



REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE OFFSHORE CAMPIONATO ITALIANO 2026

OFFSHORE ONE GREEN CLASS

Approvato con delibera del Presidente nr. 06 del 17/06/2026

Approvato dal Consiglio Federale del 23/07/2026

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 una lunghezza 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 – Attività nazionale - Piloti ed imbarcazioni ammesse alle gare

Sono ammessi all'Attività Nazionale Offshore i Piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia; sono parimenti ammessi, all'Attività Nazionale Offshore, i piloti di nazionalità straniera, in possesso di licenza rilasciata da altra Autorità Nazionale e non residenti in Italia.

I piloti iscritti al Campionato Italiano, con regolare cauzione, sono ammessi ai contributi, rimborsi e/o agevolazioni Federali in quanto previsti ed hanno diritto ai vari benefit che i Comitati Organizzatori mettono eventualmente a disposizione.

I punti di Campionato Italiano delle singole prove vengono assegnati ai fini della compilazione della classifica di Campionato Italiano solo alle imbarcazioni/equipaggi iscritti al Campionato Italiano con relativa cauzione.

I punteggi riferiti ai piloti italiani o stranieri con licenza italiana di ogni Società iscritti a Campionato Italiano ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico formano la graduatoria delle Società per le specialità.

Art 1.1 – Regolamenti

Dall'apertura delle verifiche amministrative, tutti i presenti nel campo di gara e/o le loro imbarcazioni sono assoggettati al rispetto dei Regolamenti, dell'avamprogramma e degli orari in esso contenuti nonché alla direzione e controllo da parte del Comitato Gara.

Tutti il personale operativo al seguito di ciascun Team deve obbligatoriamente essere tesserato F.I.M. per l'anno corrente.

Per "Campo Gara" si intendono tutti quegli spazi concessi in uso per la manifestazione dal momento in cui si è insediata la Segreteria Corse.

Per tutto quanto non espressamente disciplinato nel presente regolamento fanno fede le norme contenute nel regolamento internazionale UIM OFFSHORE RULEBOOK – anno in corso.



Art. 1.2 – Scafo e Classe

Il Campionato Italiano Offshore 2026 consta della seguente classe:

Offshore One Green Class – Classe valida solo per il Campionato Italiano che si prefigge l'obiettivo di recuperare le numerose imbarcazioni della classe 3C/3000 abbattendo i costi di gestione e garantendo maggior sicurezza grazie alla minor potenza, vista l'estremizzazione subita da questa categoria in questi ultimi anni.

A questa classe sono ammesse imbarcazioni aventi peso, dimensioni e caratteristiche della classe Internazionale UIM Offshore 3C, munite Certificato di Stazza Offshore 3C/3000 rilasciato dalla FIM o con la possibilità di essere stazate in questa categoria.

È ammesso esclusivamente l'uso di motori Mercury 4 tempi 6 cilindri 150 cv.

Art. 2 – Campione Italiano

Il titolo di Campione italiano è messo in palio per le classi nazionali e/o internazionali secondo il calendario annuale.

Il Campionato Italiano nella Offshore One Green Class sarà indetto a condizione che vi siano almeno nr. i 3 imbarcazione iscritte, sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo solo se ad ogni gara vi siano iscritte almeno 3 imbarcazioni.

Qualora non dovesse essere raggiunto il numero minimo sarà indetto un Trofeo Nazionale "Targa F.I.M." in luogo del Campionato Italiano.

Art. 2.1 – Iscrizioni e cauzioni per il Campionato Italiano

È fatto obbligo agli equipaggi iscriversi al Campionato Italiano della classe secondo le norme indicate dalla F.I.M (vedi Circolare Iscrizioni Campionato Italiano).

Art. 3 – Licenze

Vedi regolamento Licenza di pilota 2026.

Art. 4 – Delegato Commissione Offshore F.I.M.

Il delegato Commissione Offshore FIM alle manifestazioni in Italia ha i seguenti compiti:

- assiste gli Organizzatori Locali;
- approva le variazioni all'avamprogramma 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, sostituisce uno degli Ufficiali di Gara Sportivi
- è incaricato di verificare l'omologazione e/o la corrispondenza dei campi gara alle norme fissate dalla FIM e da quanto riportato nell'avanprogramma; eventuali difformità rilevate dovranno essere da lui segnalate modificate ed approvate nelle modalità stabilite del successivo art.7 del presente Regolamento;
- è incaricato di verificare quanto stabilito nel Capitolato dei servizi; eventuali difformità dovranno essere comunicate al Consiglio Federale.

Art. 5 – Comitato di Emergenza

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

- Direttore di Gara
- un rappresentante del Comitato Organizzatore
- il delegato della Commissione Offshore FIM alla manifestazione
- il responsabile sanitario della manifestazione



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

Art. 6 – Avan-programma

L'avan-programma per l'organizzazione delle manifestazioni deve essere redatto dal Comitato Organizzatore secondo quanto indicato dalla F.I.M. e secondo la normativa relativa alle disposizioni per la gara.

Deve giungere alla Commissione Offshore per l'approvazione almeno 60 giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni nazionali ed internazionali.

Art. 7- Percorrenza delle gare del Campionato Italiano

Il percorso per la classe Offshore One Green Class deve essere minimo di 50 Mn e comunque la gara non può avere una durata superiore 50'.

Il percorso può essere effettuato su più giri, ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,50 Mn (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,50 Mn (tolleranza +/- 5%). Il percorso deve essere comunque quello approvato dalla Commissione Offshore; eventuali modifiche al percorso devono essere approvate dalla Commissione stessa (o suo delegato) e/o dal Comitato di Emergenza.

Per il tratto di sola partenza deve essere prevista, una lunghezza di almeno 3.000 metri pari a 1.61 Nm., rettilinei, prima del punto di virata.

L'organizzatore di una gara deve prevedere nell'avan-programma anche un percorso di riserva sostitutivo in caso di condizioni meteo-marine sfavorevoli all'effettuazione della gara sul percorso ordinario. Il percorso di riserva deve essere di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale stabilito nell'avan-programma.

Nell'avan-programma deve essere precisato il percorso di prova che può anche essere uguale a quello di gara e per il quale gli organizzatori si impegnano ad assicurare adeguata assistenza.

Il concorrente che prova al di fuori del percorso stabilito sarà multato di € 200,00. = e gli sarà comminato almeno un cartellino giallo.

Art. 7.1 – Gare Regionali

I Comitati/Delegati Regionali possono effettuare manifestazioni a carattere Regionale. Le richieste di gare dovranno essere inoltrate alla Commissione entro il 28 febbraio.

Le manifestazioni regionali dovranno svolgersi nel pieno rispetto di tutte le normative logistiche e di sicurezza vigenti per le prove di Campionato Italiano.

L'avan-programma delle gare, piano di sicurezza incluso, dovrà essere inviato alla Commissione 30 giorni prima dello svolgimento delle manifestazioni, per la necessaria approvazione.

Art. 8 – Verifiche Amministrative e Tecniche

Le verifiche amministrative e tecniche sono obbligatorie.

A) DOCUMENTI RICHIESTI

Pena l'esclusione dalla manifestazione, ogni pilota all'atto delle verifiche amministrative deve presentare i seguenti documenti con regolare validità in corso:

- Licenza pilota;
- Patente Nautica per almeno un componente dell'equipaggio;
- Certificato medico;
- Certificato "turtle test";
- Certificato di Stazza (Measurement Certificate);

B) DOCUMENTI CONSEGNATI

Ad ogni pilota, verrà consegnato:

- cartellino per verifiche tecniche "TA";
- copia orari aggiornati;
- brochure della manifestazione (se fornita dal Comitato Organizzatore).



Non è consentito, per nessuna ragione, effettuare le verifiche amministrative e tecniche nella giornata di domenica.

Art. 8.0.1

Lo scafo, i motori, il carburante, gli accessori e le attrezzature soggetti a restrizioni relative alle dimensioni o altre caratteristiche possono essere sottoposti a verifica tecnica.

Art. 8.0.2

I piloti sono sempre responsabili delle condizioni della loro barca.

Eventuali errori commessi da parte del costruttore, del meccanico o anche del precedente proprietario, non giustificano in alcun modo la non conformità con le regole.

Art. 8.1 - Verifiche pre-gara

Non saranno ammessi alla manifestazione i piloti le cui imbarcazioni, strumentazioni e accessori risultino non conformi alla seguente check-list:

Articolo	General FIM/UIM	Articolo	SEATS, RESTRAINTS & SIDE OF HEAD PROTECTION
711.1	Bandiera nazionale	508.20/21	Sedile con protezione per testa
710	Numero di gara	508.20/21	Cintura di sicurezza 5 punti (l.50 mm)
703.5	Golfare di traino + 20 mt di cima	508.20/21	Ancoraggio cinture allo scafo
703.7.1	Sospensioni omologate per peso (solo grilli)	508.20/21	TEST di apertura Rotary or NASCAR
508.27	Punte degli scarponi arancio	508.20/21	Scadenza cinture Si possano utilizzare cinture scadute
	Adesivi FIM		Cockpit Mandatory Requirements
		706.1	Stacchi elettr. Motore (Engine kill switch)
203.06	Pubblicità	508.24 715.06	Estintori CE=ABC US=AB (1 x 2Kg)
501	Book –stazza fiche motore (Boat Mes. Cr.)	508.22	Volante estraibile
715.16	Richieste in Advance Programma	508.19 - 715.07	Luce stroboscopica
FIM 10A	Punzonatura	715.12	Coltello 2 o 1 se raggiungibile da entrambi i piloti
715.04	Pompe di sentina	715.11	
		715.11	
		715.14	
	Canopy FIM/UIM	715.13	Maschera sub (2 x posizione tandem – almeno 1 affiancati)
508.09	Hatches water deflector (10mm)	713	Casco con numero gara e colore arancione
508.11	Maniglia su Hatches	23.2 FIM	Collare sottocasco
508.07	Roll Bar / compression strut	714	Tuta da gara autosostentante
508.17	Flood Tubes (per bilanciare pressione)	508.25 - 712	
508.14	Hatches doppia apertura 55 x 55 (N. 1 55x82,5)	508.23	Specchietti retrovisori
508.15	Hatches contorno fluorescente cm2 (IN / OUT)	715.09	Percorso gara (formato cartaceo o elettronico)
508.10	Hatches cerniera o spinotti estraibili	508.26	Luce attivabile ad acqua
508.12	Hatches indicazione apertura (in e out)	508.16	Bombola aria + manometro $\varnothing$ 5 cm
508.28	Riserva galleggiamento	715.15	Controllo funzionamento radio
508.30	Distanza minima casco/canopy 10cm		
WINDSCREENS			
508.06	Flangia Schermo (min. 35 mm e 20 mm laterale)	508.30	Incollata o imbullonata (6mm dist. 10cm max)
508.30	integrità Schermo-spessore	508.05	Incassato
508.06	flangia visibile non verniciata	508.30	Trasparenza e arco di visuale

Art. 8.2 – Sigillatura dei motori

- Al fine di garantire il controllo della conformità tecnica dei motori utilizzati nelle competizioni, la Federazione potrà disporre l'apposizione di sigilli identificativi numerati sui motori stessi.



2. I team concorrenti sono responsabili della corretta predisposizione dei motori ai fini della sigillatura. A tal fine dovranno essere **forati n. 2 (due) bulloni adiacenti del coperchio delle punterie**, in modo da consentire il passaggio e l'applicazione di un **sigillo numerato a filo**.
3. L'apposizione dei sigilli è effettuata esclusivamente dai **tecnici della Federazione Italiana Motonautica (FIM)** nell'ambito delle verifiche tecniche pre-gara o in qualsiasi altro momento disposto dal Commissario Tecnico nel corso della prima gara del Campionato.
4. Il concorrente ed il team sono responsabili dell'integrità e della conservazione dei sigilli apposti sul motore per tutta la durata della manifestazione e fino a eventuale diversa disposizione del Commissario Tecnico.
5. È fatto divieto ai concorrenti e ai team di rimuovere, manomettere, sostituire o alterare i sigilli apposti, salvo preventiva autorizzazione del Commissario Tecnico.
6. In caso di rottura accidentale o danneggiamento di un sigillo, il concorrente è tenuto a darne **immediata comunicazione al Commissario Tecnico**, che provvederà alle opportune verifiche e, se del caso, alla riapposizione del sigillo.
7. La manomissione dei sigilli, la mancata predisposizione del motore alla sigillatura o qualsiasi violazione delle disposizioni del presente articolo potrà comportare l'applicazione delle **sanzioni previste dai regolamenti sportivi e tecnici federali**, fino alla squalifica o all'esclusione dalla manifestazione.

Art. 8.3 – Verifiche tecniche post-gara

1. Al termine delle gare tutte le imbarcazioni devono essere **immediatamente e direttamente condotte dai rispettivi piloti presso la propria tenda o area assegnata nel parco alaggi**, senza alcuna sosta intermedia e senza che venga effettuato alcun intervento su imbarcazione o motore.
I piloti, con le rispettive imbarcazioni, **non possono lasciare il parco alaggi prima che sia trascorsa un'ora (1h) dall'esposizione della classifica finale** della gara.
2. Il mancato rispetto delle disposizioni di cui ai commi precedenti comporterà l'applicazione della **squalifica per tutte le gare della categoria previste nella manifestazione**, nonché il pagamento di una **multa pari a € 1.000,00**.
Le medesime sanzioni si applicano anche in caso di **rifiuto di presentare imbarcazione e motore alle verifiche tecniche** disposte dai Commissari Tecnici.
3. In caso di **recidiva**, oltre alle sanzioni sopra indicate, potrà essere disposta la **revoca della licenza per l'anno sportivo in corso** e la **squalifica per l'intera stagione agonistica**.
4. Al termine delle singole gare di Campionato potranno essere effettuate verifiche tecniche sulle imbarcazioni e sui motori, secondo quanto disposto dal Commissario Tecnico.
In considerazione dell'apposizione dei sigilli ai motori, nel corso delle singole prove di Campionato **non saranno di norma effettuate verifiche tecniche invasive**, intendendosi per tali quelle che comportano l'apertura del motore o lo smontaggio di sue parti sigillate.

Art. 8.4 – Pesi e Misure

A – Strumentazioni

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

Al termine della competizione sarà verificato dai Commissari Tecnici il peso dell'imbarcazione che dovrà essere almeno di 1000 kg compreso il peso dei piloti in assetto da gara.

Nel caso in cui una barca sia sottopeso al termine di qualsiasi gara, si applicano le seguenti penalità:

Fino all'1% del peso minimo sottopeso - 1 giro di penalità o 3 min. di penalità*.

Oltre l'1% sottopeso – Squalifica.



* Il Tipo di penalità sarà indicato nell'avan-programma.

B – Attrezzature

È obbligatorio per i piloti mettere a disposizione dei Commissari Tecnici tutte le chiavi, le attrezzature speciali e meccanici in modo che i propri motori possano essere smontati per verificare tutti i componenti richiesti dai Commissari tecnici.

Sia i piloti che i meccanici devono lavorare in modo efficiente per ridurre al minimo la durata dell'ispezione.

Art. 8.5 – Normativa e verifiche contro l'alterazione dei pesi

Per la regolamentazione dello stoccaggio dell'acqua per la stabilizzazione dell'imbarcazione sono validi i Regolamenti UIM Rulebook 2026.

Art. 8.6 – ECU BOX

I Team della categoria Offshore ONE DOVRANNO adottare le centraline fornite dalla Mercury consegnate alla FIM (1 centralina per barca) con le seguenti modalità:

- 1) La FIM provvederà a portare sui campi di gara le centraline.
- 2) La FIM, tramite i suoi Tecnici presenti nella manifestazione, provvederà al sorteggio e alle assegnazioni delle centraline.
- 3) In caso di doppia gara dovranno essere fatti due sorteggi relativi alle due gare e comunque terminata gara 1 la centralina dovrà essere ritirata dal personale tecnico.
- 4) Le centraline saranno consegnate sia per la gara che per le prove;
- 5) Le centraline saranno consegnate in tempo utile per il montaggio;
- 6) L'installazione della centralina sarà a cura dei Team e sarà supervisionata dalla FIM;
- 7) Al termine della gara le centraline DOVRANNO essere smontate e consegnate al personale tecnico della FIM.
- 8) Se una imbarcazione viene coinvolta in una collisione, ribaltamento e/o diversa tipologia di incidente, mentre la stessa ha in uso la centralina assegnata dalla FIM e, quest'ultima, risultasse danneggiata (bagnata), il Team dovrà provvedere ad acquistare e fornire alla FIM una centralina nuova.
In questa ipotesi la centralina coinvolta nell'incidente sarà trattenute dal Team.
La FIM provvederà ad aggiornare l'archivio con i nuovi serial number.

Art. 8.7 – Radio comunicazioni

Ciascuna imbarcazione dovrà essere obbligatoriamente dotata di una radio VHF fissa installata a bordo, perfettamente funzionante, al fine di garantire una comunicazione costante ed immediata con la Direzione di Gara.

La radio VHF dovrà essere installata in modo permanente, alimentata dall'impianto di bordo e utilizzabile dal membro dell'equipaggio designato durante tutte le fasi dell'evento (test, prove libere, cronometrate, gare).

Il corretto funzionamento della radio VHF sarà oggetto di verifica obbligatoria durante i controlli tecnici pre – gara.

Il collegamento radio con la Direzione di Gara sarà verificato durante tutte le sessioni in acqua, mediante chiamata o test di comunicazione sui canali indicati dalla FIM.

È fortemente consigliata l'adozione di un RADIOMAN, incaricato di mantenere un collegamento costante con la Direzione di Gara e l'equipaggio di appartenenza durante lo svolgimento della manifestazione. Sarà cura dell'organizzazione predisporre uno spazio riservato ai RADIOMAN, idoneo allo svolgimento delle attività di comunicazione.

Il mancato funzionamento della radio VHF, o l'assenza di collegamento radio con la Direzione di Gara comporterà sanzioni, **fino alla squalifica dalla manifestazione.**

Art. 8.8 - Ponte arancio fluorescenti

Secondo il Regolamento UIM Offshore art. 508.27 e 703.9.6

Art. 8.9 – Stacchi di massa del motore

Le imbarcazioni con capsula di sicurezza “a tandem” devono essere dotate di due stacchi di massa del motore (engine kill switch), ognuno dei quali facilmente azionabile da ciascun pilota. Nelle imbarcazioni con capsula “a seduta affiancata” lo stacco di massa del motore (engine kill switch) può essere unico purchè posizionato in un punto dell'imbarcazione paritariamente accessibile da entrambi i piloti.

Art. 8.10 – Dotazioni di sicurezza di bordo

Per l'Offshore One Green Class si fa obbligo di installare un estintore da 2 Kg o di equivalente capacità, classificato (CE- ABC) o (US- AB).

Sono vietati gli inibitori di fiamma.

Art. 8.11 – Bombe aria (art. UIM 508.17)

Nelle imbarcazioni dotate di capsula di sicurezza è obbligatoria l'installazione di bombole d'aria (non ossigeno), una per ciascun membro dell'equipaggio.

È obbligatorio che ciascuna bombola abbia un volume sufficiente a consentire un'erogazione di aria ~~(min. 500 L di aria libera)~~ e sia dotata di un manometro per il controllo della carica avente diametro di min. 5 cm. Ogni manometro deve indicare “pieno” per poter superare le verifiche di pre-gara.

Ogni bombola deve avere una capacità minima di 1 L. e deve essere munita di una valvola di eccesso di flusso (di sicurezza) (EFV).

È possibile anche utilizzare un'unica bombola d'aria di emergenza di adeguata capacità (minimo 3 litri), dotata di due fruste di lunghezza sufficiente da consentire ai piloti di uscire dalla capsula di sicurezza (cockpit) in caso di ribaltamento. La bombola deve essere provvista di un relativo manometro per il controllo della carica, avente un diametro minimo di 5 cm. L'utilizzo di un'unica bombola d'aria di maggiore capacità garantisce comunque un livello di sicurezza equivalente, assicurando l'alimentazione di entrambi i piloti mediante fruste degli erogatori più lunghe aventi le stesse caratteristiche.

Deve essere possibile verificare la certificazione e la revisione delle bombole secondo le normative vigenti.

Ogni bombola deve essere saldamente fissata alla barca e i tubi di alimentazione dell'aria dalla bombola all'erogatore devono essere sufficientemente lunghi da consentire al pilota di uscire dalla capsula di sicurezza (Cockpit).

Ogni pilota in assetto da gara deve fisicamente dimostrare ai Commissari Tecnici di essere in grado di localizzare ed utilizzare la ~~propria~~ bombola d'aria.

Dispositivi aventi caratteristiche diverse (es. bombolini d'emergenza) possono integrare ma non sostituire la dotazione minima necessaria per essere ammessi alla competizione.

Le bombole devono essere "Aperte" prima di qualsiasi prova o gara, diversamente sarà inflitto un cartellino giallo.

La bombola dell'aria può essere chiusa solo dopo le ispezioni tecniche post-gara diversamente sarà inflitta la sanzione di un cartellino giallo

Art. 9 – Riunione Piloti

È fatto obbligo al Presidente del comitato organizzatore della manifestazione indire una riunione piloti durante la quale saranno fornite tutte le informazioni inerenti alla gara.

Alla suddetta riunione deve partecipare obbligatoriamente uno dei due piloti per ogni imbarcazione iscritta, il Direttore di Gara, l'Organizzatore, i componenti responsabili del Comitato Organizzatore Locale, i componenti del Comitato di Gara, il Delegato Commissione Offshore. Si specifica che è tassativamente vietata la partecipazione ed eventuali interventi verbali da parte di: piloti non iscritti alla gara, meccanici, accompagnatori ecc.



Il pilota che se si presenta in ritardo alla riunione piloti, ovvero dopo l'appello e la firma di tutti i piloti presenti è punito con un'ammenda di € 100,00.=.

La mancata partecipazione del pilota alla riunione piloti comporta la non ammissione alla gara.

Art. 10 – Arrivi e Tempo Massimo

Il tempo massimo, previsto per le gare in circuito, è pari a cinquanta minuti dall'orario della partenza. La bandiera a scacchi sarà esposta alla prima imbarcazione che transita sul traguardo dopo aver coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo, oppure alla prima imbarcazione che, al completamento del giro in corso dopo lo scadere dei cinquanta minuti di gara, si trova in testa alla corsa.

La corsa avrà termine dopo che l'imbarcazione, presunta al primo posto, taglierà il traguardo.

Tutte le altre imbarcazioni, indipendentemente dalla classe di appartenenza, saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.

Ogni imbarcazione che attraversa la linea di traguardo dopo l'imbarcazione vincente è classificata considerando il tempo ed il numero di giri completato purché abbia coperto il numero minimo di giri annunciati al briefing dei piloti.

La gara può essere ridotta o fermata sulla linea di traguardo in qualsiasi momento sventolando la bandiera a scacchi. Questo determina la fine della gara.

Il numero di giri completati dall'imbarcazione vincente determinerà il numero di giri per la norma del 70%.

Per essere classificato occorre completare almeno il 70% dei giri completati dall'imbarcazione vincente, arrotondando per eccesso o per difetto al giro completo più vicino e aver preso la bandiera a scacchi senza aver ricevuto nessun tipo di assistenza esterna.

Es.:

Nr.giri	70%	Nr. giri	70%	Nr.giri	70%	Nr giri	70%	Nr.giri	70%
2	1	5	3	8	6	11	8	14	10
3	2	6	4	9	6	12	8	15	10
4	3	7	5	10	7	13	9	16	12

Considerato che la gara ha la durata di 50 minuti, il tempo massimo entro il quale i concorrenti possono prendere il via è di 15 minuti ed il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del 1° concorrente è di 15 minuti; trascorso tale termine la bandiera a scacchi viene ritirata e il concorrente non viene classificato la gara viene fermata da Direttore di Gara.

Quando viene calcolato il numero dei giri completati da una imbarcazione nel calcolo del 70%, il suo ultimo giro (dopo l'arrivo del vincitore) non deve essere più lento del 50% della media del suo giro più veloce (Art.319.01 UIM).

L'equipaggio che causa l'interruzione della gara non sarà classificato né potrà ripartire. Se l'equipaggio sanzionato fa reclamo, gli sarà consentito ripartire, ma il risultato sarà soggetto alla decisione della giuria. Affinché la gara non subisca ritardi, il reclamo relativo all'inclusione di un equipaggio nella ripartenza potrà essere inizialmente verbale. Un regolare reclamo scritto dovrà essere presentato dopo la fine della manche o della gara. Nel caso in cui non venisse presentato regolare reclamo scritto entro 30 minuti dalla fine della manche o della gara, l'equipaggio che ha presentato il reclamo verbale sarà squalificato da quella manche o gara.

Art. 10.1 – Giro di ricognizione

Prima della partenza ufficiale verrà effettuato il giro di ricognizione del percorso (warm-up), obbligatorio per tutti gli equipaggi, al seguito della barca starter o prima della gara a bordo di imbarcazione fornita dall'organizzatore come da istruzioni impartite dal Direttore di Gara durante la riunione piloti.

Gli equipaggi che non ottemperano a quanto sopra avranno 30" di penalità.



E' facoltà del Direttore di Gara annullare il giro di ricognizione in caso di avverse condizioni meteo-marine e procedere con eventuale percorso di riserva.

Art. 10.2 - Partenze

Le partenze avvengono in gruppo con la barca starter.

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.

In tutte le prove di Campionato Italiano l'ordine di partenza (della gara) sarà determinato dalla Pole Position. In caso di prova di Campionato Italiano inserito all'interno di una manifestazione Internazionale con più gare, l'ordine di partenza sarà dato dalla classifica della gara precedente; la seconda gara userà come ordine di partenza la classifica della prima gara e l'eventuale terza la classifica della seconda.

Nella prima giornata le prove saranno suddivise in libere e in cronometrate che determineranno la Pole Position.

Le barche sotto le gru dovranno presentarsi per l'alaggio prima della gara in ordine contrario al risultato della Pole Position o della griglia comunicata – una ogni 5 minuti circa.

Art. 10.3 – Boe di virata

Nelle gare Offshore la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1,6 Mn (3.000 mt) dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90°, devono essere utilizzate 2 boe ancorate a oltre 50 mt. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

Un pilota che, a causa di una scorrettezza di un altro pilota, è costretto a saltare una boa di percorso o il cancello, se la scorrettezza è documentata tramite immagini televisive o rilevata dagli Ufficiali di Boa, non viene penalizzato.

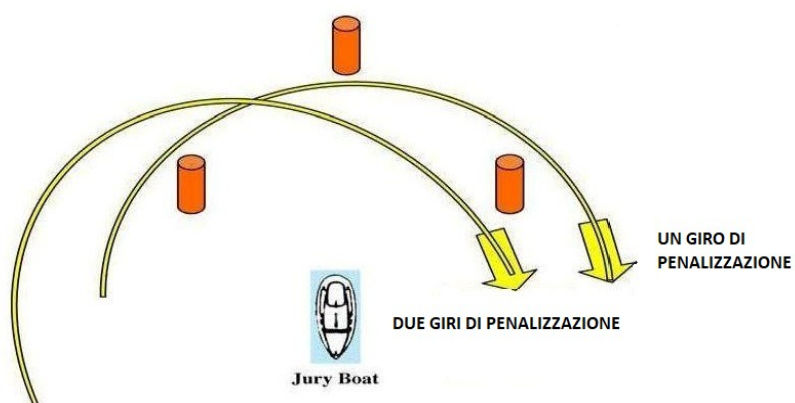
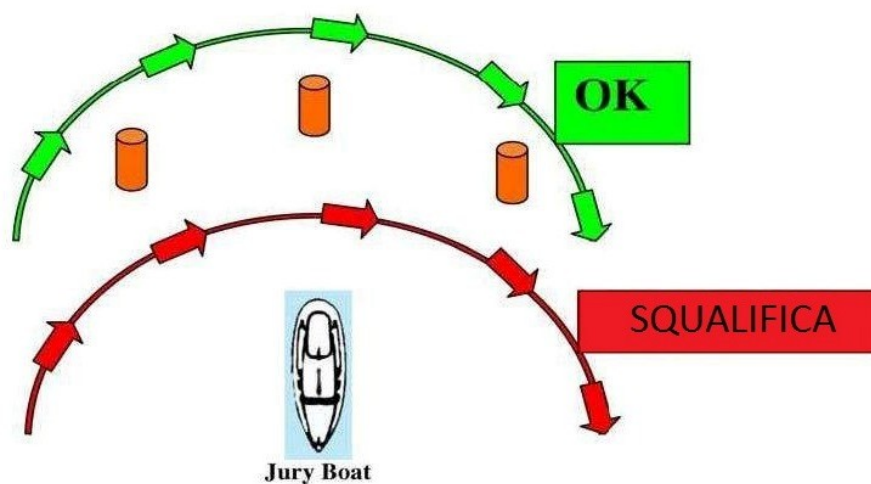
Un pilota reo di aver effettuato la scorrettezza di spingere volontariamente fuori boa un altro concorrente, è sanzionato con 30".

Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda pari a € **300,00.=** da versarsi sul campo di gara direttamente alla FIM.

SALTO DI BOA premesso che non è consentito invertire la rotta per riprendere la boa, nel caso in cui una imbarcazione salti una boa viene applicata la penalità di un giro ad ogni salto di boa, se un equipaggio salta tre boe nella stessa gara si applica la squalifica.

Art. 314 UIM - il passaggio nella boa di virata deve avvenire nella direzione e dalla parte stabilita nelle "Istruzioni di gara" o come spiegato durante la riunione piloti -

DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA





Art. 11 – Dopo gara

Per essere classificati, i concorrenti non devono ricevere alcuna assistenza esterna, procedere accostati, far salire a bordo altre persone ecc., prima di raggiungere l'area di verifica post gara ed essere svincolati dal Commissario Tecnico. Il non rispetto di tale norma comporta la squalifica.

Le verifiche post gara comprendono tutti i controlli ritenuti necessari dai Commissari Tecnici affinché imbarcazione, motore ed equipaggiamento siano dichiarati conformi al regolamento FIM/UIM.

Tutti i concorrenti devono rimanere disponibili e la Segreteria Gara deve essere informata su dove poterli contattare dopo la gara durante il periodo riservato ai ricorsi. Tutte le imbarcazioni devono essere disponibili per la verifica post gara fino ad 1 ora dopo il termine della gara.

La Segreteria Gara chiuderà 1 ora dopo l'esposizione delle classifiche di gara.

Durante le manifestazioni possono essere presi campioni di carburante per test di laboratorio che ne confermino la conformità ai regolamenti.

Art. 12 – Iscrizioni al Campionato Italiano – conferma partecipazione alle gare.

Gli equipaggi possono iscriversi al Campionato Italiano della Classe secondo le modalità indicate dalla F.I.M nella circolare 2026.

La sostituzione del 1° pilota e del 2° pilota è ammessa purché all'atto dell'iscrizione sia stato iscritto un 3° pilota. Il titolo viene assegnato alla barca e ai piloti che insieme hanno il punteggio migliore.

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova.

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

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi non iscritti a Campionato Italiano. (Circolare Iscrizione Campionato Italiano)

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

La composizione degli equipaggi che effettuano le prove ufficiali e/o prendono il via nelle manifestazioni Offshore deve essere la stessa che viene dichiarata sul foglio di verifica amministrativa.

Eventuali variazioni, pena la squalifica, devono essere comunicate per iscritto dal 1° pilota con le stesse modalità previste per le verifiche amministrative prima dell'inizio delle prove e/o della gara.

È tassativamente vietato imbarcare persone diverse da quelle dichiarate alle verifiche amministrative, pena la squalifica.

Art. 13 – Punteggio

Il punteggio da assegnare ai piloti partecipanti alle varie prove di Campionato Italiano è il seguente:

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



In caso la gara venga sospesa o accorciata durante il suo svolgimento, se il vincitore:

- ha completato minimo il 70% del percorso originario (all'ultimo passaggio sul traguardo rilevato): verrà assegnato il punteggio pieno;
- ha completato dal 40% a meno del 70% del percorso originario (all'ultimo passaggio sul traguardo rilevato): verrà assegnato metà del punteggio;
- ha completato meno del 40% del percorso originario (all'ultimo passaggio sul traguardo rilevato): nessun punteggio verrà assegnato.

Il numero dei giri effettuati dal vincitore, determinerà il nuovo calcolo del 70% che gli altri concorrenti devono coprire per essere classificati.

Art. 14 - Classifica finale del Campionato Italiano

Il punteggio acquisito in ciascuna delle prove del Campionato Italiano determina la classifica finale del Campionato Italiano.

Vengono presi in considerazione i punteggi ottenuti nelle prove previste a Calendario Offshore 2026 da tutti i piloti e dalle Associazioni di appartenenza dei partecipanti al Campionato Italiano o targa F.I.M.

Partecipare vuol dire che l'equipaggio deve aver superato le verifiche amministrative, firmato il foglio di presenza alla riunione piloti, l'imbarcazione deve avere superato le verifiche tecniche.

In caso di parità prevale il pilota che abbia vinto più gare, a parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi 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 cui hanno partecipato i contendenti.

I punteggi sono assegnati alla combinazione barca equipaggio che ha ottenuto più punti insieme come specificato nel modulo di iscrizione al Campionato Italiano 2026.

Art. 15 – Sostituzione imbarcazione durante il Campionato Italiano.

In caso di sostituzione forzata dell'imbarcazione per incidente, affondamento, ecc. (necessita dichiarazione scritta e convalida di uno Stazzatore F.I.M.) al fine di poter sommare i punti ottenuti per la classifica finale, la stessa può essere sostituita con una dello stesso tipo (monocarena o multicarena) solo per completare la stagione agonistica oppure, se danneggiata, fino ad avvenuta riparazione dell'imbarcazione originale che deve essere ristazzata.

Se una nuova imbarcazione è stata ordinata e confermata per iscritto dal Costruttore per consegna prima della prima gara della stagione e non consegnata per circostanze imprevedibili, documentate per iscritto, una barca sostitutiva dello stesso tipo può essere usata sino alla consegna della nuova barca al concorrente.

I punteggi acquisiti con l'imbarcazione sostitutiva possono essere trasferiti fino ad un numero di 2 gare di quelle previste a calendario.

L'eventuale imbarcazione sostitutiva deve avere le stesse dimensioni previste nei Regolamenti F.I.M e U.I.M.

Art. 16 – Premiazioni

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.

Art. 17 – Decoro e livrea

I piloti ed i relativi meccanici/assistenti devono sempre indossare abbigliamento e calzature adeguatamente rispettosi del contesto urbano in cui vengono allestiti i campi di gara delle manifestazioni FIM. I piloti devono presentarsi alle gare, di qualsiasi tipo e validità, portando applicati alla tuta da gara: nome cognome, stemma della bandiera italiana.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 100.

È fatto obbligo l'uso del gazebo sui campi di gara la cui misura dovrà essere min. di m3x5. Dovrà essere montato prima delle verifiche amministrative/tecniche. Tale inosservanza (segnalata dal Delegato della Commissione) comporterà una sanzione di € 200 che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

Art. 18- Servizio di cronometraggio – Giudici

Il servizio cronometraggio è obbligatorio per le gare titolate.

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del Settore Ufficiali di Gara della F.I.M.

La determinazione delle posizioni di classifica è di competenza degli Ufficiali di Gara.

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

Art. 19 - Reclami e depositi cauzionali

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

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

I reclami sportivi dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa 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.

Le riprese televisive e/o fotografiche, dove esistenti, potranno essere utilizzate, ai fini delle decisioni finali, in caso di reclami, sanzioni, provvedimenti od indagini della Giuria e degli organi giurisdizionali FIM.

Art. 20- Sanzioni

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

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

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



menzionati sulla licenza.

Art. 21 – Carburante – Rifornimento

È consentito solo l'impiego di carburante di tipo automobilistico, normalmente reperibile alla pompa sulla rete stradale di distribuzione o presso le normali "stazioni" esistenti nelle località ospitanti. È escluso ogni tipo di additivo liquido, solido o gassoso di potenziamento o di antidetonanza vedi regolamento e verifiche tecniche artt. 504 e seguenti Offshore Rules UIM (anno in corso).

La FIM si riserva il diritto di rendere obbligatorio, inizialmente anche a titolo sperimentale e anche in una sola gara, l'uso di mono carburante nelle manifestazioni nazionali e internazionali.

Sono vietate operazioni di refuelling al di fuori delle aree indicate nello Avaprogramma.

Art. 22 – Sicurezza

Art. 22.01 – TURTLE TEST

Per poter competere con una imbarcazione dotata di sistemi di ritenuta, tutti i membri dell'equipaggio devono aver sostenuto un test di evacuazione dalla capsula sommersa (c.d TURTLE TEST) ed essere in possesso della certificazione, in corso di validità (14 mesi dalla data di rilascio), rilasciata da un Organo accreditato dalla FIM.

Durante l'esecuzione del Turtle Test i piloti devono obbligatoriamente indossare il dispositivo di cui al successivo punto 22.03.

Le disposizioni per l'esecuzione del Turtle Test sono disponibili presso la segreteria della UIM.

Art. 22.02 – CASCHI

Tutti i componenti dell'equipaggio dovranno indossare un casco JET omologato, la sigla "/J" 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.

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. 22.03 Collare sottocasco

Tutti i piloti che partecipano a manifestazioni motonautiche con imbarcazioni Offshore One devono indossare il collare sottocasco agonistico.

Art. 22.04 - TUTA DA GARA E GIUBBOTTO SALVAGENTE.

È fatto **obbligo a tutti i membri dell'equipaggio** di indossare, durante tutte le fasi di attività in acqua, un **giubbotto salvagente omologato**.

Il giubbotto salvagente potrà essere:

- di tipo "**capsule suit**", comunemente utilizzato nelle categorie circuito, offshore e similari;
- di tipo **gonfiabile ad attivazione manuale**.

È **assolutamente vietato** l'utilizzo di **giubbotti salvagente gonfiabili ad attivazione automatica**, indipendentemente dalla tipologia o dal sistema di attivazione.

In **alternativa al giubbotto salvagente**, è consentito l'utilizzo di **tuta autosostentante**, purché omologata e idonea all'attività agonistica svolta.

Il rispetto di quanto previsto dal presente articolo sarà oggetto di **verifica durante i controlli tecnici pre-gara**. La mancata conformità comporterà l'impossibilità di prendere parte alla manifestazione fino al ripristino delle condizioni di sicurezza richieste.

Il pilota resta il solo responsabile della scelta e dell'efficienza e del dispositivo utilizzato.

Art. 22.05 – 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

La punta dello scarpone non sarà mai è accettata come punto di sollevamento.

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 sospendite 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.

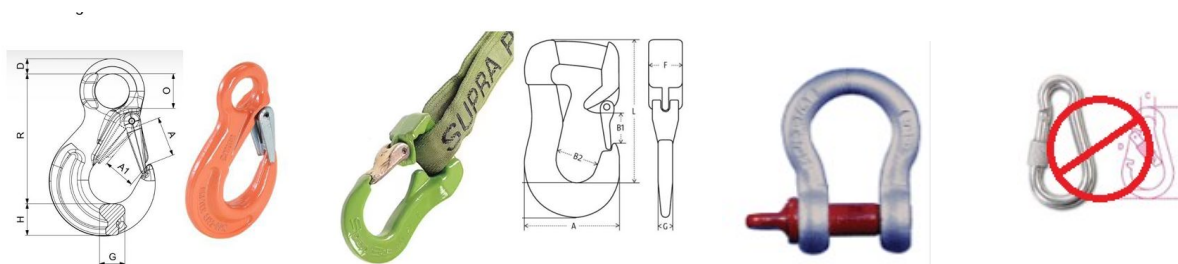
Per la connessione delle fasce di sollevamento ai punti di sollevamento della barca, è espressamente vietato l'utilizzo di ganci del tipo “moschettone” ed è consentito unicamente l'uso di ganci del tipo “grillo con perno a vite” o “ganci di sollevamento” adeguatamente dimensionati e tarati (vgs figura).

Un minimo di due membri del team deve gestire le operazioni di varo o alaggio, dotati di casco antinfortunio 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. 22.06 – È vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo, alaggio scafi, sui pontili per attracco scafi e sopra l'imbarcazione.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 200,00.=.

Art. 23 – Assistenza in mare

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. L'omissione di soccorso comporta l'esclusione immediata dalla gara (cartellino rosso). L'equipaggio che fornisce assistenza deve, quando sollevato dai propri doveri a seguito dell'intervento del personale di salvamento, continuare la gara fino a completarla.

Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo la seguente normativa;

- Gara in circuito in più giri:



Si ricostruisce il tempo finale sulla media dei giri completati, annullando il tempo del/dei giri in cui l'equipaggio ha prestato il soccorso.

È vietato ai concorrenti, fermarsi sul luogo dell'incidente nel caso fossero già presenti i mezzi di soccorso/assistenza.

Art. 23.1 – Gara interrotta – Intervento PACE BOAT

In caso di capovolgimento di una imbarcazione, la gara verrà immediatamente interrotta.

L'interruzione avverrà con l'esposizione della bandiera rossa sulla linea del traguardo da parte della barca giuria, dalle imbarcazioni di controllo sulle boe di virata e comunicata via radio dal Direttore di Gara sul canale di gara WHF a tutti i piloti.

RIPARTENZE

Se la gara viene interrotta durante il primo giro, e in ogni caso prima che la barca "leader" lo abbia completato, la gara verrà ripresa seguendo la normale procedura di partenza diminuendo di un giro la gara dal numero dei giri precedentemente stabilito.

Se la gara viene interrotta dopo che la barca "leader" ha completato il primo giro, le imbarcazioni si dovranno recare nell'area della "PACE BOAT", comunicata preventivamente durante la riunione piloti, ed attendere le comunicazioni che verranno impartite via radio dal Direttore di Gara.

In ogni caso, sia che la partenza avvenga con normale RIPARTENZA o tramite PACE BOAT tutte le imbarcazioni devono seguire le istruzioni di seguito descritte:

- l'interruzione della gara verrà immediatamente comunicata via radio sul canale di gara dal Direttore di gara e la bandiera rossa verrà esposta dalla barca giuria sulla linea del traguardo e da tutte le imbarcazioni al controllo delle boe;
- tutte le imbarcazioni dovranno immediatamente RIDURRE la velocità, continuando a seguire il normale percorso di gara, transitare sulla linea del traguardo e raggiungere l'area della "pace boat" comunicata durante la riunione piloti;
- quando tutte le imbarcazioni avranno raggiunto l'area della "pace boat", attenderanno le istruzioni dalla direzione di gara. Quando la "pace boat" esporrà bandiera gialla, tutte le imbarcazioni la seguiranno in fila indiana nell'ordine di passaggio al giro precedente l'interruzione della gara che verrà comunicato via radio.

Nessun sorpasso sarà ammesso durante questa fase e verrà penalizzato con un cartellino giallo e un addebito di 30 secondi per ogni barca sorpassata.

Eventuali comportamenti ostruzionistici dell'imbarcazione che precede, perpetrato ai danni delle barche che seguono, saranno sanzionati con il cartellino giallo e un addebito di 30 secondi.

Laddove una imbarcazione che precede le altre presenti problematiche tecniche che non le consentano di effettuare la procedura come sopra descritto, (fila indiana a ridosso della barca che la precede) ha l'obbligo di comunicare immediatamente al Direttore di Gara la situazione di anomalia in cui versa.

In questa eventualità le altre imbarcazioni che seguono, su comunicazione del direttore di Gara, possono provvedere al sorpasso della barca interessata al guasto.

- La "pace boat" continuerà a girare sul percorso esponendo la bandiera gialla sino a quando non verranno ristabilite completamente le normali condizioni di gara;
- la ripartenza avverrà nel momento in cui dalla "pace boat" verrà esposta la bandiera verde e verrà comunicato via radio a tutti i piloti;
- nessuna imbarcazione potrà sorpassare sino a quando non avrà attraversato la linea del traguardo nel proprio ordine;
- in caso di ripartenza con "pace boat" il tempo massimo di gara verrà allungato fino ad un massimo di 60 minuti contro i 50 minuti previsti dal Regolamento;
- è a completa discrezione del Direttore di Gara continuare la procedura "pace boat" sino al ripristino completo delle normali condizioni di gara; ogni passaggio sul traguardo verrà considerato giro completato a tutti gli effetti anche, nel caso, fino a completamento di tutti i giri previsti fino alla esposizione della bandiera a scacchi;



- la procedura “pace boat” non è soggetta a nessun tipo di protesta a fine gara essendo ad esclusiva discrezione del Direttore di Gara di cui lui solo ne è responsabile.

Art. 24 – Anti inquinamento

Norme valide per ogni tipo di manifestazione nazionale ed internazionale

1) Inquinamento acustico

CONCORRENTI: in aggiunta alle norme considerate nel regolamento U.I.M. relative al limite massimo di rumore, è vietato produrre con le imbarcazioni rumori in acque chiuse o porti che disturbino l'ambiente.

È vietato eseguire prove all'interno dei porti.

Nel caso di riscaldamento di motori all'interno del porto è consentito l'uso di un dispositivo silenziatore adeguato, contrariamente le imbarcazioni devono essere rimorchiate fuori dal porto in posizione isolata.

È raccomandato di tenere i motori al minimo.

ORGANIZZATORI: devono provvedere al servizio di rimorchio all'esterno del porto.

2) Inquinamento carburante

CONCORRENTI: È severamente proibito disperdere gli idrocarburi (carburante olio ecc.) nell'ambiente. Pertanto, si raccomanda l'uso di mezzi e attrezzature idonei ed omologati per il trasporto e stoccaggi (taniche omologate), per il travaso ed il rifornimento (uso di taniche omologate con apposito beccuccio – vedi allegato A).

È obbligatorio per la raccolta di eventuali sgocciolamenti e residui utilizzare sempre il tappeto assorbente.

È vietato il rilascio di idrocarburi, olio, etc., in modo particolare mentre l'imbarcazione sta: riscaldando il /i motore/i, uscendo o entrando nel porto, planando, durante le prove e la gara.

È vietato espellere fumo nero o bianco dal motore nelle situazioni sopra indicate.

ORGANIZZATORI: un efficiente dispositivo di depurazione dell'acqua e/o nel parco alaggi.

3) Penalizzazioni

CONCORRENTI: che non rispettino la normativa sull'inquinamento e che siano segnalati al Direttore di Gara, dal Comitato Organizzatore, dal Delegato Commissione Offshore, dal Commissario UIM o dagli ufficiali di Gara sono penalizzati dallo stesso Direttore di Gara, in relazione alla gravità del fatto, come segue:

- ammenda da € 105 a € 1035

- oppure

- esclusione dalla gara.

I concorrenti devono adeguarsi alle disposizioni comunicate dal Direttore di Gara.

Gli ORGANIZZATORI: che non rispettino le norme, su richiesta della Giuria e del Commissario U.I.M. sono sanzionati dalla Federazione.

Art. 25 – Pubblicità - TV

Ogni imbarcazione iscritta al Campionato dovrà tenere a disposizione del Comitato Organizzatore Locale (COL) n. 3 “Spazi Immagine” tali spazi potranno essere utilizzati per pubblicità purché non in contrasto con sponsor già presenti sull'imbarcazione, e avranno le seguenti dimensioni e disposizioni.

Numero 3 spazi di cm 30X40 o superficie equivalente, posizionati 1 sulla coperta e 2 sulle fiancate dell'imbarcazione, non sono accettati lo specchio di poppa, l'interno delle punte degli scarponi ed il tunnel.

L'infrazione al presente articolo comporta la perdita degli eventuali benefit messi a disposizione dal Comitato Organizzatore Locale oltre ad un'ammenda di € 200,00.=.



Ogni imbarcazione deve essere in possesso di due GoPro (o similare) per migliorare il prodotto TV.

Art. 26 - Gare con Touring Cup

Qualora la categoria Offshore One Green Class partecipi alla medesima competizione della Touring Cup, si applicheranno le norme del Regolamento del Campionato Italiano Touring Cup relative a percorso, durata della gara, procedure di partenza, gara interrotta e boe di virata.

Art. 27 – 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 sui piloti durante le prove e le gare, come da protocollo della Commissione Medica allegato e per il pubblico presente alla manifestazione.
- 2 Un medico responsabile dell'organizzazione del Pronto Soccorso della manifestazione anche con funzione di collegamento FIM/COL e strutture locali.
- 3 Presenza di adeguato numero di imbarcazioni e addetti per la sorveglianza percorso (**obbligatoriamente 1 per miglio**) e recupero di imbarcazioni in avaria.
- 4 Un referente del Comitato organizzatore (vedi lista per ruoli specifici nel Capitolato) 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 50 nodi omologata per almeno 5 persone, non sono ammessi ospiti su tale imbarcazione.
- 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. (vedi Capitolato)
- 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 2 gru oltre 8 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 Servizio cronometristi (per rilevare tempi giro per giro singola imbarcazione).
- 24 Predisporre posizione Radioman/Race Control entrambe attigue, in area delimitata e con fornitura di Tenda, tavoli, prese multiple di corrente 220v.
- 25 Moduli controllo gara: a) sala riunione per briefing con impianto di amplificazione e registrazione per 50/70 persone – b) sala o postazione radio (vedi punto 24) per controllo gara – c) locali per riunione giuria o tecnica.
- 26 Bollettino meteo A.M. o C.P.
- 27 Premi gara – minimo i primi 3 classificati (2 coppe per equipaggio) di ogni categoria Offshore e ogni categoria Endurance – Honda Offshore e Touring Cup
- 28 Servizio logistico ricevimento: concorrenti, stampa, VIP, Ufficiali FIM, UIM.
- 29 Addetto stampa e sala stampa: con linea fax, fotocopiatrice.
- 30 Adeguata produzione televisiva da concordare con Federazione.
- 31 Fornitura di servizio elicottero per le riprese televisive.
- 32 Servizio fotografico della manifestazione tramite fotografo ufficiale che metta a disposizione degli equipaggi il materiale senza costi aggiuntivi per i piloti.
- 33 Produzione di riprese video che devono essere messe a disposizione della Federazione e dei piloti senza costi aggiuntivi.
- 34 Creazione di una rassegna stampa e di ogni documento mediatico che deve essere messo a disposizione della Federazione.
- 35 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.
- 36 Convenzioni alberghiere
- 37 Ospitalità:
 - a) stampa specializzata e TV accreditati FIM
 - b) delegato UIM viaggio, vitto, alloggio (solo gare internazionali)
 - c) una persona designata dal COL addetta a collaborare con il personale del Motorhome inviato dalla FIM. (vedi Capitolato)

IL RIFORNIMENTO CARBURANTE POTRA' AVVENIRE SOLO E UNICAMENTE PRESSO IL DISTRIBUTORE CARBURANTE (SE PRESENTE NEL PORTO/MARINA)

O IN AREA PREDISPOSTA ALLO SCOPO DALLA ORGANIZZAZIONE, CON TUTTI I CRITERI DI SICUREZZA PREVISTI. TRASGREDIRRE A QUESTA NORMATIVA PUO' PORTARE ALLA SQUALIFICA IMMEDIATA.

ALLEGATO -A

Taniche per il carburante

Tanica per carburante tipo Biberon da 20 Litri

Tubo di travaso o attacco rapido

FUEL TANKS
→ FILL SYSTEM



Tanica in Metallo da 20 litri

Aggancio per tanica in Metallo o con tubo in plastica

