

REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE ENDURANCE BOAT RACING 2023

Approvato con delibera del Presidente nr. 6 del 13 febbraio 2023

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.

1 – PREMESSA

In attuazione dello Statuto Federale che all'articolo 1 ultimo comma recita: "La Federazione Italiana Motonautica (F.I.M.) aderisce all'Unione Internazionale Motonautica (U.I.M.) e ne è l'unico rappresentante in Italia", l'attività di Endurance Internazionale in Italia si svolge secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche.

L'attività Nazionale Endurance è disciplinata secondo le norme di cui ai successivi articoli integrate dai predetti regolamenti U.I.M.

Le regole applicabili all'Endurance sono esclusivamente quelle comprese nel presente Regolamento od in un suo supplemento emesso dall'Autorità Sportiva Nazionale.

Nel presente Regolamento, tutte le unità da diporto, a prescindere dalle dimensioni, sono denominate "imbarcazioni".

La specialità Endurance è costituita allo scopo di favorire lo sviluppo della motonautica ed è riservata ad imbarcazioni, da diporto, monocarena di lunghezza compresa tra 5 e 8,99 metri.

1.2 - Le gare Endurance si svolgono in acque aperte alla navigazione; pertanto, devono effettuarsi nel rispetto del Codice della Navigazione, delle Leggi Nazionali e delle Ordinanze locali vigenti.

2 – PROVE DI CAMPIONATO DEL MONDO E CAMPIONATO D'EUROPA IN ITALIA

Lo svolgimento del C.M. e del C.E. è disciplinato dall'U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionali.

3 – ATTIVITA NAZIONALE

3.1 – PILOTI AMMESSI

Sono ammessi, all'attività Nazionale Endurance, i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni

affiliate alla F.I.M. in possesso di licenza residenti in Italia; sono parimenti ammessi all'attività Endurance nazionale piloti di nazionalità straniera, in possesso di licenza e nulla osta della rispettiva 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. Hanno diritto ai vari benefit che i Comitati Organizzatori mettono eventualmente a disposizione.

I piloti privi di cittadinanza italiana e i piloti non iscritti a Campionato Italiano acquisiscono punti nelle singole gare, possono accedere ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori ma sono esclusi da qualunque contributo, rimborso e/o agevolazione federale.

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.

3.2 – 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. Si possono iscrivere al Campionato Italiano numero tre piloti per ogni imbarcazione, dei quali due devono essere sempre presenti. Il titolo viene assegnato ai due piloti con il punteggio maggiore.

Contestualmente all'iscrizione, l'equipaggio deve versare alla F.I.M. una cauzione a titolo di garanzia per la partecipazione a tutte le gare previste dal calendario nazionale, l'importo della cauzione è stabilito annualmente dal Consiglio Federale.

3.3 - RESTITUZIONE CAUZIONE

La cauzione sarà restituita l'ultimo giorno dell'ultima prova di Campionato Italiano se l'equipaggio parteciperà a tutte le gare previste a calendario.

Chi non partecipa ad una prova per una qualunque ragione (salva la certificata irripabilità temporanea o definitiva del mezzo) perde la cauzione versata ma può partecipare alle rimanenti prove di Campionato Italiano senza alcun ulteriore esborso.

Le cauzioni non restituite saranno incamerate dalla FIM

3.4 – ISCRIZIONI

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 F.I.M. entro le ore 24,00 del martedì precedente alla manifestazione stessa.

Per l'equipaggio che non comunicherà la mancata partecipazione è prevista ammenda pari ad Euro 500,00 da versarsi alla prima manifestazione successiva.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi che effettuano una partecipazione occasionale.

La stessa deve pervenire per iscritto alla F.I.M. 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.

I PILOTI POTRANNO ISCRIVERE LA PROPRIA IMBARCAZIONE CON IL NOME DEL TEAM O DEL PROPRIO SPONSOR.

3.5 - ASSEGNAZIONE TITOLI

Il Campionato Italiano Endurance Boat Racing sarà indetto a condizione che vengano versate minimo nr.8 cauzioni (totale per entrambe le categorie Sport, Boat Production e Pro).

Il Campionato Italiano Endurance Boat Racing sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo a condizione che ad ogni gara vi siano presenti 8 imbarcazioni alla partenza (totale per le categorie Sport450, Boat300 e Pro150), per la Pro150 4 tempi il Campionato sarà ritenuto valido e sarà assegnato il titolo a condizione che ad ogni gara siano presenti 3 imbarcazioni alla partenza; nel caso in cui ci siano meno di 3 imbarcazioni partenti le stesse saranno inserite in unica classifica con la Pro 150.

Per le classi che non hanno ottenuto il predetto numero minimo, è indetto il Trofeo Nazionale “Targa F.I.M.”.

La partecipazione ad una gara è accertata solo se si superano le verifiche amministrative e tecniche. Diversamente, l'imbarcazione non può essere considerata iscritta e partecipante alla manifestazione.

3.6 - CLASSIFICA FINALE

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

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

3.7 – 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 Commissario Generale durante la riunione piloti.

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

È facoltà del Commissario Generale annullare il giro di ricognizione in caso di avverse condizioni meteo-marine e procedere con eventuale percorso di riserva.

3.8 - PARTENZE

Le partenze possono avvenire:

- In gruppo con 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.

3.9 - PERCORSI

La lunghezza del percorso non può essere inferiore a 38 miglia nautiche. Il percorso può essere effettuato su più giri ognuno dei quali non può essere inferiore a 3,5 Mn (tolleranza +/- 5%) e non può essere superiore a 4,5 Mn (tolleranza +/- 5%), il percorso è in ogni caso quello approvato dalla Commissione, ogni eventuale modifica deve essere approvata dal Comitato d'emergenza.

3.9.1 – PERCORSO DI RISERVA

Il C.O. di una gara che si disputi in mare deve prevedere, nell'avanprogramma, anche un percorso di gara sostitutivo di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale.

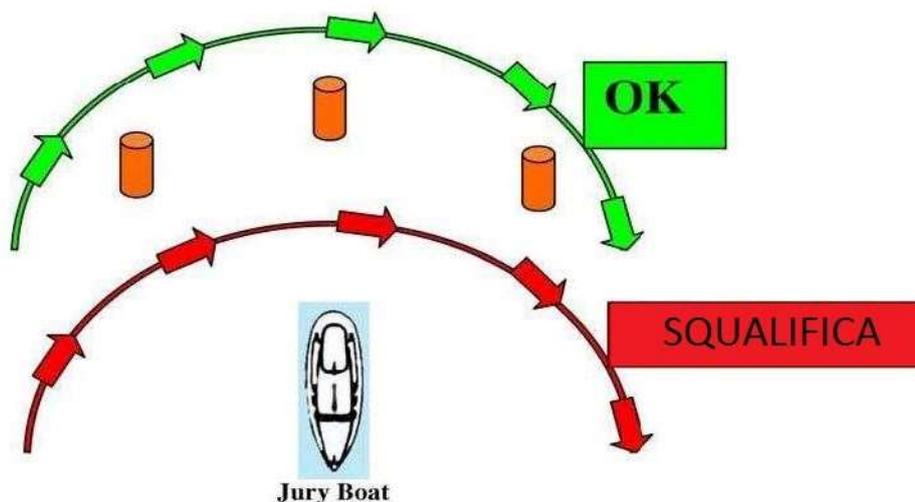
3.10 – BOE DI VIRATA O SEGNALI DI GARA

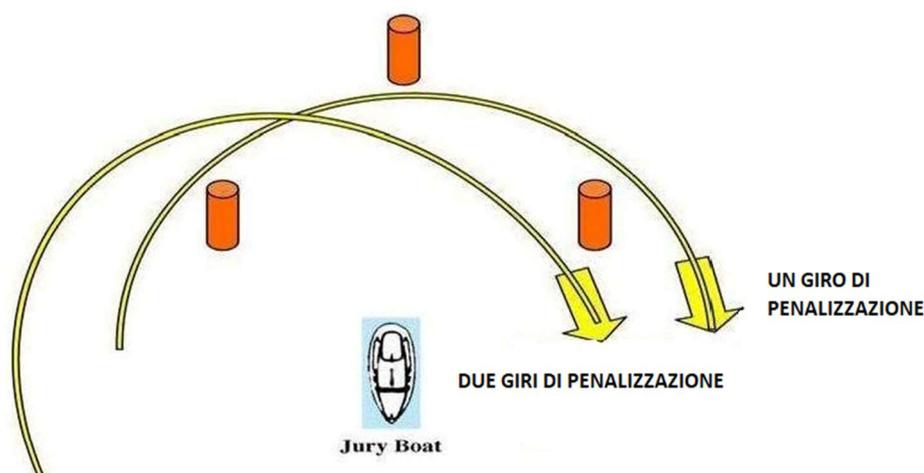
Nelle gare in circuito la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1 Mn dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90 gradi, devono essere utilizzate due boe ancorate a oltre 50 MT. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

In ogni tipo di percorso, come da indicazioni dell'avanprogramma o da specifiche durante il briefing pre-gara, viene applicata la penalità di un giro per ogni boa saltata, se un equipaggio salta tre volte la boa nella stessa gara si applica la squalifica.

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

DISEGNI CHIARIFICATORI DELLE BOE DI VIRATA





3.11 - 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 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. Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo sarà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce.

Il tempo massimo entro il quale la gara deve terminare dopo l'arrivo del 1° concorrente è di 15 minuti. La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo.

Se la bandiera a scacchi è data prima che l'imbarcazione di testa abbia compiuto il numero dei giri previsti, oppure prima dello scadere dell'ora, la gara è considerata ultimata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se la bandiera a scacchi è esposta in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento della Manifestazione.

Se la bandiera a scacchi è esposta, per errore, ad un'altra imbarcazione che non sia in testa, sarà considerata come annuncio differito di un arrivo. La classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta all'imbarcazione di testa.

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

3.12 – ASSISTENZA ESTERNA

Durante una gara è consentita ogni forma d'assistenza, il rimorchio è consentito solo in caso d'avaria. I motori, gli equipaggiamenti e gli accessori possono essere riparati o sostituiti, è indifferente che le parti di ricambio siano trasportate a bordo dell'imbarcazione o che provengano dall'esterno.

L'imbarcazione deve, in ogni caso, tagliare il traguardo con i propri mezzi.

3.13 – BANDIERE E LORO SIGNIFICATI

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

4 – SANZIONI

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

Il cartellino giallo o rosso o **blu** può essere inflitto dal Commissario Generale (U.I.M. art. 406.05).

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

5 – RECLAMI E DEPOSITI CAUZIONALI

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale per iscritto (anche per il tramite della Segreteria Corsa che fisserà 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.

6 – UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO

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

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

6.1 – DELEGATO COMMISSIONE FIM

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

- Assiste gli Organizzatori Locali.
- Partecipa, se richiesto, con parere consultivo, alle decisioni del Presidente di Giuria.
- Partecipa all'esame delle problematiche con il Commissario Generale cui compete la decisione finale.
- In emergenza, su richiesta del Commissario Generale, può sostituire uno degli Ufficiali di Gara.

6.2 – COMITATO D'EMERGENZA

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

- Commissario Generale
- Rappresentante del Comitato Organizzatore
- Delegato Commissione
- Responsabile Sanitario della manifestazione

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

7 – CLASSIFICHE E PUNTEGGI

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 F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

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

8 – 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**.

9 – PREMIAZIONE

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

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria.

L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.

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

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

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

10 – AVANPROGRAMMA

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

Deve essere inviata alla Commissione per l'approvazione, almeno **60** giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni Nazionali e Internazionali.

11 – GARE REGIONALI – INTERREGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

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

11.1 – Le manifestazioni Regionali e Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di Tessera Conduttore o Licenza F.I.M.

11.2 – È previsto effettuare prove di Campionato Italiano e Campionato Regionale nel corso della stessa manifestazione.

12 - Assistenza medica e soccorsi

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

13 - Assistenza tra concorrenti

13.1 – 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'applicazione dell'art. 4.2 del Regolamento Nazionale Endurance.

13.1.1 – Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo le seguenti normative:

- 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.

- Gara in linea:

Si ricostruisce il tempo finale sulla media dei settori cronometrati, annullando il tempo del settore in cui l'equipaggio ha prestato soccorso.

13.1.2 – 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 VHF 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.

14 – Ritiri

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

15 – Vietato Fumare

E’ 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 105,00.=.

IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L’APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA E DISCIPLINA

REGOLAMENTO TECNICO ENDURANCE

1. VALIDITÀ

Le nuove disposizioni devono essere emesse dalla F.I.M. non meno di 120 giorni prima dell’inizio della stagione agonistica o non oltre 60 giorni dopo la scadenza del termine di iscrizione al Campionato Italiano, salvo causa di forza maggiore.

1.1. Le norme di sicurezza

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

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

2. IMBARCAZIONI

Sono ammesse alle prove di Campionato Italiano le unità da diporto, con lunghezza fuori tutto (LOA) compresa tra 5 m e 8,99 m (non sono ammesse plancette o superfici riportate che non siano parte della struttura), classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modifiche ed integrazioni.

Nel presente Regolamento tutte le unità da diporto sono denominate “imbarcazioni”.

Per ogni imbarcazione, all’atto dell’iscrizione, deve essere documentata la regolare omologazione alla navigazione rilasciata da un Ente Certificatore riconosciuto da almeno una fra le seguenti Autorità/ Enti Tecnici Nazionali:

- Europa – CE / ISO (Direttiva sulle imbarcazioni da diporto);

- USA – USCG o State Certified;
- Australia / Nuova Zelanda – Australia Transport Council / Maritime New Zealand;
- Giappone – Japan Craft Inspection Organizations.

Enti Istituzioni tecnici:

- RINA (Italy);
- C.N.S.N.P. (France);
- AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (USA);
- DET NORSKE VERITAS (Norway);
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING (United Kingdom);
- NIPPON KYOKAI JAPAN (Japan);
- GERMANISCHER LLOYD (Germany).

Inoltre, solo ai fini del presente Regolamento, la Federazione Italiana Motonautica può rilasciare un certificato alle imbarcazioni costruite prima del 1° gennaio 2000 purché soddisfino gli standard generali delle imbarcazioni da diporto.

Per gli eventi titolati UIM, la Commissione UIM Pleasure Navigation deve essere informata della certificazione rilasciata dall'Autorità Nazionale e deve autorizzare l'uso dell'imbarcazione.

2.1. Certificazioni

Tutte le imbarcazioni costruite in qualsiasi paese della CE che partecipano al Campionato, devono essere conformi alla Normative ISO-CE (Direttiva sulle imbarcazioni da diporto) attualmente in vigore e devono possedere un certificato ed una targhetta dello scafo che soddisfino i già menzionati requisiti.

Il certificato e la targhetta dello scafo devono contenere i seguenti dati: Nome del Costruttore, Categoria di progettazione (A, B, C o D), la portata massima consigliata dal costruttore, il numero massimo di persone trasportabili, la massima potenza installabile (HP/Kw).

La targhetta di omologazione CE ed il codice HIN (hull Identificatio Number) devono essere attaccati allo scafo.

- 2.1.1.** Nelle competizioni che si dovessero svolgere in mare oltre sei miglia dalla riva, saranno ammesse solo le imbarcazioni da diporto omologate / certificate per questo tipo di navigazione.

2.2. Imbarcazioni dotate di cockpit chiuso

Tutti i membri dell'equipaggio di barche equipaggiate con cockpit chiuso devono essere seduti e legati con cintura di sicurezza omologata a 6 punti; sono inoltre obbligati ad esibire un regolare certificato di superamento del test di immersione annuale.

Queste imbarcazioni devono essere dotate di certificato di misura del cockpit e devono soddisfare l'articolo UIM 508 in materia di imbarcazioni con cockpit rinforzato.

I membri dell'equipaggio devono essere in grado di evacuare il cockpit in piena sicurezza in un tempo limite di 30 secondi. Gli ufficiali di gara tecnici sono autorizzati a verificare, in qualsiasi momento, questa circostanza.

All'interno del cockpit devono essere installati sensori di monossido di carbonio con relativo segnale di allarme acustico

2.3. Imbarcazioni dotate di cockpit parzialmente chiuso

Tutti i membri dell'equipaggio di barche equipaggiate con cockpit parzialmente chiuso sono obbligati ad esibire un regolare certificato di superamento del test di immersione annuale.

Queste imbarcazioni devono essere dotate di un portello di uscita per ogni membro

dell'equipaggio sufficientemente grande (minimo 55cm x 82,5cm) per garantire la rapida evacuazione dei piloti. In alternativa, è consentito l'utilizzo di un'unica apertura sufficientemente grande (minimo 1,3 m X 1,3 m) per consentire a tutto l'equipaggio di uscire immediatamente dalla barca. L'accesso a questa apertura non deve essere limitato in alcun modo.

Le imbarcazioni con cockpit parzialmente chiuso possono essere dotate di cinture di sicurezza. Qualora presenti, la barca deve essere conforme ai seguenti articoli Offshore: 508.01 (Crew Immersion Test), 508.16 (Air Supply), 508.18 (stop buttons for engine cut-off), 508.20 (Rear of Head Protection) and 508.21 (Specification of Harness).

2.4. Sostituzione dell'imbarcazione

Le imbarcazioni iscritte al Campionato Italiano possono essere sostituite, nel corso dello stesso, esclusivamente per cause di forza maggiore (ad esempio: danni strutturali o irreparabili che comunque devono essere certificati dai verificatori della Federazione Italiana Motonautica).

Nel corso di una manifestazione non è assolutamente ammessa la sostituzione dell'imbarcazione. Non è consentito, per nessuna ragione, effettuare le verifiche tecniche ed amministrative dopo il briefing dei piloti.

2.4.1. Per la definizione delle classifiche del campionato, i punteggi saranno assegnati all'equipaggio.

Nel corso della stagione agonistica, l'eventuale sostituzione dell'imbarcazione con altra rientrante nella medesima categoria non comporterà, per l'equipaggio, penalizzazioni nel punteggio.

Qualora l'imbarcazione dovesse essere sostituita con un'altra di categoria differente, i punteggi non saranno cumulabili con quelli acquisiti precedentemente alla sostituzione dell'imbarcazione e l'equipaggio risulterà iscritto in due classi differenti (con classifiche separate).

3. NORME DI SICUREZZA

3.1. Punta giallo o arancio fluorescente

Tutte le imbarcazioni "aperte" (non dotate di capsula chiusa o parzialmente chiusa) devono avere la prua di colore giallo fluorescente (vernice o materiale adesivo) per un minimo di 50 cm.

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

Tutte le imbarcazioni dotate di capsula chiusa o parzialmente chiusa devono avere la prua di colore arancione fluorescente (vernice o materiale adesivo) per un minimo di 50 cm.

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

3.2. Zavorra

La zavorra può essere solo del tipo solido e deve essere saldamente fissata alla struttura dell'imbarcazione. È vietato il fissaggio con cime, elastici o altro materiale facilmente rimovibile.

La presenza di zavorra ed il suo peso deve essere dichiarato agli Ufficiali di Gara Tecnici nel corso delle verifiche tecniche pre-gara e deve essere indicato nella Scheda Tecnica da parte del Commissario Tecnico.

L'uso di zavorra del tipo liquido è espressamente vietato.

Non è consentito l'uso di dispositivi di modifica dell'assetto dell'imbarcazione mediante il carico/scarico di acqua. Se l'imbarcazione ne è dotata, questi devono essere smontati o resi inutilizzabili prima della gara. Il Commissario di Gara Tecnico dovrà verificarlo prima e subito dopo ogni gara.

3.3. Boccaporti

Tutti i boccaporti, sia del vano motore che della coperta, devono essere opportunamente dimensionati e strutturati così da poter sostenere il peso di una persona in qualsiasi punto come da certificazione CE.

Per i battelli pneumatici è consentito l'utilizzo di una coperta con struttura rigida purché sia dimensionata e strutturata come nel precedente paragrafo.

3.4. Comando acceleratore

Il comando dell'acceleratore deve ritornare automaticamente in posizione neutra quando non viene esercitata pressione su di esso.

Il pilota non può gestire manualmente il comando dell'acceleratore ma può accelerare solo con comando a pedale.

Il copilota (c.d. throttle man) può accelerare solo con comando manuale. Nella categoria Sport 450 è fortemente consigliata la presenza di un membro dell'equipaggio dedicato alla gestione dell'acceleratore (c.d. throttle man).

3.5. Riserva di galleggiamento

L'imbarcazione deve essere dotata di una riserva di galleggiamento sufficiente a garantire allo scafo di galleggiare anche in caso di incidente o capovolgimento.

Dell'efficienza e dell'efficacia della riserva di galleggiamento è responsabile unicamente il pilota.

3.6. Sedili

I sedili di guida originali possono essere sostituiti con altri più adatti all'andatura sportiva e dotati di poggiatesta.

3.7. Stacco batteria

L'imbarcazione deve essere dotata di un comando "stacca batteria" il cui posizionamento deve risultare di immediata individuazione e accesso ai soccorritori. Il comando deve essere colorato o contornato di arancione e deve riportare l'indicazione ON/OFF.

3.8. Punti di sollevamento e sospendite

Tutte le imbarcazioni devono essere munite un minimo di tre "occhi" di sollevamento appositamente progettati per sopportare il sollevamento della barca completamente attrezzata e rifornita di carburante, con un adeguato margine di sicurezza.

Ogni imbarcazione deve essere dotata di apposite cinghie di sollevamento (c.d. sospendite) ognuna certificata per sostenere l'intero peso dell'imbarcazione.

Le sospendite devono essere di lunghezza adeguata e devono essere sostituite allo scadere della certificazione ed ogni volta che presentino abrasioni, segni di usura o rottura.

Per la connessione delle sospendite agli occhi di sollevamento della barca, è vietato l'utilizzo di ganci del tipo "moschettone" ed è consentito unicamente l'uso di ganci del tipo "grillo" (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 cinghie o dall'errato fissaggio alla imbarcazione o alla gru.

All'arrivo presso la gru, 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 o varo.



3.9. Stacco di sicurezza

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di un dispositivo di sicurezza che spenga il motore in caso di emergenza (es.: uomo in mare).

Ogni membro dell'equipaggio deve essere collegato allo stacco di sicurezza del motore per mezzo di un cavetto.

3.10. Radio VHF

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di una radio VHF marittima multicanale funzionante, che può essere anche del tipo "portatile". È raccomandato l'uso di auricolari.

3.11. Serbatoi

I serbatoi per il carburante devono essere omologati così come l'installazione a bordo, i sistemi di connessione ed i tubi di alimentazione devono rispettare i requisiti delle norme ISO attualmente vigenti (UNI EN ISO 10088:2013 – ISO 7840:2013).

3.12. Specchi retrovisori

Gli specchietti retrovisori laterali (lato di dritta e sinistro) sono obbligatori e devono avere una superficie minima di 60 cm² ciascuno. Gli specchietti devono essere fissati 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.

3.13. Estintori

È obbligatorio installare a bordo 1 estintore portatile della capacità minima di 2Kg classificato CE – ABC o US – AB che deve essere posizionato in un'area facilmente accessibile all'equipaggio.

Le imbarcazioni motorizzate con motori entro-bordo o entro-fuoribordo, in aggiunta, devono essere dotate di estintore automatico della capacità di 2 Kg posizionato nel vano motore.

Sono vietati gli inibitori di fiamma.

3.14. Dotazioni di sicurezza

Tutte le imbarcazioni, per l'intera durata della manifestazione (prove libere, pole position, gara) devono avere a bordo le seguenti dotazioni di sicurezza: una cima idonea al rimorchio di una lunghezza non inferiore a 10 mt, una bandiera di colore arancione delle dimensioni di

40 x 60 cm, un secchio o bugliolo, una pompa di sentina.

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di un golfare per il traino.

Nel caso in cui il Comitato Organizzatore lo ritenesse opportuno, possono essere richieste dotazioni di sicurezza aggiuntive e devono essere chiaramente indicate nell'avanprogramma.

3.15. Caschi

Tutti i membri dell'equipaggio durante lo svolgimento della gara, delle prove o in caso di sosta sul campo gara (ad esempio a causa di un guasto tecnico) dovranno indossare un casco di colore arancione che soddisfi gli standard FIA, SNELL conformemente alla lista di certificazioni pubblicata e consultabile sul sito della UIM.

<https://www.uim.sport/Documents/Document/List%20of%20authorized%20helmets%20as%20from%2001.01.2023.pdf>

Il casco di ogni membro dell'equipaggio deve essere identificato con il proprio numero di gara.

Le cifre del numero devono avere una altezza minima di 7,5 cm e devono essere dello stesso stile del numero di gara dell'imbarcazione. I numeri devono essere di colore nero e possono essere verniciati o fatti di materiale adesivo resistente.

Al casco non può essere applicato nessun dispositivo di registrazione delle immagini, ancorché di ridotte dimensioni.

3.16. Sistema di ritenuta frontale (FHR)

Tutti i membri dell'equipaggio di imbarcazioni dotate di capsula chiusa o parzialmente chiusa devono indossare un sistema di ritenuta frontale (FHR) che sia conforme agli standard SFI38.1 o FIA 8858.

Il sistema di ritenuta frontale deve essere dotato dello sgancio rapido (sistema di estrazione fast pin che ne garantisce l'immediato distacco dal casco).

3.17. Giubbotto di salvataggio

Tutti i membri dell'equipaggio, durante lo svolgimento sia della gara che delle prove, devono indossare un giubbotto di salvataggio che soddisfi le specifiche contenute nel documento "UIM Life Jacket Manufacturing Specifications" (disponibile, per la consultazione, sul sito dell'UIM) compendiate nell'allegato A del presente Regolamento.

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

3.18. Collare sottocasco

Tutti i membri dell'equipaggio di imbarcazioni aperte devono utilizzare un collare sottocasco omologato.

3.19. Tuta da gara

Durante lo svolgimento della gara e delle prove ufficiali è obbligatorio l'uso di una tuta da gara omologata.

È consentito, in aggiunta al giubbotto di salvataggio, l'uso delle tute autosostentanti omologate.

4. EQUIPAGGIO

4.1. Numero minimo

L'equipaggio di ogni imbarcazione deve essere composto da almeno due persone.

Il numero dei membri dell'equipaggio deve essere lo stesso in tutte le manche. Il driver deve essere lo stesso in tutte le manche.

4.2. Età

L'età minima per essere ammessi alle manifestazioni di Endurance è di 16 anni già compiuti alla data della disputa della gara. Gli elementi dell'equipaggio che non hanno raggiunto la maggiore età, devono esibire l'autorizzazione a gareggiare rilasciata da entrambi i genitori. Non è possibile assumere il comando dell'imbarcazione in mancanza dei requisiti prescritti dal presente Regolamento.

4.3. Documenti

All'atto delle verifiche amministrative, i membri dell'equipaggio devono esibire in originale i seguenti documenti pena l'esclusione dalla manifestazione:

- licenza F.I.M. per l'equipaggio e/o licenza internazionale e nulla osta della rispettiva Autorità Sportiva Nazionale;
- **Patente Nautica per almeno un componente dell'equipaggio;**
- certificato medico;
- documenti relativi all'imbarcazione ed all'apparato motore;

Ai componenti l'equipaggio saranno consegnati i seguenti documenti:

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

5. VERIFICHE TECNICHE

5.1. Verifiche tecniche pre - gara

Le verifiche tecniche pre - gara consistono nel controllo, documentale e visivo, dei requisiti di idoneità e di sicurezza prescritti dalle norme vigenti e dalle regole contenute nel presente documento.

Non è consentito per nessun motivo effettuare le verifiche amministrative e/o le verifiche tecniche pre - gara dopo il briefing piloti.

È responsabilità di ogni team predisporre, ordinatamente e in tempo utile, la propria imbarcazione, la documentazione e le dotazioni da sottoporre a verifica tecnica pre - gara.

5.2. Schede standard di verifica tecnica

All'atto delle verifiche tecniche pre -gara, gli ufficiali di gara tecnici effettueranno i controlli avvalendosi di una scheda di verifica tecnica standard (c.d. *check list*) – Allegato C.

Nel corso dei predetti controlli potrà comunque essere sottoposta a verifica l'idoneità di qualsiasi dispositivo, dotazione o particolare anche se non elencato nella citata *check list*.

5.3. Difformità

Eventuali difformità delle caratteristiche tecniche reali dell'imbarcazione e/o del motore rispetto a quanto riportato nei documenti presentati all'atto dell'iscrizione comporta l'esclusione dalla gara.

Tutti i documenti potranno essere oggetto di verifiche d'ufficio.

5.4. Verifiche tecniche post – gara

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

Le prime tre imbarcazioni saranno sottoposte a verifica tecnica ed i team le devono portare

immediatamente nel parco chiuso senza soste intermedie e senza toccare, sostituire o modificare nulla.

5.4.1. Verifica dei pesi

Tutte le imbarcazioni devono avere un peso minimo che sarà stabilito secondo quanto disposto dalle regole della rispettiva classe di appartenenza.

Il peso minimo deve essere verificato a fine gara e deve tener conto del peso dell'imbarcazione, delle dotazioni di bordo, del carburante residuo, dell'equipaggio in assetto da gara, 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.

Il peso del pilota sarà quello del suo corpo compreso il peso dell'abbigliamento di gara. È responsabilità di ogni pilota, all'atto delle verifiche tecniche pre-gara, di presentarsi, vestito in assetto da gara, presso gli Ufficiali di Gara Tecnici che ne rileveranno il peso.

Fanno fede solo le strumentazioni a disposizione degli Ufficiali di Gara Tecnici che avranno cura di verificarne il funzionamento e la precisione.

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 il peso minimo previsto non sia raggiunto sarà applicata la squalifica.

5.4.2. Verifica dei motori

Al termine della gara è prevista l'ispezione tecnica dei motori.

È obbligatorio per i piloti mettere a disposizione degli Ufficiali di Gara Tecnici tutte le chiavi, le attrezzature speciali ed i meccanici in modo che i propri motori possano essere smontati per verificare la conformità con il regolamento di tutti i componenti richiesti dagli stessi Ufficiali di Gara.

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

L'eventuale difformità del motore dalle specifiche tecniche o dalle prescrizioni del presente regolamento comporta la squalifica.

6. MOTORI

6.1. Regole generali

Ogni motore deve essere accompagnato dal rispettivo manuale d'officina (*workshop manual*).

A partire dal 01/01/2023, tutti i motori devono essere classificati come "motori a basse emissioni".

Gli unici motori FB che saranno considerati a basse emissioni e quindi idonei per gareggiare nelle classi P150, B300 e S450 dell'Endurance Gruppo B sono:

Motori 2 tempi: Mercury Optimax, Evinrude Fitch, Etec 1 gen / 2 gen;

Motori 4 tempi: tutti i modelli di tutti i costruttori.

I motori FB diversi da quelli indicati non saranno ammessi.

Tutti i motori installati devono essere stati disponibili per l'acquisto sul catalogo al dettaglio del costruttore e devono rimanere inalterati dalle specifiche tecniche originali.

Ogni pilota è obbligato a fornire la documentazione concernente le specifiche tecniche del proprio motore.

I motori più vecchi possono essere aggiornati con parti di ricambio attuali se queste non producono aumento di potenza e/o di cilindrata.

6.2. Cilindrata minima

Tutte le imbarcazioni devono avere una motorizzazione con una cilindrata non inferiore a 1000 cm³.

Se è consentito dalle regole della categoria di appartenenza ed è riportato nel certificato di omologazione dell'imbarcazione, la cilindrata potrà essere raggiunta con la doppia installazione. In tal caso i due motori devono essere identici ed indipendenti.

6.3. Organi di governo

Gli organi di governo (c,d, timonerie) di serie possono essere sostituiti con altri più idonei alle andature sportive.

Tutti i componenti utilizzati devono essere adeguati alle caratteristiche dell'imbarcazione e devono essere costruiti da aziende specializzate.

La documentazione (certificato del costruttore / cataloghi originali del costruttore) comprovante l'idoneità di tutte le parti che compongono il sistema di governo dell'imbarcazione, deve essere esibita sul campo gara su richiesta del Commissario di Gara Tecnico.

6.4. Sistemi di scarico

Le imbarcazioni che non emettono i gas di scarico all'interno del diametro dell'elica devono avere un livello di emissione sonora conforme alle disposizioni della Legge del Parlamento Europeo n. 2003/44/CE del 16.06.2003.

6.5. Punzonatura

Per le categorie ove è consentito l'utilizzo di motorizzazione strettamente di serie, gli Ufficiali di Gara Tecnici potrebbero attuare la procedura di seguito riportata:

- a. rilevare il numero di serie del motore e della/e centralina/e di governo;
- b. apporre sigilli (punzonare) al motore, alle trasmissioni, alla/e centralina/e di governo del motore prima della prima gara valida per il campionato italiano;
- c. verificare ad ogni manifestazione la rispondenza dei numeri di serie rilevati (motori/centraline);

Successivamente alla prima punzonatura, i piloti dovranno dichiarare qualsiasi necessità di sostituzione dei motori o di intervento tecnico che richieda la rimozione dei sigilli.

Alla prima manifestazione motonautica utile, successiva all'intervento di manutenzione / riparazione, il pilota dovrà richiedere la nuova punzonatura del motore.

La procedura appena descritta non preclude la possibilità di eseguire verifiche tecniche sui motori in ogni momento o in qualsiasi gara, per iniziativa dell'Ufficiale di Gara Tecnico o per reclamo.

La mancanza delle punzonature, se apposte, comporta la squalifica.

7. CARBURANTE

È ammesso esclusivamente l'impiego di carburante commerciale, così come fornito dai punti di rifornimento pubblici ubicati nelle aree portuali o stradali.

È vietato l'utilizzo di qualsiasi additivo liquido, solido, gassoso, di potenziamento o

antidetonante come previsto dalle regole UIM.

Per uniformare l'uso di carburanti la FIM può deliberare l'utilizzazione obbligatoria di determinati marche o tipi di benzina e lubrificanti ed organizzare un servizio di rifornimento sul campo di gara tramite accordo con compagnie preposte allo scopo.

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

8. NUMERO DI GARA

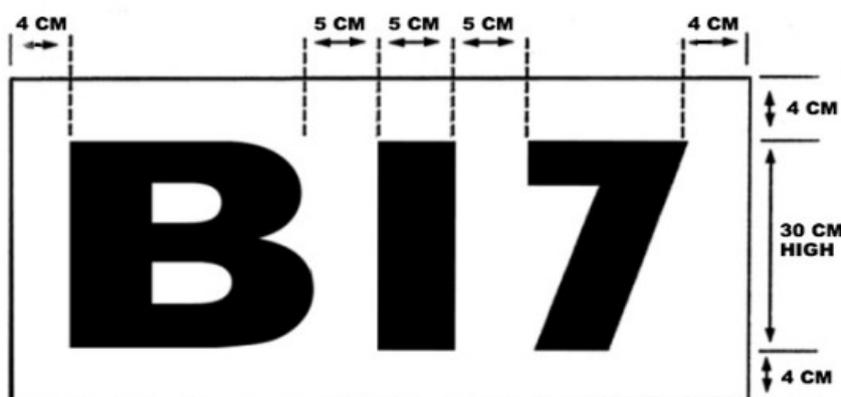
8.1. Regole generali

Ogni imbarcazione deve essere contraddistinta da un numero di gara, assegnato di norma, dall'Autorità Sportiva Nazionale. Gli Organizzatori possono attribuire un diverso numero di gara, nel caso si presenti la necessità.

Il numero di gara deve essere preceduto dalla lettera distintiva della categoria d'appartenenza, **P** per categoria Endurance Promotion 150, **B** per categoria Endurance Boat Production 300 ed **S** per categoria Endurance Sport 450.

8.2. Dimensioni e caratteristiche

- Il numero di gara dovrà essere posizionato, all'interno di una zona dedicata, nella parte prodiera dell'imbarcazione su entrambe le fiancate (dritta e sinistra).
- Il numero deve essere posto su una superficie verticale ma, ove non sia possibile, su una superficie leggermente curva (inclinata) a condizione che il numero si trovi in una posizione entro i 30° dalla posizione verticale.
- In eccezionali circostanze il Direttore di Gara può accettare delle eccezioni basandosi esclusivamente sulla reale leggibilità del numero.
- **I numeri devono essere di colore nero su sfondo bianco** e possono essere dipinti o alternativamente fatti di materiale adesivo.
- Numeri e lettere devono essere evidenziati in nero su fondo bianco.
- La lettera che identifica la classe deve essere posta prima del numero di gara.
- Le dimensioni dei numeri e delle lettere devono rispettare il seguente disegno (in caso di numero composto dalla lettera più tre cifre la lunghezza della superficie deve essere adattata).



- Tra il numero di gara e la pubblicità (sponsor) deve esserci uno spazio libero non inferiore a

15 cm.

- Il numero di gara dovrà essere visibile per l'intera durata della stessa e l'assenza o la perdita totale del numero comporta la squalifica.

9. BANDIERA NAZIONALE

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

La bandiera nazionale può essere alternativamente verniciata o fatta di materiale adesivo, deve essere posta nella parte poppiera dell'imbarcazione su entrambe le fiancate (dritta e sinistra) al di sopra della linea di galleggiamento e deve avere una dimensione minima di 45 cm x 30 cm.

10. LOGO FIM/UIM

Ogni imbarcazione iscritta al campionato italiano dovrà porre almeno un adesivo della Federazione Italiana Motonautica che abbia le dimensioni minime di 6 cm x 13 cm.

La mancanza o la perdita dell'adesivo comporta una sanzione pari a € 100,00.=

In occasione degli eventi titolati sull'imbarcazione dovrà altresì essere posto almeno un adesivo dell'UIM che abbia dimensioni minime di 6 cm x 13 cm.

11. CATEGORIE E CLASSI

Tutte le imbarcazioni conformi alle normative ISO – CE vigenti ed alle disposizioni contenute nel presente Regolamento possono partecipare alla categoria Endurance e saranno suddivise nelle seguenti classi:

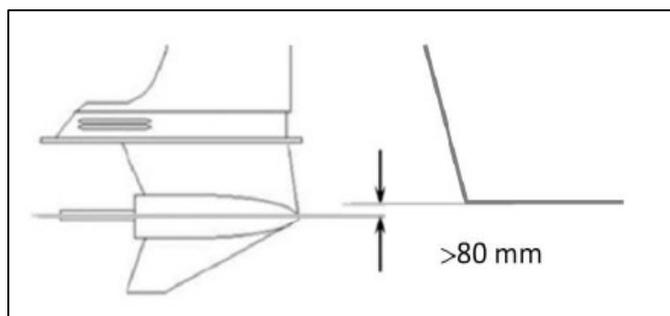
- CLASSE ENDURANCE PROMOTION 150 (P) E ENDURANCE PROMOTION 150 4T (P);
- CLASSE ENDURANCE BOAT PRODUCTION 300 (B);
- CLASSE ENDURANCE SPORT 450 (S).

A. CLASSE ENDURANCE PROMOTION 150 (P) E ENDURANCE PROMOTION 150 4T (P)

La classe Endurance Promotion è esclusivamente per imbarcazioni con motori fuoribordo, strettamente di produzione di serie come fornito dal produttore originale per l'uso in nautica da diporto con le seguenti ulteriori caratteristiche:

- imbarcazioni mono motore;
- le imbarcazioni ammesse sono quelle certificate da Enti riconosciuti nei paesi di origine. Imbarcazioni costruite in uno qualunque dei paesi della Comunità Europea, che partecipano al Campionato Italiano, devono essere conformi alle normative ISO-CE attualmente in vigore;
- il costruttore deve essere identificato mediante un codice internazionale riportato su un'etichetta applicata allo scafo che riporti:
 - Codice internazionale del costruttore;
 - Identificazione della barca: tipo – numero di registrazione – ulteriori dati;
- eventuali incrementi di potenza, derivati da test e collaudi effettuati dal costruttore, e previsti dalle norme CE (o da regolamenti di paesi fuori CE) deve essere menzionato sull'etichetta di omologazione;
- ogni imbarcazione, come previsto dalle normative CE, deve avere a bordo il manuale utente (della barca e del motore) forniti dal costruttore;

- ogni imbarcazione deve essere certificata per il trasporto di un numero minimo di persone non inferiore a 4 (quattro);
- non è consentita la partecipazione di barche costruite e/o omologate come unico esemplare ma il costruttore deve aver prodotto almeno 5 esemplari dello stesso modello;
- gli allestimenti interni sono liberi;
- la massima potenza consentita è 150 HP;
- il numero dei cilindri è libero;
- non è consentito l'uso di scatole di trasmissione e rapporti di trasmissione per uso sportivo (c.d. piedi corsa);
- l'equipaggio deve essere composto da un minimo di 2 (due) persone;
- il rapporto tra il peso dell'imbarcazione e la potenza del motore è di 6,5 Kg/HP;
(A titolo esemplificativo una imbarcazione con potenza di 150HP deve avere un peso minimo di 975 Kg);
- sono vietati i sistemi di sollevamento del motore (power-lift) e qualora fossero presenti, questi dispositivi devono essere obbligatoriamente disabilitati/bloccati durante la competizione;
- l'altezza massima del motore deve essere conforme allo schema seguente



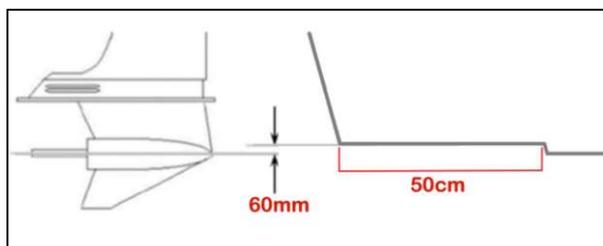
B. CLASSE ENDURANCE BOAT PRODUCTION 300 (B)

La categoria Endurance Boat Production include esclusivamente le imbarcazioni da diporto di normale produzione di serie, costruite secondo le specifiche del costruttore, con le seguenti ulteriori caratteristiche:

- non è consentita la partecipazione di barche costruite e/o omologate come unico esemplare ma il costruttore deve aver prodotto almeno 5 esemplari dello stesso modello;
- gli allestimenti sono liberi;
- l'equipaggio deve essere composto da un numero minimo di 2 (due) persone;
- se la condizione è riportata nel certificato di omologazione, possono essere installati due motori per raggiungere la massima potenza installabile;
- la massima potenza installabile consentita è 300 HP;
- la trasmissione deve consentire le manovre di marcia avanti, marcia indietro e innesto marcia folle con il motore in moto;
- il rapporto tra il peso dell'imbarcazione e la potenza del motore è di 4,9 Kg/HP;
- ogni imbarcazione deve essere certificata per il trasporto di un numero minimo di persone non inferiore a 4 (quattro);
- Esempio del peso minimo dell'imbarcazione secondo la tabella del rapporto potenza/peso:

Potenza del motore	Peso minimo incluso l'equipaggio
<i>HP</i>	<i>Kg</i>
200	980
250	1225
300	1470

- l'altezza massima del motore deve essere tale che la distanza tra l'asse dell'elica ed il prolungamento della linea di chiglia non risulti inferiore a 60mm. Se la linea di chiglia si fa riferimento ad un punto anteriore di 50 cm come risulta nel seguente disegno:



Sono ammessi solo i motori fuoribordo di serie e sono consentite esclusivamente le seguenti modifiche:

- è consentito solo l'utilizzo di parti di ricambio fornite dal costruttore originale del motore, così come previste dal catalogo del motore;
- i cilindri possono essere alesati fino alla tolleranza massima consentita dal costruttore del motore per quel tipo di motore. I pezzi di ricambio devono essere originali.
- la sostituzione con parti non originali è consentita solo per i seguenti elementi: candele*, cavi, tubi delle candele, cavi elettrici, dadi e bulloni, tubi d'acqua, fascette, anodi, filtri ed eliche (* il passo della candela deve rimanere invariato);
- qualsiasi incremento di potenza, derivante dalla modifica del motore non deve superare la normativa CE (o i regolamenti dei paesi fuori CE) ed i Kw/Hp indicati sulla targhetta di identificazione della barca;
- la barra di governo può essere rinforzata;
- sono consentiti il rinforzo e l'ancoraggio tra il piede e la barra di governo;
- non è consentito l'utilizzo di trasmissioni modificate per la corsa e di trasmissioni di superficie;
- non è consentito l'utilizzo di cambio a più rapporti di velocità;
- è consentito l'utilizzo di trasmissioni e di rapporti di trasmissione non modificati, originariamente montati e venduti con il motore, comprese le trasmissioni del tipo CLE (crescent leading edge).

C. CLASSE ENDURANCE SPORT 450 (S)

La categoria Endurance Sport 450 include le imbarcazioni da turismo alle quali sono state rimosse le componenti comuni per la vita a bordo (mobilia), con le seguenti ulteriori

caratteristiche:

- è ammesso l'utilizzo di tutti i modelli di motori omologati e provenienti dalla normale rete di vendita, che sono stati modificati per aumentare le prestazioni per attività sportiva, se sono inclusi nei cataloghi del costruttore e riportati nel certificato dell'imbarcazione.;
 - qualsiasi incremento di potenza, derivante dalla modifica del motore non deve superare i limiti previsti dalla normativa CE (o i regolamenti dei paesi fuori CE) ed i Kw/HP indicati sulla targhetta di identificazione della barca;
 - è ammessa la partecipazione di barche certificate / omologate come unico esemplare;
 - le motorizzazioni entro-bordo ed entro-fuoribordo dotate di qualsiasi tipo di sovralimentazione* non sono ammesse;
 - sono ammesse le motorizzazioni fuoribordo standard dotate di sovralimentazione;
- (* 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).
- sono ammesse le trasmissioni del tipo da corsa e del tipo di superficie (CLE o tutti i riduttori con ogiva);
 - la massima potenza installabile consentita è 450 HP;
 - la minima potenza installabile consentita è 325 HP;
 - sono ammessi gli allestimenti con singola e con doppia motorizzazione;
 - il rapporto tra il peso dell'imbarcazione e la potenza del motore è di 4,5 Kg/HP;
 - esempio del peso minimo dell'imbarcazione secondo la tabella del rapporto potenza/peso:

Potenza del motore	Peso minimo compreso l'equipaggio
<i>HP</i>	<i>Kg</i>
325	1462.5
350	1575
400	1800
425	1912.5
450	2025

- Le parti sostituite del motore e quelle eventualmente sostituibili, come dai punti seguenti, devono essere fornite dalla rete di vendita come parti disponibili a catalogo. Un catalogo del fornitore deve essere disponibile.

Tutte le modifiche non espressamente consentite sono vietate.

1. la cilindrata totale di un motore non può essere modificata più di quanto consentito dalla ri-alesatura.
2. la ri-alesatura di un cilindro è permessa con un incremento massimo di 0.040" (1 mm);
3. albero motore, bielle, volano, pistoni e tutti gli altri elementi del gruppo rotante sono liberi;
4. le bielle e l'albero motore devono essere di acciaio. La corsa del pistone deve rimanere inalterata;
5. le lavorazioni meccaniche interne al motore sono ammesse;
6. il numero di candele e valvole non può essere cambiato
7. è consentito usare solo il carter originale per tale tipo di motore;

8. è consentito sostituire la testata del motore con un'altra disponibile a catalogo per tale tipo di motore, rimanendo quanto stabilito al punto 6;
9. la sostituzione delle canne cilindro è ammessa
10. valvole, alberi a camme, ingranaggi, catena e tutti gli elementi della distribuzione possono essere sostituiti;
11. è consentito sostituire le guarnizioni di tenuta del motore;
12. nei motori a due tempi è consentito eliminare l'intero sistema di lubrificazione separata;
13. è ammessa la sostituzione dei carburatori con altri disponibili a catalogo per tale tipo di motore. L'alimentazione aria-carburante fornita dal fabbricante del motore per tale tipo e modello di motore deve rimanere originale. Nessuna modifica è ammessa tranne la sostituzione dei getti del carburatore e il sistema di controllo di iniezione del combustibile (il numero di iniettori non può essere modificato);
14. il sistema di aspirazione previsto dal fabbricante del motore deve rimanere originale. Nessun'altra modifica è ammessa. L'elemento filtrante può essere del tipo in carta, spugna o lamelle metalliche. Pompe di ingresso e convogliatori dinamici per il sistema di aspirazione non sono consentiti;
15. la configurazione esterna del carter deve rimanere come quella fornita dalla fabbrica. È vietato sostituire elementi con altri non disponibili a catalogo per tale tipo e modello di motore. È consentita la sostituzione di candele, cavi, pipette delle candele, cavi elettrici, bulloni, tubi dell'acqua, fascette, anodi, filtri dell'olio, eliche.
16. è possibile eliminare la pompa del sistema di governo;
17. è permessa la sostituzione dell'intero complesso di scarico con un altro disponibile a catalogo per tale tipo e modello di motore come fornito dal costruttore dello scarico purché sia del tipo a completa miscelazione dei gas di scarico - acqua di raffreddamento. I fori di uscita dell'acqua devono essere posti internamente di almeno 10 cm dalla fine del tubo di scarico.
18. copia del catalogo deve essere fornita al Commissario tecnico, se richiesto durante le verifiche;
19. non è consentito l'uso di cambio a più rapporti di velocità;
20. è consentita la rimozione del limitatore di giri;
21. è consentito rinforzare l'ancoraggio tra il gambale e la barra di governo nei motori fuoribordo.

ALLEGATO A - Giubbotti di salvataggio

La normativa EN ISO 12402, rispecchia le richieste UIM. Saranno accettati solo giubbotti di salvataggio con le seguenti caratteristiche:

Condizione dei Piloti in barca	Livello prestazionale	Norma di riferimento	Sostituisce normativa	Condizioni di utilizzo secondo la norma di riferimento	CRITERI DI SELEZIONE IN BASE ALLA NORMA UNI EN ISO 12402-10	Requisiti secondo il regolamento di attuazione del codice della nautica
Liberi	150	UNI EN ISO 12402-3	EN 396 e succ. (non accettata)	Attività da diporto svolte in mare aperto e/o con condizioni meteo sfavorevoli, con possibilità di attendere in sicurezza l'eventuale soccorso anche in acque agitate	Dispositivi utilizzabili da qualsiasi tipo di utente, che può indossare abbigliamento adatto al maltempo. Giubbotti di salvataggio che forniscono un buon supporto ad un utente privo di sensi, cosicché se necessario ruoti e mantenga le vie aeree libere anche in acque agitate.	Oltre le 6 miglia Fino a 12 miglia
Liberi	100	UNI EN ISO 12402-4	EN 395 e succ. (non accettata)	Attività da diporto svolte in acque interne e/o costiere, in condizioni meteo molto favorevoli, con possibilità di attendere l'eventuale soccorso in acque calme	Dispositivi per utenti non necessariamente capaci a nuotare e che indossino abbigliamento leggero. Giubbotti di salvataggio che forniscono un supporto minimo ad un utente privo di sensi, cosicché se necessario ruoti fino ad avere le vie aeree libere.	Oltre 300mt Fino a 6 miglia
Liberi	Deve offrire protezione ai colpi sia sui lati, frontale e posteriore e laterale del corpo e munito di un collare integrato per deviare acqua. Di colore giallo o arancione o rosso. Avere etichetta con specifiche tecniche					
legati	50	UNI EN ISO 12402-5 o tute autosostentanti approvate FIM	EN 393 e succ. (non accettata)	Attività sportive e ricreative, in acque interne e/o in mare, svolte sottocosta e con possibilità di ricevere un immediato soccorso.	Dispositivi per utenti capaci a nuotare. Non sono giubbotti di salvataggio ma aiuti al galleggiamento.	Requisiti minimi per utilizzatori di tavole a vela, acquascooter e unità similari. Da indossare permanentemente.
Legati	Possono essere anche di tipo gonfiabile ad azionamento manuale con sottogamba e di livello prestazionale superiore, o tute autosostentanti. Non devono interferire col sistema di ritenuta. Sulle spalle avere fasce che aiutino i soccorritori. Avere etichetta con specifiche tecniche. Tute: Freem Omologazione FIM nr. 2011/001. Sparco: Omologazione FIM nr. 2013/002 Note: le imbarcazioni con piloti legati devono essere equipaggiate con altri sistemi di sicurezza, bombole aria, ecc. Il giubbotto salvavita deve permettere al pilota in caso di ribaltamento della barca di potersi immergere per uscire dall'abitacolo o non creare resistenza ai soccorsi.					

Verifiche da effettuare a ogni gara:

Validità 10 anni da data costruzione, Integrità materiale (strappi/usura), Ganci di chiusura integri e funzionanti (il velcro non può essere usato come chiusura), Livello prestazionale e taglia adeguata al pilota, Per gonfiabili (scadenza bomboletta)

Esempi:

Per equipaggio libero.



Per equipaggio legato.



