

## **GARE DI REGOLARITÀ DAL REGOLAMENTO FIM**

**Art.1** - Per gare di Regolarità si intende la gara in cui i partecipanti dichiarano in fase di iscrizione il tempo di percorrenza. Da tale tempo consegue la velocità che 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 e/o il pilota e il navigatore. E' ammesso il trasporto di altri componenti l'equipaggio 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 Cronomotrista e un Ufficiale di Boa.

**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 C.I.**

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) nel poco probabile caso di ex aequo, l'imbarcazione con una media inferiore sarà dichiarata vincitrice avendo passato il maggior tempo in acqua.

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 zizzagando o fermandosi, sarà penalizzato con 10" equivalenti a 10 penalità-**

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

**Art. 13 – Squalifica – Invertire la marcia in prossimità dei controlli palesi comporta la squalifica.**