti in gomma del motore possono essere modificati, rimossi e sostituiti con modelli HD.
- Contagiri e altri strumenti possono essere aggiunti (temperatura acqua, manometri di pressione dell'acqua ecc.)
- Il dispositivo di blocco del cambio sul motorino di avviamento può essere rimosso.
- Le candele sono libere.
- È permesso aggiungere delle molle di richiamo al comando apertura dei corpi farfallati.
- È premessa la sostituzione delle lamelle in metallo con altro tipo.
- Le dimensioni devono essere verificate solo mediante confronto visivo con parti standard, poiché le tolleranze di produzione effettive non vengono pubblicate, piccole differenze tra la parte ispezionata e la parte di riferimento possono essere accettate.
- È possibile aggiungere pompe carburante elettriche **in sostituzione** di quelle a membrana di primo impianto.
- È permesso spostare le prese d'aria sulla calandra, ma è vietato alterarne: dimensioni dell'area dell'aspirazione motore originale.
- Nessuna parte può essere aggiunta al motore se non specificato in questo regolamento.
- È consentito l'utilizzo di Power-Lift e Flap.

### **Art. 11.1 CILINDRATA E SOVRALIMENTAZIONE**

Sono ammesse alle prove di Campionato Italiano le unità da diporto, il cui propulsore abbia cilindrata massima di:

- 3600 cc. se propulsore 2T.
- 4700 cc. se propulsore fuoribordo 4T.
- 5900 cc. se propulsore entrofuoribordo 4T.

L'uso di propulsore sovralimentato è consentito SOLO per motorizzazione FB 4T di serie. La presenza del compressore volumetrico o turbo compressore comporterà l'applicazione del coeff.  $x k=1,4$  nel calcolo della cilindrata massima. (\* per sovralimentazione si intende turbo-compressore o compressore volumetrico; non è da intendersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta che il costruttore del motore adotta di primo montaggio).

### **Art. 11.2 MOTORI MERCURY HI-PERF 2T**

I motori fuoribordo proposti a catalogo indipendentemente dalla potenza dichiarata dal certificato del motore presentato all'iscrizione, ai fini della collocazione, in base al calcolo del rapporto peso-potenza, verrà attribuito il valore in hp, (secondo la seguente indicazione, o comunque) in base alla massima potenza attribuita dalla casa madre per cilindrata e per specifico modello (le potenze verranno attribuite automaticamente in fase preliminare di iscrizione):

Esempi:

2.5 efi con teste con guarnizione, prodotti fino all' anno 1998: 260 hp.

2.5 efi con teste con o-ring, prodotti fino dall' anno 1999 in avanti: 280 hp.

200xs: 210 hp.

Blocchi motore Mercury 2.0 2.4 e 2.5 a carburatori: 200hp

Blocchi motore Mercury 2.4 Efi 228hp

Blocchi motore Mercury 3.0 Efi 300hp

Blocchi motore Mercury 3.0 carburati 225hp

Blocchi motore Evinrude V6. 235hp

Blocchi motore Evinrude V8 300hp

VERRANNO UTILIZZATI I CATALOGHI DEI PRODUTTORI PER VALUTARE I MODELLI

### **Art. 11.3 IMBARCAZIONI CON MOTORIZZAZIONI ENTROFUORIBORDO**

Le imbarcazioni con motorizzazione Entrofuoribordo sono ammesse purché non superino la cilindrata di 5900cc.

Alle imbarcazioni con motorizzazione EFB verrà attribuita una potenza di 350cv all'elica indipendentemente dalla potenza descritta a libretto motore e indipendentemente dalla componentistica o modifiche applicate alle motorizzazioni.

La classe di appartenenza delle imbarcazioni EFB verrà assegnata durante le verifiche tecniche che si svolgeranno prima della prima gara di campionato.

Laddove il numero delle imbarcazioni EFB iscritte al campionato suggerisse la creazione di una classe EFB, verranno mantenuti gli stessi parametri di verifica purché le imbarcazioni rispettino il rapporto massimo di peso/potenza 3 a 1.

### **Art. 11.4 MOTORI 4TEMPI E VERSIONI RACING**

I motori fuoribordo proposti a catalogo indipendentemente dalla potenza dichiarata dal certificato del motore presentato all'iscrizione, ai fini della collocazione, in base al calcolo del rapporto peso-potenza, verrà attribuito il valore in hp, (secondo la seguente indicazione, o comunque) in base alla massima potenza attribuita dalla casa madre per cilindrata e per specifico modello (le potenze verranno attribuite automaticamente in fase preliminare di iscrizione):

Esempi:

MERCURY 3.4L V6 175 – 200 – 225

MERCURY RACING 150R 3.4L V6 - 200

MERCURY 4.6L V8 200ProXs – 250ProXs – 300ProXs

MERCURY VERADO 300 - 350 - 400

YAMAHA F250D DET - 300

SUZUKI DF 250 – 300

VERRANNO UTILIZZATI I CATALOGHI DEI PRODUTTORI PER VALUTARE I MODELLI

### **Art. 11.5 SOSTITUZIONE MOTORE**

È ammessa la sostituzione del motore, durante il campionato, SOLO con un altro, di medesima marca, modello, cilindrata e potenza dichiarata. Sarà tollerato lo scostamento del valore della cilindrata dovuto alla prima, seconda e terza maggiorazione dell'alesaggio. Nel caso in cui si dovesse verificare la necessità di sostituire il motore è comunque necessario darne immediata comunicazione alla segreteria diporto. Nel caso di impossibilità di cambio motore con altro di medesime caratteristiche, è possibile proporre alla commissione diporto un'alternativa che verrà valutata e sarà oggetto di approvazione purché quest'ultima non comporti un cambio di categoria.

### **Art. 11.6 RISERVA DI GALLEGGIAMENTO**

È obbligatorio che ogni unità da diporto partecipante alle gare di Touring Cup, sia equipaggiata con una idonea riserva di galleggiamento che impedisca il suo affondamento in caso di incidente o ribaltamento. Non sono ammessi gonfiabili giocattolo, parabordi o altri gonfiabili da spiaggia.

### **Art. 12 COLORE DELLA PRUA**

Le imbarcazioni devono avere la prua di colore giallo fluorescente (vernice o materiale adesivo) per un minimo di 50cm.

Nella stessa area, sia sulle fiancate che sulla coperta, deve essere riportato il numero dei membri dell'equipaggio, con numeri di almeno 25 cm di altezza, di colore nero.

### **Art. 13 CASCO**

Tutti i componenti dell'equipaggio dovranno indossare un casco INTEGRALE in corso di validità che riporti nell' omologazione dello stesso, la sigla "/P" o di standard superiore e che almeno il 50% superiore del casco sia di colore arancione, rosso o giallo "fluo" o "alta visibilità".

Sono espressamente vietati i caschi MODULARI.

**Esempio:**



Vengono in aggiunta accettati tutti i caschi presenti nell'elenco dei caschi omologati UIM. L'elenco è visibile sul sito UIM al seguente indirizzo web:

<https://www.uim.sport/Documents/Document/List%20of%20authorized%20helmet%20standards%20in%20UIM%20competitions%20as%20from%2001.01.2026.pdf>

### **Art. 13.1 UTILIZZO DEL CASCO**

Il casco deve essere indossato per tutta la durata della gara e durante le prove, anche in caso di traino. Può essere rimosso una volta raggiunta la banchina per le operazioni di varo e allaggio.

In caso di inosservanza del presente articolo verrà comminato un cartellino giallo.

### **Art. 13.2 COLLARE SOTTOCASCO**

È caldamente consigliato l'utilizzo di un collare sottocasco per ogni componente dell'equipaggio durante le prove e la gara, per proteggere il collo dai danni in caso di incidente o dai colpi di frusta, detto collare deve essere caratterizzato dalla particolare forma anatomica posteriore e dall'imbottitura a densità differenziata.

### **Art. 14 TUTA DA GARA**

Durante lo svolgimento della gara e delle prove ufficiali è obbligatorio l'uso di una tuta da gara omologata di derivazione motoristica (motorsport o kart) anche se non in corso di validità, purché integra e non rovinata/strappata.

È consentito, in aggiunta al giubbotto di salvataggio, l'uso delle tute autosostentanti omologate. Si riporta l'elenco e i link di riferimento delle omologazioni per le tute da gara.

FIA 8856-2018

<https://www.fia.com/system/files/documents/8856.pdf>

FIA 8856-2000

[https://www.fia.com/sites/default/files/l27\\_approved\\_clothing\\_materials\\_86.pdf](https://www.fia.com/sites/default/files/l27_approved_clothing_materials_86.pdf)

FIA 8877-2022 e CIK-FIA (Karting)

<https://www.fia.com/sites/default/files/8877.pdf>

## **Art. 15 GIUBBOTTO DI SALVATAGGIO**

Tutti i membri dell'equipaggio, durante lo svolgimento delle prove e della gara, devono indossare un giubbotto di salvataggio.

Il giubbotto di salvataggio deve essere del tipo "a giacca" con collo modulare, deve essere dotato delle cinghie sottogamba e delle maniglie per il recupero, ed avere una riserva di galleggiamento pari o superiore a 100N.

È fortemente raccomandato l'uso del giubbotto GRABNER mod. Motor racing 110N.

L'utilizzo delle tute autosostentanti è consentito in aggiunta al giubbotto di salvataggio.

È consentito l'uso dei giubbotti di salvataggio per scafi "senza capsula di sicurezza", impiegato in gare di circuito FIM-UIM.

### **Art. 15.1 USO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA**

La scelta e l'efficienza dei dispositivi di sicurezza individuale (casco, collare sotto casco, giubbotto di salvataggio, ecc.) sono di esclusiva responsabilità di chi li indossa.

Eventuali situazioni di pericolo derivanti dall'utilizzo di dispositivi inappropriati per l'applicazione motonautica, quali limitazione / ostacolo dei movimenti del corpo o della testa, riduzione del campo visivo, scarsa protezione, determineranno la non ammissibilità del dispositivo stesso ad insindacabile giudizio della Direzione di gara / del Comitato di sicurezza.

### **Art. 15.2 PUNTI E FASCE DI SOLLEVAMENTO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## **Art. 16 CARBURANTE**

Il carburante deve essere di tipo reperibile sulla rete stradale per autovetture. L'uso di additivi per incrementare la potenza del motore è vietato sia nella benzina (carburante) sia nelle prese d'aria del motore.

### **Art. 17 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.

### **Art. 18 TAPPETO ASSORBI OLIO**

Nel parco chiuso e ai pontili, deve essere posta estrema attenzione a non disperdere inquinanti ambientali, come olio o carburanti, è obbligo avere a disposizione un tappeto assorbi olio ovvero una vaschetta di raccolta.

La mancata osservanza comporta un'ammenda di € 100,00 da versare alla FIM.

### **Art. 19 SPECCHI RETROVISORI**

È obbligatorio avere almeno uno specchio retrovisore, il quale deve avere una superficie minima di 60 cm<sup>2</sup>. Lo/gli specchietto/i devono essere fissato/i allo scafo con attacco dotato di almeno due punti di ancoraggio. Videocamere posteriori con schermo sul cruscotto possono essere utilizzate solo come dispositivo aggiuntivo agli specchi retrovisori.

### **Art. 20 ANTIDOPING**

I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli antidoping ed etilometrici in base ai regolamenti FIM-CONI.

### **Art. 21 MANLEVA**

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

### **Art. 22 ISCRIZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO**

È fatto obbligo agli equipaggi iscriversi al Campionato Italiano della classe secondo le norme indicate dalla FIM.

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova, dovranno comunicare solo l'eventuale rinuncia di partecipazione.

La comunicazione della mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla FIM entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione stessa.

Si possono iscrivere al Campionato Italiano numero quattro piloti per ogni imbarcazione. Il titolo viene assegnato ai due piloti con il punteggio maggiore. Nel corso della stagione, l'eventuale sostituzione dell'imbarcazione con altra rientrante nella medesima categoria non comporterà, per l'equipaggio, penalizzazioni nel punteggio. Agli equipaggi non è consentito, durante la stagione agonistica, cambiare categoria.

#### **Art. 22.1 ISCRIZIONE SINGOLE TAPPE DI CAMPIONATO ITALIANO**

Per partecipare ad una gara di Touring Cup, sia come equipaggio regolarmente iscritto al campionato italiano, sia come partecipante in possesso di Wild Card, è obbligatorio il versamento di 100 euro ad equipaggio, da versare in fase di verifica amministrativa.

#### **Art. 22.2 CAUZIONE**

Per partecipare alle prove di Touring Cup 2026, è fatto obbligo di presentare regolare iscrizione al campionato, entro i termini e non è previsto versare nessuna cauzione, ma solo sottoscrivere il modulo d'impegno a partecipare a tutte le prove di campionato italiano a calendario. Nel caso un equipaggio non partecipi ad una prova di calendario nel 2026, nell'anno successivo, per essere regolarmente iscritto al campionato, dovrà versare € 500,00 a titolo di cauzione.

### **Art. 23 ETÀ MASSIMA**

Per partecipare alle prove di Touring Cup, il pilota deve essere in possesso **di licenza agonistica FIM o tessera conduttore** e di patente nautica se prevista, mentre il navigatore necessita solo **di licenza agonistica FIM o tessera conduttore**. Età massima 75 anni.

Sono ammessi minori a partire dai 16 anni compiuti solo ed esclusivamente come membri di equipaggio senza comandi dell'imbarcazione.

#### **Art. 24 RADIO VHF**

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di ricetrasmittitore VHF marino multicanale funzionante e acceso per tutta la durata delle prove e della gara, anche del tipo "portatile".  
È raccomandato l'uso di auricolari.

#### **Art. 25 "WILD CARD" (partecipazione di giornata).**

Fermo restando l'ottemperanza completa del presente regolamento, è prevista e accettata dalla Segreteria di Gara, la partecipazione da parte di un equipaggio ad una singola manifestazione.

In questo caso, l'iscrizione alla singola manifestazione è **OBBLIGATORIA**.

La stessa deve pervenire per iscritto alla FIM entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, dopo le ore 24,00 del martedì precedente, comporta un'ammenda di euro 200,00.

La posizione acquisita in classifica, al termine della gara, determinerà per l'equipaggio, il solo punteggio di giornata.

Sono previste un numero massimo di 3 wild card per ogni manifestazione. Eventuali ulteriori richieste oltre al numero massimo saranno valutate, ed eventualmente deliberate, dalla commissione di porto.