

**FIM - MOTONAUTICA RADIOCOMANDATA  
REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE 2024  
GENERALE GARE**

**HYDRO – OFFSHORE – ENDURANCE –F1**

Deliberato dal Consiglio Federale del 30 marzo 2024

**1. DEFINIZIONE**

Gli scafi di questa categoria sono modelli controllati dal concorrente con un radiocomando. Lo stile dei modelli è libero, con le caratteristiche più confacenti al tipo di gara. In ogni caso il modello deve ricordare le linee essenziali di una barca.

**2. CATEGORIE AMMESSE E CARATTERISTICHE**

La categoria **motore a scoppio** è suddivisa nelle seguenti classi:

**Categoria Durata**

**ENDURANCE 3,5 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, e propulsione immersa.

**ENDURANCE 7,5 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc e propulsione immersa.

**ENDURANCE 15 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc e propulsione immersa.

**ENDURANCE 27 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc, e propulsione immersa.

**ENDURANCE 35 cc** Modelli a costruzione libera, per gare di durata, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino a 35 cc, e propulsione immersa.

**Categoria Hydro**

**HYDRO 3,5 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3,5 cc, con elica di superficie.

**HYDRO 7,5 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc fino a 7,5 cc, con elica di superficie.

**HYDRO 15 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc fino a 15 cc, con elica di superficie.

**HYDRO 27 cc** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc fino a 27 cc, con elica di superficie.

## Categoria Offshore

- OFFSHORE 3,5 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- OFFSHORE 7,5 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino a 7,5 cc, con elica di superficie.
- OFFSHORE 15 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino a 15 cc con elica di superficie.
- OFFSHORE 27 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino a 27 cc con elica di superficie.
- OFFSHORE 35 cc** Modelli a costruzione libera, di tipo offshore con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino a 35 cc con elica di superficie.

## Categoria F1

- F1 3,5cc** Modelli di catamarano con motore fuoribordo a combustione interna di cilindrata fino a 3.5 cc, con elica di superficie.
- F1 1/4** Modelli di catamarano con motore fuoribordo e/o entrofuoribordo a combustione interna, con elica di superficie e di cilindrata fino a 15 cc con autoaccensione e miscela di metanolo + olio o in alternativa di cilindrata da 15,1cc a 30cc con accensione a scintilla e miscela di benzina verde + olio

- Nota: - **Hydroplani** = Modello a disegno libero con carena a tre o più superfici plananti.
- **Offshore** = Modello a disegno libero con carena a V o catamarano.
- **F1** = Modello a disegno libero con le seguenti caratteristiche:
- lo scafo deve essere impostato come un vero catamarano da circuito;
  - Lo scafo deve avere sul cupolino almeno una grafica raffigurante il parabrezza dell'abitacolo, per scafi sprovvisti di cupolino deve esserci un posto guida con pilotino e casco colorato;
  - Lo scafo di F1 ¼ con motori Entro-Fuoribordo deve avere un simulacro motore applicato all'esterno dello specchio di poppa dello scafo.
  - gli scarponi devono presentare una superficie rettilinea e continua per almeno il 75% della lunghezza a partire dalla prua;
  - La lunghezza massima dello scafo di F1 3,5 cc è 850 mm.(33,15/32") misurata dalla punta del corno alla fine dello scarpone.
  - la eventuale discontinuità della superficie degli scarponi non deve superare i 4 (quattro) mm. di altezza;
  - lo scafo in assetto deve toccare la superficie dell'acqua solamente con la parte terminale degli scarponi e con il piede dell'elica.

### 3. NORME PRINCIPALI E GENERALI

#### 3.1 Norme Principali

##### 3.1.1 Competizioni alle quali si applicano le norme

- Gare Promozionali
- Gare Regionali
- Gare Nazionali
- Campionati Nazionali
- Gare Internazionali
- Campionati Internazionali

##### 3.1.2 Tassa di iscrizione

Le tasse di iscrizione sono fissate dagli organizzatori e devono essere specificate nel bando di regata.

L'importo della quota di iscrizione da specificare per ogni singola Manifestazione.

Per le gare di Campionato Italiano si suggeriscono i seguenti importi:

- max euro 25,00 per la prima barca e max euro 15,00 per le successive;
- quote dimezzate per Piloti fino 15 anni di età (anche se compiuti nell'anno in corso);
- iscrizione gratuita per le eventuali barche di riserva.

L'importo massimo della tassa di iscrizione, per le gare di carattere Nazionale e Promozionale, che il Comitato Organizzatore dovrà specificare per ogni singola Manifestazione è il seguente:

- Massimo euro 20,00 per la prima barca e massimo euro 10,00 per le successive se il pilota è iscritto in più categorie;
- quote dimezzate per Piloti fino 15 anni di età (anche se compiuti nell'anno in corso);
- iscrizione gratuita per le eventuali barche di riserva.

##### 3.1.3 Tasse per reclami alla Giuria

La tassa per reclami alla Giuria, fissata per tutti i piloti, è di 50,00 Euro.

##### 3.1.4 Composizione Ufficiali di Gara

- Commissario Generale
- Giudice di Giornata
- Segreteria Corsa
- Ufficiale di Pedana
- Ufficiali di Boa
- Ufficiale Tecnico
- Ufficiali al Cronometraggio

Tali soggetti sono deputati a garantire la regolarità dello svolgimento delle competizioni sportive in base al presente Regolamento. Presenziano alle gare, dirigono lo svolgimento delle stesse ed intervengono in caso di infrazione dei Regolamenti assegnando le relative penalità.

#### 3.2 Regole Concorrenti

##### 3.2.1 Età dei concorrenti

Per ragioni di sicurezza i concorrenti nelle categorie e classi con cilindrata da 15cc a superiori devono avere 12 anni compiuti.

Il concorrente minorenni deve essere accompagnato durante tutta la manifestazione da una persona maggiorenne responsabile (a qualsiasi titolo) del suo comportamento sul campo di regata.

La manleva dovrà tassativamente essere firmata da entrambi i genitori aventi patria potestà e presentata alle iscrizioni. In caso contrario il minore non potrà essere iscritto alla manifestazione.

### 3.2.2 Registrazione dei concorrenti

- 1) Al fine di competere in una manifestazione di motonautica radiocomandata è necessario iscriversi presso l'organizzatore in conformità a quanto stabilito nel bando di regata.
- 2) Le iscrizioni vanno effettuate online sul modulo messo a disposizione sul sito dalla FIM entro i termini prestabiliti dal bando di regata.
- 3) Iscrivendosi alla competizione il concorrente ne accetta le norme relative.
- 4) Eventuali modifiche alle iscrizioni, richieste sul campo di gara prima del termine delle verifiche tecniche ed amministrative, potranno essere prese in considerazione solamente nel caso che loro accettazione non comporti variazioni al programma di gara già predisposto.
- 5) Un modello può essere registrato in una sola categoria inserita nel bando di gara.

### 3.2.3 Numero di concorrenti ammesso

Sono ammessi alle gare i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni aderenti alla F.I.M. in possesso di licenza. I piloti non tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. e non in possesso di licenza F.I.M. possono essere ammessi, previo rilascio di una Wild-Cards, alle gare inserite a calendario.

### 3.2.4 Assistenti e sostituzione del concorrente

- 1) Ogni concorrente deve avere un assistente/meccanico designato dal concorrente stesso.
- 2) L'assistente/meccanico può aiutare il concorrente nei preparativi per la partenza e fino al termine della gara.
- 3) L'assistente/meccanico deve rimanere in pedana, con il concorrente, fino al termine della gara.
- 4) Non è permessa la sostituzione del concorrente durante la gara.

### 3.2.5 Comportamento Antisportivo

- 1) Il Commissario Generale può comminare un cartellino rosso al concorrente e/o al suo meccanico a fronte di:
  - Comportamento aggressivo verso altri concorrenti, Ufficiali di Gara, spettatori.
  - Interferire deliberatamente nella gara di un altro concorrente danneggiandolo.Se un meccanico riceve un cartellino rosso anche il rispettivo concorrente dovrà rientrare in pedana immediatamente in quanto non è possibile continuare a gareggiare senza un assistente/meccanico.
- 2) La squalifica per cartellino rosso si applicherà a tutte le classi in cui il pilota è iscritto e per tutta la durata della manifestazione.

## 3.3 Norme tecniche

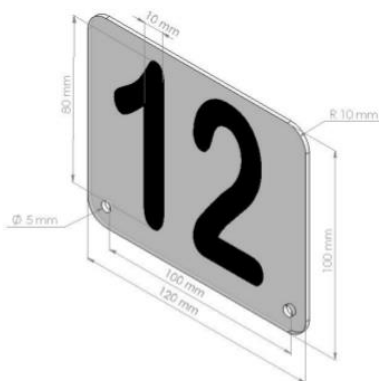
### 3.3.1 Regole Generali di Costruzione e regolazione.

- 1) Lo stile dei modelli è libero, con le caratteristiche più confacenti al tipo di gara. In ogni caso il modello deve ricordare le linee essenziali di una imbarcazione.
- 2) La lunghezza complessiva del modello non deve superare i 2500 mm.
- 3) La guida del modello (timone e acceleratore) deve avvenire tramite un radiocomando.
- 4) Sono ammessi solo motori a combustione interna. Motori jet e altri tipi di propulsioni non normalizzate non sono ammessi.
- 5) E' possibile utilizzare uno o più motori a combustione interna. Tuttavia, la loro cilindrata totale non deve superare quella della rispettiva classe.

- 6) L'acceleratore deve avere il pieno controllo del motore. Sono ammessi dispositivi per lo spegnimento automatico in caso di avaria (Kill Switch).
- 7) La colorazione di tutti i modelli (chiglia e coperta) deve assicurare un'alta visibilità in caso di stop sul percorso di gara.
- 8) Tutti i modelli devono avere sulla coperta un supporto longitudinale per il montaggio della veletta numerata, veletta a cui deve provvedere il concorrente. La veletta deve essere costruita in materiale flessibile e resistente, tale da non causare danni al modello qualora si rovesci. La veletta deve essere bianca e con numeri neri da 1 a 14 per la ENDURANCE di numeri da 1 a 12 per l'OFFSHORE e F1 1/4 e da 1 a 10 per l'HYDRO e F1 3,5cc.  
La veletta deve essere fissata in due punti.  
La veletta per le categorie ENDURANCE deve essere montata sul lato destro del modello.  
La veletta per le categorie OFFSHORE, HYDRO, F1 deve essere montata sul lato sinistro del modello.
- 9) I modelli delle classi ENDURANCE, OFFSHORE (con motori 27cc e 35 cc) e F1, devono avere sulla prua un occhiello per consentire l'aggancio ed il traino da parte degli addetti al recupero.
- 10) Tutti gli scafi devono essere muniti di una appropriata maniglia (con estremità arrotondate) che permetta una presa sicura per il loro sollevamento con una sola mano da parte degli addetti al recupero.
- 11) La dimensione della veletta per le classi HYDRO, ENDURANCE, OFFSHORE, F1 1/4 deve essere come segue: (vedi Disegno 1)

Altezza	100 mm.
Larghezza	120 mm. (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	1 mm. (approssimativi)
Distanza tra i fori	100 mm.
Distanza dei fori dalla base	10 mm.
Diametro dei fori	5 mm.

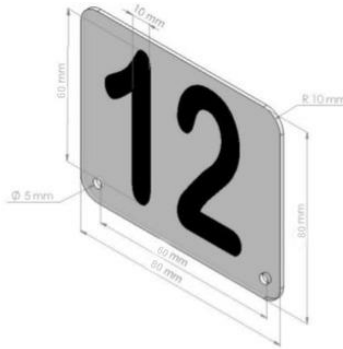
Disegno 1



- 12) La dimensione della veletta per la classe F1 3,5cc deve essere come segue:

Altezza	80 mm.
Larghezza	80 mm. (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	1 mm. (approssimativi)
Distanza tra i fori	60 mm.
Distanza dei fori dalla base	10 mm.
Diametro dei fori	5 mm.

## Disegno 2



### 3.3.2 Carburante

- 1) Regolamento del carburante per le classi **3.5 - 7.5 e 15 ccm3**:
  - a) La miscela di carburante può contenere solo metanolo, olio lubrificante (compresi gli additivi anticorrosione) e un massimo del 16% di nitrometano, misurato IN PESO (m/m), e un massimo del 16% di nitrometano, misurato in peso (m/m).  
A titolo orientativo e a scanso di equivoci: 16% di nitrometano in peso (m/m) equivale a circa il 12% di nitrometano in volume (V/V).
  - b) Il peso specifico della miscela non può essere superiore a 0,87 g/cm<sup>3</sup> a 20°C e alla pressione atmosferica standard. Il dispositivo di prova deve essere calibrato in base alla temperatura del carburante testato.
  - c) A scanso di equivoci: il carburante deve essere conforme sia al punto (a) (additivi contenuti) e il punto (b) (peso specifico) per essere regolare.
- 2) Test del carburante per le classi **3,5 - 7,5 e 15 ccm3**:
  - a) Come dispositivo di controllo primario per i test rapidi, verrà utilizzato il galleggiante ufficiale "iMBRA 16" (in breve: galleggiante) (in breve: Float), disponibile in commercio a partire dal 2024. Il galleggiante viene fornito con uno speciale liquido di prova per calibrare il dispositivo.
  - b) Il galleggiante misura la densità della miscela di carburante, calibrata in base alla temperatura del carburante testato e controllata da un sistema di controllo. temperatura del carburante testato e controllata dal liquido di prova.
  - c) La temperatura del carburante testato viene misurata con termometri portatili disponibili in commercio. Il test deve avvenire tra 10 e 50 °C di temperatura del carburante. temperatura del carburante. Se il campione di carburante non rientra in questo intervallo di temperatura, è necessario raffreddarlo o riscaldarlo. raffreddato o riscaldato di conseguenza.
  - d) La tolleranza sulla misura è di un massimo di +0,5%, indicata anche sul galleggiante.
  - e) Ai Campionati Italiani può essere utilizzato anche un densimetro elettronico per controllare il peso specifico del carburante. peso specifico del carburante, come dispositivo di prova primario o secondario, a seconda della decisione del giudice tecnico.
  - f) Test nelle classi Endurance e Offshore in occasione di competizioni ufficiali FIM (campionati italiani) :
    - I posti dal 1° a 3° della finale saranno ufficialmente testati dai giudici dopo la gara. Tutte le 12 barche che hanno partecipato alla finale devono rimanere intatte nell'area dei test fino al termine degli stessi. Nel caso di un cui un test risulti non corretto tra i primi 3

classificati, verrà testata l'imbarcazione del concorrente successivo (ad esempio il quarto classificato).

- I giudici hanno inoltre il diritto di richiedere test casuali a qualsiasi imbarcazione dopo qualsiasi manche di qualificazione.
- Dopo ogni manche, tutte le imbarcazioni devono avere nel serbatoio una quantità di carburante sufficiente per un eventuale test. quantità minima di **100 ml**.
- Il campione di carburante viene prelevato dai giudici nel punto che ritengono migliore (generalmente dal punto di ingresso del carburatore). Nel caso in cui l'imbarcazione abbia una camera del galleggiante di capacità inferiore a 100 ml, la camera del galleggiante può essere riempita di nuovo durante la prova soffiando attraverso il tubo di scarico.
- In ogni caso, è responsabilità del concorrente evitare che l'acqua entri nel serbatoio del carburante. I giudici non accetteranno spiegazioni o proteste sul fatto che l'acqua presente nel serbatoio faccia aumentare la densità della miscela di carburante oltre il livello normale.

### 3.3.3 Numeri di registrazione e altre indicazioni sullo scafo

- 1) In tutte le competizioni i modelli devono recare un numero di registrazione.
- 2) Numero di registrazione e nazionalità devono essere inamovibili dallo scafo.
- 3) Il modello di riserva deve recare un identico numero di registrazione.
- 4) I numeri dei transponder devono essere scritti all'esterno dell'imbarcazione, in modo tale di avere la possibilità di controllo da parte del cronometraggio e dei giudici in qualsiasi momento.
- 5) Lo scafo deve riportare i loghi della Federazione ed eventualmente di quello della Federazione internazionale di riferimento

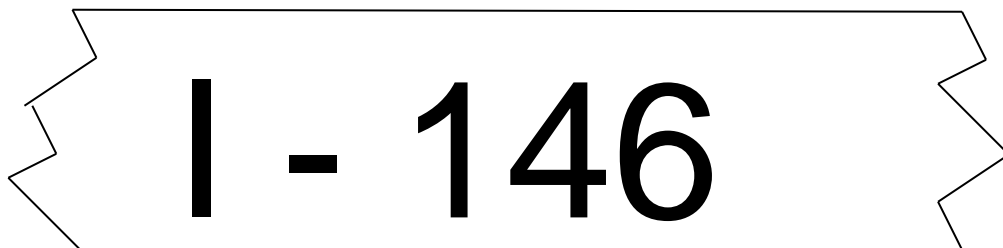
Targa da applicare in modo visibile

I = Nazionalità

146 = Numero di registrazione nazionale

altezza minima 20 mm altezza massima 60 mm di colore nero preferibilmente su fondo bianco.

Disegno 3



### 3.3.4 Riduzione del rumore, misurazione del livello di rumorosità e norme

- 1) Livello massimo consentito 85 dB-A.
- 2) L'apparecchiatura usata per la misurazione sarà posizionata a discrezione del Direttore di gara, in base alle caratteristiche dei circuiti.
- 3) I motori a combustione interna devono essere dotati di un dispositivo per ridurre i livelli di rumorosità.
- 4) L'apparecchiatura usata per determinare il livello di rumorosità deve essere in conformità alle norme CEE e/o norme similari.
- 5) L'indicatore del livello di rumorosità deve essere disponibile sul campo di gara.
- 6) Le letture del livello di rumorosità devono essere prese da incaricati che siano stati opportunamente addestrati.
- 7) Lo strumento per la rumorosità deve essere posto su "SLOW" (lento).

### 3.3.5 Metodi di misurazione dei livelli di rumorosità

- 1) Difetti di un silenziatore che causi un livello di rumore eccessivo devono essere corretti immediatamente. Il modello deve essere tolto dall'acqua dopo aver completato il giro iniziato, qualora ciò non venga fatto il concorrente verrà squalificato.
- 2) Almeno tre misurazioni del livello di rumore devono essere fatte per ogni modello, durante la corsa, alle seguenti condizioni:
  - a. Non ci deve essere nessun'altra barca entro i 15 metri intorno al modello che deve essere sottoposto a misurazione.
  - b. La misurazione del rumore deve essere fatta quando la barca è sulla linea di base, distante almeno 15 metri dal microfono.
  - c. Le misurazioni devono essere uniformemente distanziate durante la corsa.
- 3) Durante le gare di ENDURANCE, OFFSHORE e F1, il concorrente deve essere informato immediatamente se la sua barca supera gli 85 dB/A.  
Alla seconda misurazione che superi anch'essa il livello di rumorosità il concorrente riceverà un cartellino giallo. Alla terza misurazione, se il livello dovesse continuare a superare la soglia ammessa, il concorrente verrebbe immediatamente squalificato dalla batteria.  
Se il concorrente riceve il cartellino giallo nella sua prima manche/finale e continua a superare il livello di rumore nelle seguenti manche e/o finale verrà squalificato dalla intera gara.
- 4) Durante le gare di HYDRO, il concorrente deve essere informato immediatamente dopo la prima manche se la sua barca supera gli 85 dB/A. Se dopo la seconda manche (seconda misurazione) la barca dovesse superare ancora il livello di rumorosità, il concorrente riceverà un cartellino giallo e se durante le manche successive o nella finale supererà nuovamente il livello di rumorosità, lo stesso verrà immediatamente squalificato da quella manche.

### 3.3.6 Applicazione, uso e controllo frequenza delle apparecchiature per radiocomando

- 1) Durante le manifestazioni ufficiali sono ammesse solo apparecchiature omologate CE.
- 2) L'uso dell'apparecchiatura di radiocomando è soggetto alle legislazioni vigenti nella nazione in cui si svolge la manifestazione. Gli organizzatori devono fornire nel modello d'iscrizione l'elenco delle bande di frequenza utilizzabili.
- 3) La ripetizione di una gara a causa di problemi radio può essere decisa solamente dal direttore di gara in accordo con gli organizzatori.
- 4) Le radio con trasmissione in Mhz non possono essere accese in un raggio di 1000 metri dalla competizione. I concorrenti sorpresi a violare questa norma saranno squalificati dalla manifestazione.
- 5) Non ci sono restrizioni per i concorrenti che usano un radiocomando con frequenza 2.4 ghz.

### 3.3.7 Boe (Dimensioni, Costruzione, Ancoraggio)

- 1) Il percorso di gara deve essere delimitato da boe. Ogni boa deve essere di due colori con strisce verticali ben visibili. Le boe devono essere ancorate in modo sicuro.
- 2) Le boe devono essere cilindriche ed emergere per un minimo di 200 mm ed un massimo di 500 mm sopra la superficie dell'acqua. Le boe devono essere ancorate in modo da essere ad angolo retto rispetto alla superficie dell'acqua.
- 3) Le boe devono avere un diametro da 400 a 500 mm.
- 4) Le boe devono essere fatte di materiali quali polistirene, sughero, fibre naturali ecc.

### 3.3.8 Pedana di partenza (Costruzione e materiali)

- 1) Le pedane di partenza devono fornire uno spazio adeguato ai concorrenti, ai loro modelli, agli assistenti e agli Ufficiali di Gara. Deve essere evitata qualsiasi ostruzione che possa mettere in pericolo la sicurezza dei concorrenti e dei modelli.



- 2) La pedana di partenza, se presente, deve essere larga come minimo 1,5 m e lunga circa 20 m.
- 3) L'accesso alla pedana di partenza deve essere libero da ostacoli. La superficie della pedana non deve essere scivolosa anche quando è bagnata.
- 4) Quando è occupata la pedana di partenza non deve muoversi, rollare o cambiare posizione in qualsiasi altro modo. La superficie della pedana di partenza non deve essere più alta di 50 cm dalla superficie dell'acqua.
- 5) Pedane di partenza galleggianti sono ammessi solo quando l'ancoraggio e la stabilità sono sufficienti da evitare il rollio causato dalle onde o dal movimento delle persone.

### **3.3.9 Contagiri e cronometraggio**

Il servizio è a cura del Gruppo Ufficiali di gara della F.I.M.

Per tutte le Categorie e/o Classi deve essere utilizzato un sistema computerizzato; nel caso in cui questo non sia utilizzabile deve essere predisposto un adeguato sistema alternativo.

### **3.3.10 Installazione Trasponder**

Tutti le barche devono essere equipaggiate con un Trasponder Personale posizionato a meno di 25 cm. dalla poppa.

Ogni concorrente è responsabile del buon funzionamento del proprio Trasponder e della sua corretta installazione.

L'eventuale malfunzionamento di ogni singolo Trasponder sarà tempestivamente segnalato al concorrente interessato e si procederà al meglio con il contagiri manuale fino al termine della manche e/o finale in svolgimento; i risultati non potranno essere oggetto di reclamo.

Il perdurare del malfunzionamento di un Trasponder già segnalato durante le manche/finali successive verrà segnalato al concorrente ed il conteggio manuale non verrà attivato.

## **3.4 Norme sportive**

### **3.4.1 L'area della competizione**

I campi di gara devono rispettare il Capitolato Servizi fornito dalla Federazione Italiana Motonautica secondo le specifiche di Omologazione da parte della Commissione.

### **3.4.2 L'area di partenza, l'area di preparazione e il permesso di accesso**

- 1) L'area di partenza è un'area chiusa direttamente adiacente alle acque di gara dalla quale i concorrenti lanciano il loro modello; nell'area di partenza può essere previsto una specifico pedana.
- 2) L'area di preparazione è un'area chiusa al pubblico dove tutti i concorrenti preparano i modelli e attrezzature per la partenza e serve da zona di attesa durante la manifestazione.
- 3) L'area di preparazione deve essere posta il più vicino possibile all'area di partenza, in funzione degli impianti locali, fornendo anche eventuale riparo e protezione dalle condizioni atmosferiche per i modelli. Solo gli Ufficiali di Gara, i concorrenti e gli assistenti impegnati nella manifestazione sono ammessi all'area di preparazione.
- 4) I requisiti minimi per l'area di partenza:  
Una pedana dovrebbe essere lunga circa 20 mt. e 1.5 mt. larga,  
posizioni numerate di partenza:  
Categoria ENDURANCE dal 1 al 12.  
Categorie HYDRO e F1 3,5cc dal 1 al 8.  
Categorie OFFSHORE e F1 ¼ dal 1 al 10.
- 5) E' proibito usare ombrelli sulla pedana di partenza durante la gara.
- 6) E' proibito fumare nell'area di partenza. L'infrazione a tale norma comporterà una multa di € 100,00.

- 7) L'organizzatore deve fornire due barche di recupero, possibilmente entrambe motorizzate, che saranno posizionate in modo da non ostacolare la visuale dei concorrenti e che dovranno avere un accesso facilitato per evitare interferenze ai concorrenti che stanno gareggiando. Almeno una delle barche di recupero dovrà essere dotata di sistema di "fermo barche in avaria". Anche se motorizzate le barche di recupero dovranno essere comunque dotate di almeno un remo. Solo una barca per volta potrà essere utilizzata durante la gara.
- 8) Scafi gonfiabili e altri scafi che possano essere danneggiati da un impatto e mettere a rischio l'incolumità del personale non potranno essere usati.
- 9) Il personale dovrà indossare il giubbotto salvagente. In mancanza di giubbotti le barche devono essere equipaggiate con salvagenti galleggianti.
- 10) L'Ufficiale di Gara di pontile è responsabile di gestire il personale del servizio di recupero.
- 11) I modelli nelle categorie ENDURANCE devono essere recuperati nel più breve tempo possibile, causando il minimo disturbo ai modelli in gara, assicurando eguale trattamento a tutti i concorrenti.
- 12) In caso che un modello inizi a inabissarsi avrà la massima priorità durante il recupero.
- 13) Nelle classi HYDRO, OFFSHORE e F1 il recupero dei modelli verrà effettuato al termine della gara.
- 14) I modelli di ENDURANCE, OFFSHORE E F1 ¼, devono avere dei punti di presa per facilitare il recupero e la maneggevolezza.
- 15) La pedana deve essere divisa in settori di circa 1.5 metri per ogni concorrente. La posizione di partenza deve essere numerata e assegnata prima della gara. La pedana deve avere anteriormente un riparo a prevenire la salita dei modelli sulla stessa.
- 16) Dove lo spazio lo consenta, gli organizzatori possono realizzare una pedana che rechi posteriormente una seconda pedana rialzata di 50 cm. destinata ai piloti per la guida. Questa seconda pedana sarà numerata come la prima. Il concorrente potrà scegliere dove guidare. Il concorrente ed il meccanico potranno usare solo la postazione assegnata.
- 17) Reti o altre attrezzature di sicurezza devono essere posizionate tutt'attorno il campo di gara a protezione degli spettatori. Queste dovranno tenere conto di possibili collisioni tra modelli o modelli fuori controllo.
- 18) E' proibito far funzionare i motori entro i 100 metri intorno alla pedana di partenza durante la gara senza preventivo permesso accordato dagli Ufficiali di Gara.
- 19) Durante la gara nessuno ha il permesso di entrare in acqua. I concorrenti che non rispettano questa regola saranno squalificati. Se qualcuno, tra concorrenti, meccanici, assistenti e spettatori dovesse cadere in acqua la gara andrà fermata immediatamente.

#### **3.4.3 Numero ammesso, possibilità di iscrizione e condizioni dei modelli**

- 1) Ogni concorrente può registrare per la manifestazione due modelli per classe.
- 2) Entrambi i modelli possono essere portati nell'area di preparazione.
- 3) Solo un modello può essere portato sulla pedana di partenza.
- 4) Dall'inizio alla fine della manifestazione ogni modello, deve restare nelle stesse condizioni in cui è stato originariamente registrato.
- 5) Il modello, una volta nell'area di preparazione, deve avere tutti gli elementi identificativi del concorrente.

#### **3.4.5 Registrazione dei concorrenti e modelli**

- 1) Ogni concorrente deve registrare i propri modelli compresi i modelli di riserva e la propria apparecchiatura del radiocomando entro il termine di registrazione annunciato.
- 2) Insieme ai modelli il concorrente deve presentare al verificatore anche la conferma della loro registrazione emessa dagli organizzatori.
- 3) La Federazione fornirà gli Ufficiali di Gara qualificati per le verifiche tecniche.

- 4) Gli orari delle registrazioni e delle verifiche tecniche devono essere predisposti dagli organizzatori in modo che possano essere completate dagli Ufficiali di Gara entro l'orario stabilito, assicurando il rispetto dell'orario di partenza programmato per la manifestazione.
- 5) Secondo il numero di concorrenti e modelli iscritti, dovranno essere predisposte le aree di registrazione per le varie classi.
- 6) I concorrenti devono sottoporre il loro modello, compreso quello di scorta, alle verifiche tecniche nelle stesse condizioni in cui verrà usato nella gara.
- 7) Ad ogni modello verificato deve essere applicata una marcatura in un punto adatto sullo scafo (cartello, adesivo, timbro o altro). La marcatura non dovrebbe lasciare segni permanenti sull'esterno del modello.
- 8) I seguenti punti devono essere oggetto delle verifiche tecniche:
  - Cognome, Nome e nazionalità del concorrente
  - Classe
  - Numero di registrazione
  - Specifiche dell'apparecchiatura radio (frequenza, modulazione, frequenze di Funzionamento ed eventuali cristalli di ricambio)
  - Codice trasponder
  - Adesivo FIM

#### **3.4.6 Programma orario e liste ufficiali delle manches**

- 1) Al termine delle operazioni di registrazione e di verifica il Commissario Generale comunica ufficialmente le classi che prenderanno parte alla manifestazione.
- 2) La competizione può iniziare un'ora dopo la chiusura delle verifiche amministrative e tecniche.
- 3) Il concorrente deve accertarsi che le iscrizioni siano corrette nelle liste di partenza affisse dagli Ufficiali di Gara. Qualsiasi inesattezza deve essere notificata immediatamente alla Direzione Gara.
- 4) I concorrenti devono partecipare alla riunione piloti.

#### **3.4.7 Riunione Piloti**

In ogni manifestazione sarà tenuta dal Commissario Generale almeno una riunione piloti (deve essere sempre prevista nei programmi ufficiali delle manifestazioni). Dovrà essere effettuata dopo il termine delle verifiche amministrative e tecniche.

In caso di prove internazionali le comunicazioni devono essere previste anche in lingua inglese.

La partecipazione è obbligatoria per tutti i piloti e verificata con appello nominale.

In caso di eventuali variazioni del programma orario verrà notificata presso la Segreteria Corsa.

Il Commissario Generale potrà, a suo giudizio, ulteriormente riunire i piloti delle singole categorie in qualunque momento lo ritenga necessario.

#### **3.4.8 Tempo di Chiamata**

- 1) Il tempo di chiamata è di cinque minuti. Entro questo tempo L'Ufficiale di Gara di Pedana e/o Speaker deve chiamare il concorrente tre volte per nome perché si presenti nel punto di partenza.
- 2) Se il concorrente non si presenta con il suo modello entro il tempo di chiamata, il concorrente non può prendere il via nella batteria.

#### **3.4.9 Tempo di preparazione in Pedana**

- 1) I tempi di preparazione cominciano quando il/la concorrente si presenta con il suo modello alla pedana di partenza.
- 2) L'inizio del tempo di preparazione sarà deciso dall'Ufficiale di Gara di Pedana e/o Speaker e deve essere indicato al concorrente.

- 3) Il termine del tempo di preparazione deve essere annunciato verbalmente e se possibile anche tramite orologio. Detto termine deve essere stabilito a intervalli di minuti pieni.

#### 3.4.10 Regole generali di inizio e fine di una gara o manche

- 1) Durante la gara i concorrenti sono liberi di muoversi insieme ai loro meccanici/assistenti nell'area delimitata sul pontile senza intralciare gli altri.
- 2) Alla fine della gara o manche i modelli vanno ritirati dall'acqua immediatamente e i radiocomandi spenti.

#### 3.4.11 Interruzione / sospensione della competizione

- 1) La sospensione di tutta la manifestazione può essere annunciata soltanto dal Commissario Generale.
- 2) Una sospensione della competizione alla pedana di partenza viene decisa dall'Ufficiale di Pedana
- 3) Se una manche e/o finale viene interrotta per più di 60 minuti, la stessa deve essere ripetuta.
- 4) Una manche/finale può essere ripetuta su decisione del direttore di gara quando il servizio di contagiri e/o cronometraggio non è in grado di fornire un risultato affidabile.
- 5) Non c'è diritto di ripetizione se un modello viene danneggiato durante una corsa o se l'elica si impiglia in un oggetto esterno come erbacce ecc.
- 6) Nel caso di mancata disputa di una o più gare nell'ambito di una manifestazione interrotta e la stessa non sia recuperabile prima della data prevista per la successiva manifestazione a calendario per le stesse classi, a ciascuno dei piloti presenti e pronti alla partenza verrà assegnato un bonus di ( X ) punti nella relativa classifica del C.I. dove:

$$X = \frac{\text{somatoria punteggi di N piloti}}{N} \quad (\text{ev. decimali arrotondati alla cifra intera superiore}).$$

N.B. È considerata causa di forza maggiore anche la mancanza del numero minimo di iscritti dovuta alla mancata partecipazione di piloti iscritti e non presenti senza giustificato motivo.

#### 3.4.12 Punteggio e annuncio dei risultati

- 1) Tutti i risultati di una competizione devono essere annunciati ed immediatamente esposti all'area di partenza. L'annuncio verbale è considerato un risultato ufficioso.
- 2) I risultati sono esposti con l'orario di affissione e sono da considerarsi preliminari.
- 3) La giuria può confermare i risultati finali un'ora dopo aver emesso i risultati preliminari.
- 4) Dopo la conferma dei risultati da parte degli Ufficiali di gara, non è più possibile protestare contro i risultati.
- 5) I concorrenti con risultato zero verranno registrati alla fine della lista dei risultati in ordine alfabetico

#### 3.4.13 Compilazione delle Classifiche di gara o di manche

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione:

- Tipo, luogo e data della competizione
- Classe e n° manche
- Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente
- Risultato del livello di rumorosità solo in caso di superamento della soglia
- Risultato di ogni gara al netto delle penalità (punti, giri di penalizzazione)
- Punteggio totale raggiunto
- Numero totale delle penalizzazioni
- Firma del Commissario Generale

### 3.4.14 Controllo dei modelli primi tre classificati

- 1) I modelli primi tre classificati in ogni classe possono essere controllati per verificare la conformità alle regole costruttive ed ai limiti di cilindrata dei motori.
- 2) Possono essere fatti anche dei controlli preliminari subito dopo la manche di qualificazione (in questi controlli i motori possono essere solo punzonati per un eventuale controllo di cilindrata dopo la conclusione delle finali).
- 3) Con motori a combustione interna la misurazione della cilindrata deve essere fatta quando il motore è freddo. E' ammessa una tolleranza di +1%.
- 4) Le misurazioni della capacità dei cilindri vengono fatte come segue:
  - La misurazione della corsa viene fatta con un indicatore di profondità attraverso il foro della candela. Solo dopo questa operazione il motore verrà aperto.
  - La misurazione dell'alesaggio viene fatta con un indicatore di misurazione interna nella zona tra il livello superiore dell'apertura di scarico e il punto morto superiore. Devono essere fatte due misurazioni (una opposta all'altra di circa 90 gradi) e viene fatta la media dei risultati.
  - Superare la cilindrata massima ammessa significa la squalifica dalla gara.
  - A conclusione delle finali i modelli che si classificheranno dal 1° al 6° posto verranno portati nel parco verifiche. Se, durante le verifiche tecniche, non si rileveranno discrepanze relative alla cilindrata per i primi tre modelli classificati non saranno necessari ulteriori controlli.
- 5) I concorrenti devono mettere il loro modello a disposizione del Commissario Tecnico. I concorrenti devono aprire il motore, qualora non lo facessero, verranno squalificati.
- 6) Nel caso che i risultati di misurazione non siano conformi alle regole, il rispettivo modello verrà squalificato. In quel caso il piazzamento per modelli successivi migliorerà e gli stessi dovranno essere verificati.

### 3.4.15 Campi gara

Ci sono 3 tipi di Campi di Gara:

- 1) Per le Categorie Endurance (Disegno 4)
- 2) Per le Categorie Offshore, Hydro e F1\* (Disegno 5)

#### - Endurance:

percorso delimitato da 5 boe - più una di traguardo, formanti una "EMME" con senso di marcia antiorario.

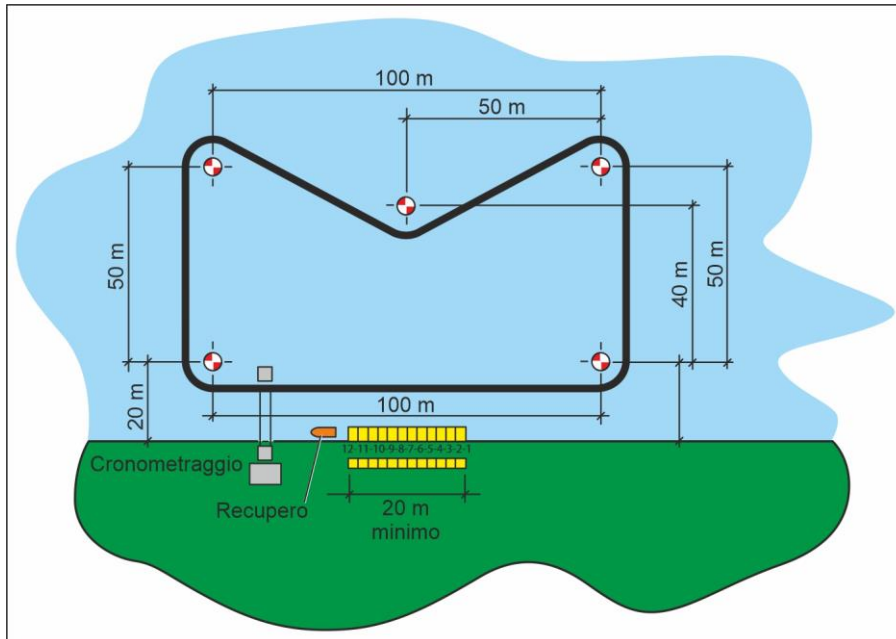
#### - Offshore e Hydro e F1 ¼:

percorso delimitato da 6 boe - più una di traguardo, formanti un "OVALE" con senso di marcia orario.

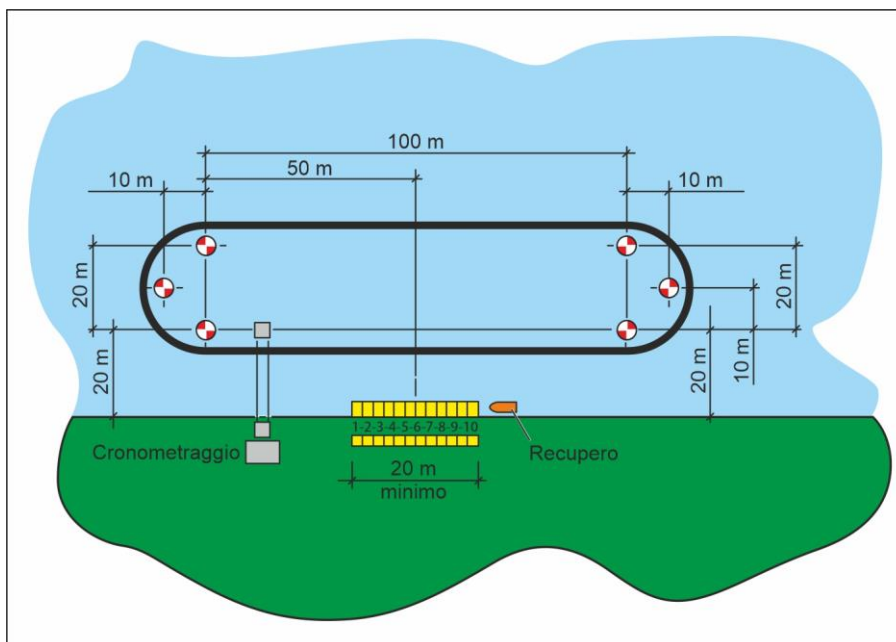
#### - \*F-1 3,5 cc:

percorso adattato allo specchio d'acqua ospitante, delimitato da un minimo di 3 boe – più una di traguardo formanti un circuito con una lunghezza totale non inferiore a 140 metri e senso di marcia orario.

Disegno 4 – Endurance



Disegno 5 – Offshore, Hydro, F1 1/4



Disegno 6 – F1 3,5 cc

(manca disegno)

#### **3.4.16 Prove libere sul campo gara**

- 1) Nel Programma orario deve essere previsto un intervallo di minimo 30 min. per l'effettuazione delle prove libere. Le prove libere saranno effettuate senza distinzione di categoria.
- 2) Le prove libere vengono disputate sul circuito di gara delimitato da boe. La direzione di gara non è modificabile e sono vietati i tagli di percorso.
- 3) Durante le prove libere l'organizzatore deve mettere a disposizione almeno una barca di recupero.
- 4) Dopo le verifiche amministrative e tecniche nessun concorrente potrà effettuare prove libere in uno spazio diverso da quello previsto dal bando di regata.

### **4. RECLAMI**

#### **4.1 Norme principali**

- 1) Un reclamo può essere presentato solo se un concorrente è convinto che il risultato della sua corsa sia stato influenzato da una decisione atto o omissione fatti dai membri della direzione della competizione, dalla giuria, dagli Ufficiali di Gara, dall'organizzatore o da azioni scorrette di altri concorrenti.
- 2) Reclami contro i tempi e/o reclami combinati sono esclusi.
- 3) I risultati finali e l'assegnazione dei titoli possono aver luogo solo dopo che sono stati risolti tutti i reclami presentati.
- 4) La decisione della giuria è definitiva.

#### **4.2 Presentazione dei reclami**

- 1) Ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale entro un'ora dalla affissione del risultato preliminare della corsa nella quale si è verificato l'incidente.
- 2) La presentazione di un reclamo non esclude il concorrente dall'ulteriore partecipazione alla competizione. Se il concorrente si ritira dalle successive competizioni a motivo del reclamo presentato, sarà squalificato da tutta la manifestazione. In questo caso il reclamo presentato verrà respinto.
- 3) Se dopo una segnalazione verbale vengono presi dei provvedimenti per correggere la situazione, il concorrente deve esserne informato prima dell'accettazione del reclamo scritto.
- 4) Il reclamo scritto deve contenere quanto segue:
  - Motivi del reclamo (norme relative, regolamenti, atti e dove trovarli).
  - Ora e luogo, compresa una descrizione precisa dell'incidente, il motivo del reclamo possibilmente allegando disegni e altre prove.
  - Dichiarazione e nomi dei testimoni, che sono stati coinvolti nell'incidente e desiderano rispondere sinceramente alle domande riguardanti il reclamo.
- 5) Il reclamo deve essere firmato dal concorrente.
- 6) Le tasse di reclamo. devono essere pagate quando viene presentata il reclamo scritto, altrimenti il reclamo sarà nullo.

#### 4.3 Gestione del reclamo

- 1) La giuria (o il Giudice di Giornata) deve prendere in considerazione un reclamo presentato ufficialmente, per il quale le tasse di reclamo sono state pagate e dare una decisione.
- 2) Se un reclamo riguarda il comportamento di un altro concorrente, la giuria deve eseguire la procedura di reclamo contro il concorrente accusato di avere infranto le regole
- 3) Il concorrente che ha presentato il reclamo e la persona contro la quale vengono condotte le trattative di protesta, hanno il diritto di presenziare all'udienza senza diritti di voto. Per le trattative di protesta la giuria può chiamare ulteriori testimoni coinvolti nell'incidente che devono dare un resoconto veritiero.
- 4) La decisione data dalla giuria (o dal Giudice di Giornata) sull'esito del reclamo deve essere annunciata ai concorrenti per mezzo di un avviso pubblico.
- 5) Se il reclamo ha esito positivo, le spese di reclamo devono essere restituite al concorrente, invece se il reclamo ha esito negativo le spese di reclamo rimangono alla segreteria corsa e incamerata dalla Federazione.