



club del gommone – Via Dei Ciclamini 23 – 20147 Milano – Tel 02 90000354

## **Campionato Italiano di Regolarità 18 e 19 settembre 2010 - Lago di Lecco Località Parè (Valmadrera)**

### **REGOLAMENTO**

- 1) La gara é aperta a tutti gli equipaggi affiliati alla Federazione Italiana Motonautica.
- 2) Tutti i concorrenti nel trasferimento Vercurago (Cantiere Bolis) – Lecco e viceversa dovranno mantenere una velocità inferiore a 20 km orari
- 3) Il tratto di lago interessato alla gara è aperto alla normale navigazione, pertanto i concorrenti sono tenuti al rispetto di tutte le norme vigenti in materia di navigazione delle acque interne
- 4) I partecipanti e tutte le persone addette all'organizzazione, per il solo fatto di iscriversi e partecipare, accettano di esonerare e di ritenere sollevato il Club del Gommone e i componenti il Comitato Organizzatore di ogni responsabilità per qualsiasi incidente e/o danni a cose o persone che dovesse verificarsi durante la manifestazione e di riconoscere la FIM unico ente a dirimere qualsivoglia controversia.
- 5) I concorrenti sono responsabili dei propri mezzi, degli organi di governo e relative attrezzature
- 6) PER QUANTO CONCERNE LA GARA E LA SUA ORGANIZZAZIONE SI APPLICA IN TOTO IL REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE DIPORTO DELLA FEDERAZIONE MOTONAUTICA ITALIANA (VEDI ALLEGATO)

### **I S C R I Z I O N I**

Le iscrizioni dovranno pervenire al Comitato Organizzatore almeno 24 ore prima delle partenza, telefonando ai numeri:

02/90000354 e cell. 335/6838545 – Virginio Gandini

02/4455931 e cell 335/6483757 – Umberto Sala

Si accettano iscrizioni anche via mail: [info@clubdelgommone.it](mailto:info@clubdelgommone.it)

E' facoltà del C.O. accettare eventuali iscrizioni pervenute in ritardo o direttamente in cantiere.

## ***DAL REGOLAMENTO NAZIONALE ATTIVITA' DI PORTO 2010***

### **GARE DI REGOLARITÀ**

**Art. 1** - Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione la velocità media, la quale dovrà essere costantemente tenuta dalla partenza all'arrivo superando i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso.

**Art. 2** - A bordo di ogni unità vi deve essere il conduttore/pilota e il navigatore in possesso di tessera conduttore o licenza FIM.

Oltre al conduttore/pilota e al navigatore è ammesso il trasporto a bordo dell'imbarcazione di persone solo se tesserati FIM e nel rispetto delle caratteristiche dell'unità stessa.

**Art. 3** - Il Comitato Organizzatore può prevedere dei limiti di velocità per alcuni tratti, stabilire eventuali tratti neutralizzati o prevedere dei valori fissi di velocità. Questi devono essere chiaramente precisati nel Regolamento di gara ed i tratti in questione debbono essere indicati sulla carta nautica del percorso.

**Art. 4** - In funzione delle condizioni meteo è consentito agli equipaggi concorrenti di modificare l'eventuale media dichiarata all'atto dell'iscrizione.

Tale modifica deve essere comunicata al Commissario Generale o al Direttore di Gara e al Comitato Organizzatore almeno un'ora prima della gara.

**Art. 5 - Partenze** - Le partenze avvengono in base alle medie dichiarate iniziando da quella inferiore, fra medie uguali l'ordine di partenza avviene per sorteggio.

Le partenze avvengono con un intervallo non inferiore a un minuto tra concorrente e concorrente.

**Art. 6 - Percorso** - Per le prove di Campionato Italiano i percorsi possono essere in linea oppure in circuito per una lunghezza non inferiore a 50 Km. Per le gare di Campionato Regionale i percorsi si riducono ad un minimo di 35 km. Il minimo sviluppo per giro non può essere inferiore a 8 Km se in mare e a 5 km su acque interne. Tutti i percorsi devono essere indicati in Km, anche se la prova si svolge in mare.

**Art. 7 - Controlli palesi** – Dovranno essere posizionati lungo il percorso, diversamente dalla linea di partenza, almeno 2 (due) controlli per le competizioni nazionali e 3 (tre) controlli per il Campionato Mondiale ed il Campionato Europeo. Il Controllo è all'asciutto con chiaro riferimento in acqua (boa arancione) posizionato a 90° rispetto al percorso.

Il controllo palese può anche essere un punto prefissato sul percorso, le cui coordinate siano specificate; in alternativa un'imbarcazione può essere posizionata sul punto prefissato e fare da controllo. L'imbarcazione porterà a bordo un Cronometrista e un Ufficiale di Boa.

Solo per le gare regionali la partenza può costituire controllo palese, in questo caso dovrà essere espressamente indicato nel programma.

**Art. 8 – Controlli segreti** – Dovranno essere posizionati lungo il percorso almeno 1 (uno) controllo per le competizioni nazionali e 2 (due) controlli per il Campionato Mondiale ed il Campionato Europeo. Deve essere posto dove sia possibile registrare il passaggio dei concorrenti e posizionato a 90° rispetto al percorso.

Nel caso in cui per motivi di cattivo tempo e/o di sicurezza si dovrà optare per il percorso di riserva di lunghezza non inferiore al 50% a quello previsto, i controlli devono essere i seguenti, sia per il Campionato Italiano e sia per le Gare Regionali: controlli palesi nr. 2 e controlli segreti nr. 1.

**Art. 9 – Tracciato** valevole per gare regionali e di Campionato Italiano.

All'iscrizione il concorrente riceve la carta nautica della zona interessata alla manifestazione, in scala non superiore 1:100.000 se in mare aperto e a 1:50.000 se in navigazione interna, sulla quale è indicato il percorso.

Sulla stessa devono essere indicate in metri le distanze progressive tra la partenza e i controlli palesi fino alla boa di arrivo.

**Art. 10 – Cronometraggio e registrazione passaggio** – Il Cronometraggio e la registrazione del passaggio a tutti i punti di controllo vengono eseguiti dai Cronometristi Ufficiali.

I tempi sono registrati ai decimi di secondo, non appena la prua dell'imbarcazione passa la linea di controllo.

Questo è confrontato con il tempo di passaggio teorico conseguente alla velocità dichiarata, causando una differenza positiva o negativa (espressa in secondi e decimi di secondi).

#### **Art. 11 – Classifica della gara**

a) la classifica viene espressa in termini di errore di percentuale sulla velocità predetta.

Il vincitore sarà l'imbarcazione con la percentuale di errore più bassa.

b) prima di procedere alla classifica, devono essere esaminati eventuali reclami o comunicazioni per i quali devono essere prese decisioni da parte del Commissario Generale, in conformità al Regolamento.

c) ogni reclamo deve essere presentato per iscritto al Commissario Generale, o ad un suo delegato entro un'ora dall'arrivo del concorrente.

d) i Cronometristi fanno la somma di tutte le differenze di tempo registrate ai controlli palesi. La somma risultante deve essere espressa in secondi e decimi di secondo.

e) la differenza dei tempi registrati ai controlli segreti sarà calcolata in modo simile.

f) le differenze risultanti dalle somme dei controlli palesi, più quelle dei controlli segreti, vengono quindi usate per calcolare l'errore rispetto al tempo di percorso teorico relativo alle velocità dichiarate.

g) in caso di ex aequo, l'imbarcazione con una media inferiore sarà dichiarata vincitrice.

h) in caso di ulteriore ex aequo dovranno essere presi in considerazione i seguenti parametri progressivi:

- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli palesi
- la differenza di tempo in eccesso (passaggi in ritardo) ai controlli segreti

#### **Art. 12 - Penalità**

- il concorrente che chiaramente modifichi la sua velocità in prossimità dei controlli palesi zigzagando o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità-

- il concorrente che, in prossimità del traguardo, chiaramente modifichi la sua velocità zigzagando o fermandosi sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità.

**Art. 13 – Squalifica** – Invertire la marcia comporta la squalifica.

## **SICUREZZA**

Le disposizioni qui di seguito emanate fanno parte integrante del Regolamento Attuativo Diporto di ogni singola attività agonistica.

**Art. 1 - Dotazioni di sicurezza** - Le unità da diporto che partecipano alle gare devono avere a bordo tutte le dotazioni prescritte dalle vigenti leggi in materia di sicurezza della navigazione. E' responsabilità del 1° conduttore/pilota l'esistenza e l'efficienza delle dotazioni stesse.

**Art. 2** - Nel caso il Comitato Organizzatore locale lo ritenesse necessario possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle già previste dalle leggi vigenti.

Queste devono essere presenti a bordo fin dal controllo tecnico e devono essere indicate nel regolamento di gara.

**Art. 3 - Assistenza medica** - Durante lo svolgimento di una gara di Regolarità deve essere previsto un medico al seguito della manifestazione ed un'ambulanza all'arrivo.

**Art. 4 - Casco e giubbotto** - Il conduttore/pilota ed il navigatore, nonché eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento delle gare debbono indossare il giubbotto di salvataggio e il casco omologato color arancione; il conduttore/pilota è responsabile della loro efficienza. Tutte le persone a bordo di unità impegnate in gare di regolarità con media prescelta inferiore ai 50 Km/h sono esentati dall'obbligo del casco.

**Art. 5- Stacco di sicurezza** - Le unità da diporto che partecipano alle gare devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo é azionato per mezzo di un cavetto collegato al conduttore e/o pilota , anche l'eventuale navigatore deve essere collegato.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione ben visibile a bordo.

Lo stacco non é richiesto per unità che hanno posto di guida esclusivamente in cabina e per le unità che partecipano a manifestazioni riservate alle barche d'epoca.

**Art. 6 - Antidoping** - I concorrenti, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere sottoposti a controlli anti-doping, etilometrici in base ai regolamenti F.I.M., C.O.N.I. e U.I.M.

**Art. 7 - Navigazione** - In tutte le gare di regolarità e nelle manifestazioni che si svolgono in acque libere cioè aperte alla navigazione, i concorrenti durante tutto lo svolgimento della gara devono attenersi a quanto specificato da leggi, regolamenti ed ordinanze locali.

**Art. 8** - Per quanto non specificato nella presente normativa, si fa riferimento a:

- codice della navigazione;
- legislazione in merito a navigazione da diporto (leggi nazionali e regionali);
- ordinanze particolari emanate dall'autorità competente della zona di svolgimento della prova o manifestazione (queste vanno evidenziate nel regolamento di gara).

**Art. 9 – Serbatoi** - I serbatoi del carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere a norma.

### ***VARO E ALAGGIO***

A tutti i partecipanti verrà offerto il varo e l'alaggio per ambedue le giornate dell'evento.

### ***ALBERGHI E HOTEL IN ZONA***

#### **Hotel "Le Torrette" S.r.l.**

Via Roma, 151 –

23855 Pescate (Lc)

[www.hotelletorrette.com](http://www.hotelletorrette.com)

Tel. (+39) 0341 272885 –

Fax (+39) 0341 272929

#### **Hotel Don Abbondio**

Piazza Era, 10

23900 Lecco

Tel. 0341 366 315

[www.donabbondio.com](http://www.donabbondio.com)

#### **Hotel Locanda del Mel**

Piazza Vittorio Veneto, 2

23801 Calolziocorte LC

Tel. 0341 630265

[www.locandamel.com](http://www.locandamel.com)

#### **Hotel Aria Fresca S.R.L.**

Via Padri Serviti, 1, 23801

Calolziocorte LCO

Tel. 341 645099

Altre notizie inerenti la manifestazione le potete trovare su:

[www.clubdelgommone.it](http://www.clubdelgommone.it) - [www.clubdelgommone.com/forum](http://www.clubdelgommone.com/forum)