



NAVIGA – REGOLAMENTO 2011 **Categorie FSR-V-H-O**

Modifiche, aggiunte e proposte migliorative devono essere dirette alla Direzione della Sezione NAVIGA tramite il rappresentante della nazione almeno due mesi prima del Campionato Mondiale. In caso di dubbio di interpretazione, fa fede il testo del Regolamento in inglese.

Il Comitato Esecutivo NAVIGA

Chiusura dell'editore Gennaio 2011

La Navimodel si riserva di apportare modifiche al regolamento, (come ad esempio il conteggio manuale dei giri in caso di necessità) comunicandolo ai soci in tempo utile.

L'uso del presente regolamento è riservato agli Enti riconosciuti dalla Federazione Italiana Navimodel.

La riproduzione e/o l'uso anche parziale è vietato. I trasgressori saranno perseguiti a norma di legge.

CONTENUTI:**Pagina :**

1. DEFINIZIONE DI MODELLI	4
2. CLASSI	4-5-6
3. NORME PRINCIPALI E GENERALI	7
3.1 NORME PRINCIPALI	7
3.1.1 Competizioni cui il regolamento si riferisce	7
3.1.2 Tassa di iscrizione	7
3.1.3 Tassa per proteste	7
3.2 NORME PERSONALI	7
3.2.1 Gruppi di Età	7
3.2.2 Registrazione del concorrente	8
3.2.3 Massimo numero di concorrenti accettati	8
3.2.4 Assistenti e sostituzione del concorrente	8
3.3 NORME TECNICHE	9
3.3.1 Propulsione dei modelli e combustibili	9
3.3.2 Combustibili	9
3.3.3 Riduzione del rumore, misurazione del	9
3.3.4 Metodi per la misurazione del rumore per le classi FSR-V-H-O	9
3.3.5 Generali	9-10
3.3.6 Applicazione ed uso di apparecchiature radiocomandate e di controllo della frequenza	10
3.3.7 Boe (dimensioni, costruzione, ancoraggio)	10
3.3.8 Pontoni (costruzione e materiali)	10 - 11
3.3.9 Conteggio dei giri	11
3.3.10 Montaggio transponder FSR-V-H-O	11
3.3.11 Conteggio transponder FSR-V/H/O	11
3.4 NORME SPORTIVE	12
3.4.1 L'area della competizione	12
3.4.2 Area di lancio, area di preparazione e permessi dell'accesso	12 - 13
3.4.3 Numero di gara, iscrizioni e condizioni di gara	14
3.4.4 Ripetizione di una gara	14
3.4.5 Numero di registrazione	15
3.4.6 Registrazione di concorrenti e modelli	15
3.4.7 Emissione di permessi di gara, emissione dei pass	16
3.4.8 Tempo di chiamata in pedana	16
3.4.9 Tempo di preparazione	16
3.4.10 Interruzione / sospensioni della competizione	16
3.4.11 Ripetizione della gara	16
3.4.12 Comportamento Sleale	17
3.4.13 Annuncio dei risultati	17
3.4.14 Controllo dei primi tre modelli piazzati durante Campionati Mondiali e Continentali	17 - 18
3.4.15 Assegnazione di titoli di Campionati Continentali e Mondiali	18
3.4.16 Cerimonia di premiazione di Campionati Continentali e Mondiali	18
3.4.17 Elenco dei risultati	19

3.5 NAVIGA – POLITICA DELLE PROTESTE	19
3.5.1 Regole principali	19
3.5.2 Accettazione delle proteste	19
3.5.3 Gestione delle proteste	20
3.6 NORME GENERALI RELATIVE ALLA COSTRUZIONE PER LA CATEGORIA “FSR”	20
4. NORME GENERALI DI COLLOCAZIONE DEI CIRCUITI PER LE CATEGORIE “FSR”	20
5. NORME GENERALI PER LA PARTENZA E L’ARRIVO DI UNA MANCHE O DI UN LANCIO	20
6. REQUISITI DELLE COMPETIZIONI NELLE CATEGORIE “FSR”	21
6.1 Norme generali della costruzione	21
6.2 Composizione della giuria di pedana	22
7. APPENDICE 1:	22
8. <u>CIRCUITO E DURATA DELLE GARE NELLA CLASSE FSR-V</u>	23
8.1 Disegno 3	23
8.2 Procedure delle competizioni nelle classi FSR – V	23 - 24
8.3 Regole per i sorpassi	24 – 25 - 26
8.4 Penalità nelle classi FSR - V	26
8.5 Regole base nella classe FSR-V	27
8.6 Punteggio nella classe FSR-V	28
8.7 Composizione di elenchi dei risultati nelle classi FSR – V	28
9 <u>CIRCUITO E DURATA DELLA GARA NELLA CLASSE FSR-H</u>	29
9.1 Disegno 4	29
9.2 Orologio di start per le classi FSR – H	29 - 30
9.3 Procedure per i lanci delle classi FSR – H	30 - 31
9.4 Regole di base e penalità per le classi FSR – H	32
9.4.1 Curve a sinistra	32
9.4.2 Diritto di precedenza	32
9.4.3 Come passare le boe	32 - 33
9.5 Regole per i sorpassi per le classi FSR – H	33 - 34
9.6 Calcolo di finale risultati per le classi FSR – H	35
9.7 Composizione dei risultati per le classi FSR – H	35
10 <u>CIRCUITO E DURATA DELLA GARA NELLA CLASSE FSR-O</u>	36
10.1 Disegno 4	36
10.2 Orologio di start per le classi FSR – O	36 - 37
10.3 Procedure per i lanci delle classi FSR – O	37 – 38 - 39
10.4 Regole di base e penalità per le classi FSR – O	39 - 40
10.4.1 Curve a sinistra	40
10.4.2 Diritto di precedenza	40
10.4.3 Come passare le boe	40 - 41
10.5 Regole per i sorpassi per le classi FSR – O	41- 42
10.6 Calcolo di finale risultati per le classi FSR – O	43
10.7 Composizione dei risultati per le classi FSR – O	43.

Regolamento per le competizioni di modelli radiocomandati per le classi FSR – V-H-O

1. Definizione dei modelli

I modelli delle categorie FSR sono 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. CLASSE FSR-V

La categoria FSR-V può essere divisa nei seguenti gruppi e classi:

Classe FSR – V 3,5 Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20–30 min.), con motore a combustione interna fino a 3,5 cc e propulsione immersa

Classe FSR – V 7,5 Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20–30 min.), con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino 7,5 cc e propulsione immersa.

Classe FSR – V 15 Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20–30 min.), con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino 15 cc e propulsione immersa.

Classe FSR – V 27 Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20–30 min.), con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino 27 cc, e propulsione immersa.

Classe FSR – V 35 Modelli a costruzione libera, per gare di durata (20–30 min.), con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino 35 cc, e propulsione immersa.



CLASSE FSR-H

La categoria FSR-H può essere divisa nei seguenti gruppi e classi:

- Classe FSR – H 3,5** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna fino a 3,5 cc con propulsione ad elica di superficie.
- Classe FSR – H 7,5** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino 7,5 cc con propulsione ad elica di superficie.
- Classe FSR – H 15** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino 15 cc con propulsione ad elica di superficie.
- Classe FSR – H 27** Hydroplani a costruzione libera, con motore a combustione interna (miscela di benzina e olio con candela a scintillazione) di cilindrata maggiore di 15 cc, fino 27 cc con propulsione ad elica di superficie.

Nota: Hydroplani = Modello a disegno libero con due o più superfici plananti.



CLASSE FSR-O

La categoria FSR-O può essere divisa nei seguenti gruppi e classi:

- Classe FSR – O 3,5** Modelli a costruzione libera, per gare di OFFSHORE, con motore a combustione interna fino a 3,5 cc e propulsione di superficie.
- Classe FSR – O 7,5** Modelli a costruzione libera, per gare di OFFSHORE, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 3,5 cc, fino 7,5 cc e propulsione di superficie.
- Classe FSR – O 15** Modelli a costruzione libera, per gare di OFFSHORE, con motore a combustione interna di cilindrata maggiore di 7,5 cc, fino 15 cc e propulsione di superficie.
- Classe FSR – O 27** Modelli a costruzione libera, per gare di OFFSHORE, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 15 cc, fino 27 cc, e propulsione di superficie.
- Classe FSR – O 35** Modelli a costruzione libera, per gare di OFFSHORE, con motore a combustione interna funzionante a miscela di benzina e olio con accensione a scintilla di cilindrata maggiore di 27 cc, fino 35 cc, e propulsione di superficie.



3 NORME PRINCIPALI E GENERALI

3.1 Norme principali

3.1.1 Competizioni alle quali si applicano le norme

(1) Le norme NAVIGA si riferiscono alle seguenti competizioni ufficiali NAVIGA:

Campionati Mondiali
Campionati Continentali
Competizioni Internazionali
Competizioni internazionali amichevoli

(2) Per Paesi membri della NAVIGA si consiglia che gli stessi usino queste regole nelle loro manifestazioni nazionali.

(3) L'anno delle competizioni decorre dal 1 gennaio al 1 gennaio dell'anno successivo.

(4) L'organizzazione deve sostenere le spese per i giudici:
Vitto ed alloggio per i giorni di lavoro durante i campionati mondiali e continentali.
Per i primi 3 (tre) giorni di lavoro 10 euro al giorno di indennità.
Per gli altri giorni di lavoro 5 euro al giorno di indennità
Per le gare internazionali solo vitto ed alloggio

3.1.2 Tassa di iscrizione

Le tasse di iscrizione per le manifestazioni ufficiali NAVIGA sono le seguenti:

Per senior 20.00 Euro per classe. Di cui € 15.00 per l'organizzazione. € 5.00 per la Sezione
Per junior 15.00 Euro per classe. Di cui € 10.00 per l'organizzazione. € 5.00 per la Sezione

3.1.3 Tasse per protesta

La tassa per protesta a tutte le manifestazioni ufficiali NAVIGA è di 10.00 Euro

3.2 Norme personali

3.2.1 Gruppi di Età

Nelle manifestazioni NAVIGA i concorrenti sono divisi in due gruppi di Età, Junior e Senior.

- (1) Uno Junior è chi nell'anno della competizione non ha più di 18 anni. (Uno Junior è chi nell'anno della competizione non ha il 19° compleanno).
- (2) Per ragioni di sicurezza i concorrenti Junior nelle categorie FSR 15cc devono avere almeno 12 anni.
- (3) Non sono ammessi gli junior nelle classi FSR-27 cc. e FSR 35cc.

3.2.2 Registrazione dei concorrenti

- (1) Al fine di competere in un campionato o in un'altra manifestazione internazionale deve essere presentata una domanda da parte della federazione nazionale per conto del concorrente.
- (2) La domanda deve essere ricevuta dagli Organizzatori in conformità ai loro termini e può essere rifiutata se ricevuta in ritardo.
- (3) A una Federazione è permesso di iscrivere concorrenti se la loro tassa associativa nazionale è stata pagata, secondo quanto stabilito da NAVIGA.
- (4) Iscrivendosi alla competizione il concorrente ne accetta le norme relative.

3.2.3 Numero massimo di concorrenti ammesso

- (1) Ai campionati del mondo ogni nazione è autorizzata ad iscrivere il numero seguente di concorrenti seniors e juniors.
- (2) Nelle classi FSR – H/V/O 3 concorrenti ed il detentore del titolo
Nelle classi FSR – H/V/O può essere maggiore, se una nazione ha 1 concorrente in finale la nazione ha 1 posto in più nel campionato del mondo successivo. Se la nazione ha 2 concorrenti in finale la nazione ha 2 posti extra nel Campionato del mondo successivo. Per un massimo di 5 concorrenti e il detentore del titolo.
- (3) Il paese ospitante (l'organizzatore del campionato del mondo) può iscrivere 5 concorrenti ed il detentore del titolo, ma il massimo è 5 a prescindere dal risultato al Campionato scorso.
- (4) Ai campionati continentali a ciascun paese è permesso di inserire il seguente numero di concorrenti in Senior e Junior:
- (5) Nelle classi FSR – H/V/O 5 concorrenti ed il detentore del titolo
Nelle classi FSR – H/V/O può essere maggiore, se una nazione ha 1 concorrente in finale la nazione ha 1 posto in più nel campionato del mondo successivo. Se la nazione ha 2 concorrenti in finale la nazione ha 2 posti extra nel Campionato Continentale successivo. Per un massimo di 7 concorrenti e il detentore del titolo.

3.2.4 Assistenti e sostituzione del concorrente

- (1) In ogni classe è permesso a un concorrente di avere un assistente che sarà designato dal concorrente stesso.
- (2) L'assistente può aiutare il concorrente nei preparativi per la partenza e fino al termine della gara.
- (3) Non è permessa la sostituzione del concorrente durante la gara.

3.3 Norme tecniche

3.3.1 Propulsione di modelli e combustibili

- (1) Sono ammessi solo motori a combustione interna. Motori jet e altri tipi di propulsioni non normalizzate non sono ammessi.

3.3.2 Combustibile

- (1) Il combustibile è libero eccetto nelle classi FSR-27 e FSR-V35.
- (2) Il combustibile nelle classi FSR-27 cc. e FSR –V35 cc. deve essere una miscela di benzina – olio, La benzina può essere di qualsiasi livello di ottani. L'uso di miscela al metanolo è proibita.

3.3.3 Riduzione del rumore, misurazione del livello di rumorosità e norme

- (1) I motori a combustione interna devono essere dotati di un dispositivo per ridurre i livelli di rumorosità.
- (2) L'apparecchiatura usata per determinare il livello di rumorosità non deve superare 0.3 dB circa e deve essere in conformità alle norme CEE e norme simili. L'indicatore del livello di rumorosità emesso da un ente riconosciuto deve essere prontamente disponibile.
- (3) Se per le misurazioni del livello di rumorosità viene usata un'apparecchiatura di autoregistrazione, questa deve riflettere le misurazioni dell'indicatore di livello di rumorosità senza troppe differenze. Si consiglia perciò di fare un confronto tra le apparecchiature in uso. Il confronto deve essere verificato dalla Giuria degli Organizzatori all'inizio della manifestazione/corsa e mantenuto interamente.
- (4) Le letture del livello di rumorosità dovrebbero essere prese da degli operatori che sono stati opportunamente addestrati e che abbiano esperienza pratica.
- (5) Lo strumento per la rumorosità dovrebbe essere posto su "SLOW" (lento).

3.3.4 Metodo per la misurazione del livello di rumore nelle categorie FSR-V/H/O

3.3.5 Norme generali

- (1) Il microfono di misurazione deve essere posizionato come segue:

Altezza circa 1000 mm approssimativamente +/- 200 mm sopra il livello dell'acqua

Posizione 25 metri a destra per FSR-V e a sinistra per FSR-H/O all'angolo destro alla linea centrale del campo FSR e a 22 metri di distanza dalla linea che collega le due boe più basse e fissato saldamente.

- (2) Alle ultime tre la misurazione del livello di rumore deve essere presa per ogni modello durante la gara, alle seguenti condizioni
- (3) Non ci deve essere nessun'altra barca entro il 15 metri intorno al modello che deve essere sottoposto a misurazione.
La misurazione del rumore deve essere fatta quando la barca è sulla linea di base, distante almeno 15 metri dal microfono.
Le misure devono essere equamente distanziate durante la gara

- (4) Il concorrente deve essere immediatamente avvisato se la sua barca supera gli 80 DB/A. Se alla seconda misurazione sarà ancora troppo rumoroso verrà avvisato, se anche alla terza il livello sarà troppo alto il concorrente sarà immediatamente squalificato.

3.3.6 Applicazione ed uso di apparecchiature radiocomandate e di controllo della frequenza

- (1) Durante le manifestazioni ufficiali NAVIGA sono ammesse solo apparecchiature di radiocomando digitali e a funzionamento proporzionale. Il radiocomando deve essere in grado di funzionare entro i 10kHz. Le radio con diversa frequenza possono essere utilizzate.
- (2) Deve essere possibile cambiare la frequenza in breve tempo. Ogni concorrente deve avere quattro diverse coppie di cristalli.
- (3) L'uso dell'apparecchiatura di radiocomando è soggetto alle regole della nazione in cui si tiene la manifestazione NAVIGA. Gli organizzatori devono elencare le frequenze disponibili nel modulo d'iscrizione alla manifestazione (entry form).
- (4) Si consiglia di verificare le frequenze per evitare contrasti di frequenze. Le verifiche delle frequenze sono obbligatorie ai Campionati Mondiali e Continentali.
- (5) La ripetizione di una gara a causa di problemi radio può essere rifiutata dagli ufficiali di gara, se il tempo di conclusione programmato di una gara o di un campionato viene seriamente compromesso.
- (6) Le frequenze devono essere registrate solo in MHz.
- (7) Le radio non possono essere accese in un raggio di 1000 metri dalla competizione. I concorrenti che disobbediranno saranno squalificati dalla competizione.

3.3.7 Boe (Dimensioni, Costruzione, Ancoraggio)

- (1) Il campo di gara deve essere segnato da boe. Ogni boa deve essere composta da due colori ed avere delle strisce colorate ben visibili che devono essere ad angolo retto rispetto alla superficie dell'acqua.
- (2) Le boe devono essere cilindriche e un minimo di 20 cm e massimo 50 cm sopra la superficie dell'acqua. Le boe devono avere un diametro da 40 a 50 cm.
- (3) Le boe devono essere fatte di materiali quali polistirolo e sughero, fibre naturali ecc.

3.3.8 Pontone di partenza (Costruzione e materiali)

- (1) I pontoni di partenza devono fornire uno spazio adeguato ai concorrenti, ai loro modelli, agli assistenti ed ai giudici. Dovrebbe essere evitata qualsiasi ostruzione che possa mettere in pericolo la sicurezza dei concorrenti e dei modelli.
- (2) Il pontone di partenza deve essere largo come minimo 1,5 m e lungo minimo 19,5 m.
- (3) L'accesso al pontone di partenza dovrebbe essere libero. La superficie del pontone non deve essere scivolosa anche quando è bagnata.
- (4) Quando è occupato il pontone di partenza non dovrebbe muoversi, rollare o cambiare posizione in qualsiasi altro modo. La superficie del pontone di partenza non deve essere più alta di 50 cm dalla superficie dell'acqua.

- (5) Pontoni 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 Conteggio dei giri

Nei Campionati Mondiali – Campionati Continentali – e eventi internazionali, è ammesso solo il conteggio tramite transponder.

3.3.10 Montaggio transponder FSR-V-H-O

- (1) Il transponder dovrà essere montato a non più di 25 cm. dalla poppa dello scafo.

3.3.11 Conteggio transponder FSR-V/H/O

- (1) Per il conteggio dei giri sono necessari solo 2 o 3 operatori all'apparato di conteggio e 1 o 2 annunciatori .
- (2) Gli annunciatori e gli operatori lavorano in coppia e saranno responsabili per il conteggio dei giri dei modelli. Gli annunciatori chiameranno il numero del modello al passaggio del traguardo e il giro verrà registrato dall'operatore delle apparecchiature di conteggio.
- (3) Il contagiri deve solo fare il conteggio dei giri. Eventuali detrazioni sui giri verranno registrati dagli assistenti dei giudici di pedana e verranno detratti (classi FSR-V-O) dal totale dei giri registrati dai contagiri, alla fine della manche.
- (4) C'è solo un traguardo per tutti i modelli FSR-V/H/O . Il traguardo è situato sul lato sinistro della pedana .Il contagiri sarà situato in una posizione rialzata, in linea con il traguardo.
- (5) In caso di uguale numero di giri, il concorrente il cui modello ha superato per primola linea di traguardo, sarà il vincitore. Un concorrente con il numero di posizione iniziale superiore a 1 non può che essere il vincitore, se ha superato tutti i modelli con i numeri di partenza più bassi del suo.
- (6) Se le barche si fermato prima della fine della manche, ultimo passaggio dalla linea del traguardo è il tempo di fine manche.

Esempio:

La barca N° 1 ha completato 68 giri in 30.12.1.

La barca N° 2 ha completato 66 giri in 28.36.3.

La barca N° 3 ha completato 66 giri in 29.12.8.

La barca N° 2 è al secondo posto (tempo migliore) e la barca N° 3 è al terzo posto.

Il tempo deve essere misurato al 0,01 sec. (centesimo di secondo)

3.4 Norme sportive

3.4.1 L'area della competizione

- (1) Il luogo della competizione, specialmente le acque di gara e l'area circostante dovrebbero essere scelte dagli organizzatori per offrire ai concorrenti le migliori condizioni possibili per ottenere buoni risultati.
- (2) Gli organizzatori devono accertarsi che ci siano adeguate misure di sicurezza per proteggere i concorrenti, gli ufficiali di gara e gli spettatori da possibili pericoli
- (3) Il luogo della competizione, le acque di gara e l'area circostante devono essere controllate prima della gara dagli ufficiali di gara. Nel caso che ci siano reclami gli organizzatori devono tentare di porre rimedio immediatamente.
- (4) Il luogo della competizione e le acque di gara non devono essere contaminate da oli minerali, grasso o altre sostanze velenose.
- (5) Il mancato rispetto di questa regola causerà la squalifica del concorrente che non sarà in grado di presentare una protesta.

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 nella quale è posto il pontone di partenza dal quale i concorrenti lanciano il loro modello.
- (2) L'area di preparazione è un'area chiusa 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 dovrebbe essere posta il più vicino possibile all'area di partenza, in funzione degli impianti locali. Dovrebbe fornire alloggio e protezione dalle condizioni atmosferiche per i modelli. Solo i giudici, concorrenti e assistenti impegnati nella manifestazione sono ammessi all'area di preparazione.
- (4) I requisiti minimi dell'area di partenza per le classi FSR-V-H-O sono:
Una pedana per la FSR –V dovrebbe essere lunga minimo 19.5 mt. e larga 1.5 mt..
Con posizioni numerate:
Classe FSR-V dalla posizione 12 alla 1
Classe FSR-H dalla posizione 1 alla 8
Classe FSR-O dalla posizione 1 alla 10.
- (5) Tavoli e sedie per i giudici possibilmente riparati dall'acqua.
1 fonometro
3 cartellini gialli: 1 col N°1, 1 col N° 2, 1 con la lettera S (sicurezza)
1 cartellino rosso
1 segnale acustico per segnalare l'inizio / fine della competizione.
1 computer - orologio per indicare il tempo della gara
1 sistema di informazione pubblica (megafono)
2 serie di velette numerate 1- 12 per la FSR –V
1 lavagna con i disegni dei rispettivi percorsi.

- (6) E' proibito usare ombrelli sul pontone di partenza durante la gara.
- (7) l'organizzatore deve fornire 2 imbarcazioni di recupero, una imbarcazione motorizzata ed una di scorta
Il battello motorizzato deve stazionare sul lato destro del pontone per la categoria FSR-V.
Per le classi FSR-H / O il battello di emergenza deve stazionare sul lato sinistro del pontone.
L'equipaggio per il battello di recupero deve essere fornito dall'organizzatore.
- (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. Il personale dovrà indossare il giubbotto salvagente. In mancanza di giubbotti le barche devono essere equipaggiate con salvagenti galleggianti. Per aumentare la sicurezza della barca di recupero questa dovrebbe essere munita di barriere di sicurezza montate all'esterno.
- (9) Il servizio di recupero nella FSR-V è controllato da un giudice. Il modello deve essere recuperato nel più breve tempo possibile, causando il minimo disturbo ai modelli in gara, assicurando eguale trattamento a tutti i concorrenti. Le barche a motore devono essere usate a bassa velocità, in modo che le onde non influenzino la gara. Il continuo muoversi della barca è da evitare. La barca a motore sarà da usarsi preferibilmente per il recupero dei modelli più lontani.
- (10) I modelli FSR-V devono avere un buon punto di sollevamento(maniglia), al fine di garantire un soccorso rapido.
- (11) I modelli delle classi FSR-V/O 27cc. e35cc. devono avere sulla prua un occhiello per l'aggancio da parte del recupero.
- (12) Nelle classi FSR-H / O il recupero dei modelli viene eseguita solo dopo il completamento della manche.
Il recupero di una barca nella FSR-H / O durante la gara, solo con il permesso speciale da parte del giudice (se una barca sta affondando).
- (13) La pedana deve essere divisa in settori di circa 1.5 mt. 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.
- (14) Al Campionati Mondiali e Continentali del gruppo FSR, l'organizzatore deve fornire una piattaforma ad alta 1 metro come parte del pontone di partenza per i concorrenti da dove guidare.
- (15) La piattaforma sopraelevata deve anche essere numerata con le posizioni di partenza.
Ai concorrenti è lasciata la scelta su quale livello vogliono guidare. Il concorrente e l'assistente possono utilizzare solo la posizione di partenza assegnata.
- (16) 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.
- (17) Durante la gara nessuno è ammesso sull'acqua del campo di gara. I concorrenti che non rispettano questa regola saranno squalificati.
- (18) E' proibito far funzionare i motori entro i 200 metri (anche con la radio spenta) intorno al pontone di partenza .

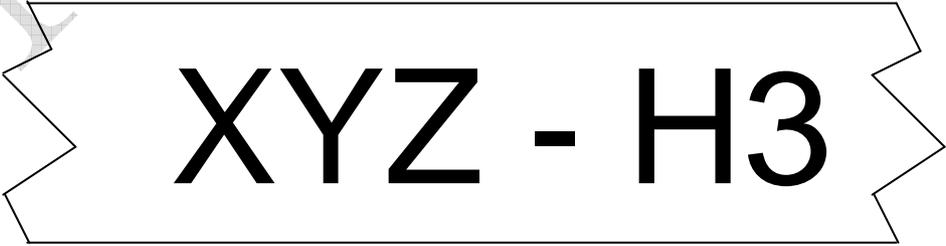
3.4.3 Numero ammesso, possibilità di iscrizione e condizioni di gara dei modelli

- (1) Entrata di una barca per le altre classi non è permesso. (V può competere solo nelle classi V, H solo nelle classi H e Offshore solo nelle classi di Offshore).
- (2) Nella categoria FSR ogni concorrente può registrare per la manifestazione due modelli per classe.
- (3) E' a scelta del concorrente quale dei due modelli userà per la gara. Entrambi i modelli possono essere portati nell'area di preparazione. Tuttavia solo un modello può essere portato sul pontone di partenza. Quando i modelli sono sul pontone di partenza, non è più possibile cambiare i modelli. Dopo l'inizio del controllo radio (frequente) e la fine del controllo non è possibile cambiare o riparare i problemi radio e quindi prendere parte alla manche.
- (4) Ogni modello, dall'inizio alla fine della manifestazione, deve mostrare le condizioni in cui è stato originariamente registrato. Se durante la partenza una parte è mancante o tale parte è stata aggiunta, per esempio se questa parte era stata persa durante la gara, questa partenza sarà senza tempo, cioè senza punteggio registrato. La decisione spetta all'ufficiale addetto alla partenza.

3.4.4 Numeri di registrazione

- (1) Per tutte le competizioni NAVIGA i modelli devono recare un numero di registrazione.
- (2) Il numero di registrazione è assegnato dalla Federazione Nazionale
Se l'indicazione della nazionalità non è indicata nel numero di registrazione essa deve essere fissata sul modello
Il numero di registrazione e la nazionalità di appartenenza non possono essere cambiati e devono essere fissi permanentemente sulla carena.
- (3) Il modello di ricambio deve recare un identico numero di registrazione
- (4) Targa da applicare in modo visibile
XYZ = Nazionalità
H3 = Numero di registrazione nazionale.

(5) Disegno 1: Numero di registrazione



XYZ - H3

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 di radiocomando entro il termine di registrazione annunciato.
- (2) Insieme ai modelli il concorrente deve mostrare la conferma della loro registrazione emessa dagli organizzatori. Conferme di gruppo devono essere mostrate dal capo squadra.
- (3) Gli organizzatori devono nominare dei giudici qualificati per effettuare la registrazione. Questi devono essere confermati dalla giuria degli ufficiali di gara.
- (4) La registrazione deve essere predisposta dagli organizzatori in modo che possa essere completata entro il periodo stabilito, assicurando la partenza programmata della corsa e minimo scompiglio ai concorrenti. Secondo il numero di concorrenti e modelli registrati, dovranno essere predisposte le aree di registrazione segnate per le varie classi.
- (5) Gli organizzatori devono nominare un numero sufficiente di assistenti qualificati.
- (6) I concorrenti devono mostrare il loro modello per la registrazione nelle condizioni in cui verrà usato nella gara.
- (7) I seguenti punti devono essere inseriti nella lista delle registrazioni:
Cognome, nome e nazionalità del concorrente
Classe
Numero di registrazione
Specifiche dell'apparecchiatura radio (frequenza, modulazione, frequenze di funzionamento, cristalli di ricambio).
- (8) Ad ogni modello registrato deve essere applicata una marcatura in un punto adatto sullo scafo (cartello, adesivo, timbro o altro)
La marcatura non deve lasciare segni permanenti sull'esterno del modello.

3.4.6 Emissione di permessi di partenza, emissione dei pass di partenza per i concorrenti

- (1) Dopo la registrazione il giudice capo (nei Campionati Mondiali e Continentali la giuria) deve annunciare il permesso di partenza.
- (2) Questo deve essere fatto con annuncio pubblico dando i nomi dei concorrenti e le classi registrate. Un eventuale rifiuto a fare ciò deve essere motivato.
- (3) La competizione o il campionato può iniziare solo un'ora dopo l'annuncio dei permessi di partenza.
- (4) I pass dei concorrenti devono essere emessi dall'organizzatore sulla base delle iscrizioni e dovrebbero essere consegnati ai concorrenti al momento della registrazione.
- (5) Il concorrente deve accertarsi che le iscrizioni o il pass del concorrente siano corretti. Qualsiasi modifica deve essere notificata agli organizzatori.
- (6) L'Organizzatore o l'Ufficiale di Servizio deve emettere i permessi di partenza ed assicurarsi che siano prontamente disponibili al punto di partenza.

3.4.7. Cessione dei pass dei concorrenti e Accertamento dell'ordine di gara

- (1) Prima della gara il concorrente deve presentare il permesso di partenza al giudice di partenza, in mancanza di ciò il concorrente perde il suo permesso ad iniziare la gara.
- (2) La sequenza di partenza dei concorrenti in un punto di partenza deve essere valutata prima dell'inizio della gara o giro per classe sotto la giurisdizione del giudice capo di partenza o altra necessaria verifica dei cristalli disponibili.
Nel caso in cui si svolgano le corse aggiuntive, la sequenza di partenza deve essere riservata.
- (3) I capi competizione o la giuria possono decidere che frequenze devono esse usate a un determinato punto di partenza.
- (4) Se il concorrente nella stessa manifestazione compete in varie classi di modelli non c'è possibilità (diritto) di richiedere un cambiamento dell'orario di partenza e/o cambiare la sequenza di partenza.

3.4.8 Tempo di chiamata (Tempo ammesso per prepararsi)

- (1) Il tempo di chiamata è un minuto. Entro questo tempo il giudice (start leader ...) deve chiamare li concorrente tre volte per nome perché si faccia vedere al punto di partenza.
- (2) Se il/la concorrente non si fa vedere con il suo modello entro il tempo di chiamata, il/la concorrente perde il suo diritto di partire per questa corsa o giro.
- (3) Il concorrente deve trovarsi nell'area della competizione 60 minuti prima della sua partenza

3.4.9 Tempi di preparazione al (Punto di Partenza)

- (1) Il termine del tempo di preparazione deve essere annunciato verbalmente e se possibile anche in maniera ottica.

3.4.10. Interruzione / sospensione della competizione

- (1) Un'interruzione di tutta la manifestazione può essere annunciata soltanto dal giudice capo.
- (2) Un'interruzione della competizione al pontone di partenza viene decisa dal giudice di partenza.
- (3) In caso di sospensione della gara solo le batterie sospese hanno il diritto di rigareggiare.

3.4.11 Ripetizione di una corsa

- (1) 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.

3.4.12 Comportamento Sleale

- (1) In caso di comportamento sleale, interferenza (messaggio) con altri concorrenti, giudici, spettatori, non seguendo le regole, o eccezionalmente il comportamento sconsiderato di un concorrente o meccanico, sarà punito con la squalifica (cartellino rosso). Il modello va preso e fatto uscire dall'acqua.
Non c'è possibilità di un appello contro la decisione.

3.4.13. Punteggio e annuncio dei risultati

- (1) Tutti i risultati di una competizione dovrebbero essere annunciati immediatamente o esposti all'area di partenza. L'annuncio verbale deve essere fatto in inglese (questa è la lingua di lavoro della sezione FSR NAVIGA).
L'annuncio verbale è considerato un risultato provvisorio.
- (2) I risultati devono essere registrati nella lista dei risultati. A conclusione della manifestazione i risultati devono essere controllati e resi pubblici entro due ore. Questa è una lista dei risultati 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 dei giudici di gara, cioè la giuria, 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

3.4.14 Controllo dei modelli primi tre classificati durante i Campionati Mondiali e Continentali

- (1) Ai Campionati Mondiali e Continentali i modelli primi tre classificati devono essere controllati per vedere se sono conformi alle regole costruttive e i motori vengono misurati per vedere la loro reale cilindrata.
- (2) Nelle classi FSR-V-H-O eccetto nella classi 27cc. e 35 cc. possono essere fatti dei controlli preliminari dopo le manche che possano determinare l'esatta cilindrata dei motori.
- (3) Nella classe FSR 27cc.-35cc. la misurazione della capacità dei cilindri dei tre modelli primi classificati viene fatta sulla base dei dettagli costruttivi dopo la conclusione delle finali.
- (4) Con motori a combustione interna la misurazione della cilindrata deve essere fatta quando il motore è freddo. E ammessa una tolleranza: di +1%.
- (5) Le misurazioni della capacità dei cilindri vengono fatte come segue:

La misurazione del cilindro viene fatta con un indicatore di profondità attraverso il foro della candela a incandescenza / a scintilla. 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.

I correttori per gli strumenti di misurazione devono essere tenuti sul luogo della competizione. La verifica delle misurazioni relative alla cilindrata viene fatta con tabelle o stampe delle calcolatrici.

Durante le qualificazioni nelle classi FSR il giudice di partenza può scegliere tre modelli per le verifiche della cilindrata. La misurazione verrà fatta dopo l'eliminazione quando i motori si sono raffreddati. Superare la cilindrata ammessa significa la squalifica dall'eliminazione. Alla conclusione delle finali i modelli che si sono classificati da 1 a 4 verranno messi da parte. Se non si rilevano discrepanze relative alle capacità dei cilindri per i primi tre modelli classificati non sono necessari ulteriori controlli.

- (6) I concorrenti devono mettere il loro modello a disposizione del giudice incaricato. I concorrenti devono aprire il motore, qualora non lo facessero, verranno squalificati.
- (7) 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 Assegnazione di titoli ai Campionati Mondiali a Continentali

- (1) Per gli junior il titolo di Campione Mondiale verrà assegnato se un minimo di 6 concorrenti provenienti da 3 diverse nazioni hanno gareggiato nella rispettiva classe.
- (2) Per i senior il titolo di Campione Mondiale verrà assegnato se un minimo di 10 concorrenti provenienti da 5 diverse nazioni hanno gareggiato nella rispettiva classe.
- (3) Nel caso che un Campionato Mondiale di una certa classe abbia luogo con meno concorrenti di quanti indicati nel paragrafo (1) e (2), non verranno assegnati nessun titolo e nessuna medaglia in quelle classi. I risultati ottenuti dai concorrenti verranno riconosciuti con speciali certificati.

3.4.16 Cerimonie di Premiazione ai Campionati Mondiali e Continentali.

- (1) Ai Campionati Mondiali, i concorrenti primi tre classificati in ogni classe di junior e senior ricevono una medaglia d'oro, argento o bronzo e un certificato, forniti dalla NAVIGA.
- (2) Ai Campionati Continentali i concorrenti primi tre classificati in ogni classe di junior e senior ricevono una medaglia d'oro, argento o bronzo; e un certificato.
- (3) Oltre ai primi tre posti ai Campionati Mondiali ogni concorrente riceve un certificato di presenza.
- (4) Oltre al titolo, medaglie e certificati può essere dato un riconoscimento onorifico per imprese speciali.
- (5) Il titolo, medaglie, certificati e riconoscimenti onorari devono essere consegnati in una cerimonia pubblica.
- (6) Tutti i concorrenti e ufficiali devono presenziare alla cerimonia di consegna dei premi. Un concorrente che senza una scusa fondata, non partecipi alla cerimonia perde il diritto ai titoli, medaglie, certificati e riconoscimento onorario. La decisione riguardo alle scuse spetta ai giudici di gara o alla giuria.

3.4.17. Liste dei risultati

- (1) L'organizzatore di una manifestazione NAVIGA, a conclusione della manifestazione (cerimonia) deve dare almeno 3 liste complete dei risultati a ognuna delle nazioni partecipanti.
- (2) Per norme speciali relative al contenuto della lista dei risultati, riferirsi alle sezioni 7.6. per FSR -V e .8.8. per FSR H e 9.9 per FSR O.

3.5. Politica delle Proteste NAVIGA

3.5.1 Norme principali

- (1) Una protesta può essere presentata 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, dai giudici dall'organizzatore o da azioni scorrette di altri concorrenti o squadre
- (2) Proteste contro i tempi e/o proteste combinate sono escluse.
- (3) I risultati finali, piazzamenti, l'assegnazione dei titoli, medaglie e riconoscimenti onorari possono aver luogo solo dopo che sono state risolte tutte le proteste presentate.
- (4) La decisione della giuria è definitiva. Non sono accettati ricorsi.

3.5.2 Presentazione delle proteste

- (1) Ogni protesta deve essere fatta verbalmente al giudice di partenza immediatamente all'osservazione della discrepanza dichiarata. Entro un'ora dalla conclusione della corsa nella quale si è verificato l'incidente, la protesta deve essere presentata per iscritto alla direzione della competizione, per esempio alla Giuria in lingua inglese.
- (2) La presentazione di una protesta non esclude il concorrente dall'ulteriore partecipazione alla competizione. Se il concorrente si ritira dalle successive competizioni a motivo della protesta presentata, sarà squalificato da tutta la manifestazione. In questo caso la protesta presentata verrà respinta.
- (3) Se dopo una protesta presentata verbalmente, vengono presi dei provvedimenti per correggere la situazione, non sarà necessaria una protesta scritta. Il concorrente deve essere informato prima dell'accettazione della protesta scritta, come pure circa le spese di protesta.
- (4) La protesta scritta deve contenere quanto segue:

Motivi della protesta (norme relative, regolamenti, atti e dove trovarli). Ora e luogo, compresa una descrizione precisa dell'incidente, il motivo della protesta possibilmente allegando disegni e altre prove. Dichiarazione e nomi dei testimoni, che sono stati coinvolti nell'incidente e desiderano rispondere sinceramente alle domande riguardanti la protesta. Dichiarazione, con quale giudice di partenza e a che ora, la protesta è stata presentata verbalmente.

- (5) La protesta deve essere firmata dal concorrente e dal capo squadra della rispettiva nazione.
- (6) Le spese di protesta devono essere pagate quando viene presentata la protesta scritta, altrimenti la protesta sarà nulla.

3.5.3 Gestione della protesta

- (1) La giuria deve prendere in considerazione una protesta presentata ufficialmente, per la quale le spese di protesta sono state pagate e dare una decisione. Durante le trattative di protesta il capo squadra della nazione il cui concorrente ha presentato la protesta non ha diritto di voto.
- (2) Se durante una protesta un concorrente viene accusato di avere infranto le regole la giuria deve eseguire la procedura di protesta contro il concorrente accusato
- (3) Il concorrente che ha presentato la protesta 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 direzione della competizione sull'esito della protesta deve essere annunciata ai concorrenti per mezzo di un avviso pubblico in lingua Inglese.
- (5) Se la protesta ha esito positivo, le spese di protesta devono essere restituite al concorrente. Se la protesta ha esito negativo le spese di protesta rimangono all'organizzatore.

3.6. Norme generali riguardanti la costruzione per la categoria FSR

- (1) Per le competizioni nella categoria FSR i modelli sono a disegno libero. Tuttavia il modello deve essere di proprietà del concorrente
- (2) La lunghezza totale del modello nella categoria FSR non deve superare i 2500 mm.
- (3) La guida del modello deve avvenire tramite radiocomando.
- (4) Possono essere usati uno o più motori a combustione interna. Tuttavia la loro cilindrata totale non deve superare la rispettiva classe.

4. Regole Generali sulla collocazione dei circuiti per le categorie FSR.

- (1) Le competizioni nelle categorie FSR sono svolte su due differenti circuiti.

Per la categoria FSR – V vedi disegno 3

Per la categoria FSR – H vedi disegno 4

Per la categoria FSR – O vedi disegno 5

- (2) I campi di regata devono essere collocati in acqua calma, preferibilmente al riparo del vento.

5. Regole Generali riguardanti la partenza e la fine di una finale o di una qualifica.

- (1) Durante la competizione il concorrente è autorizzato a muoversi entro l'area segnata sulla pedana assegnatogli dall'organizzazione.
- (2) Al termine della finale o della qualificazione il modello va immediatamente ritirato dall'acqua e il radiocomando spento.

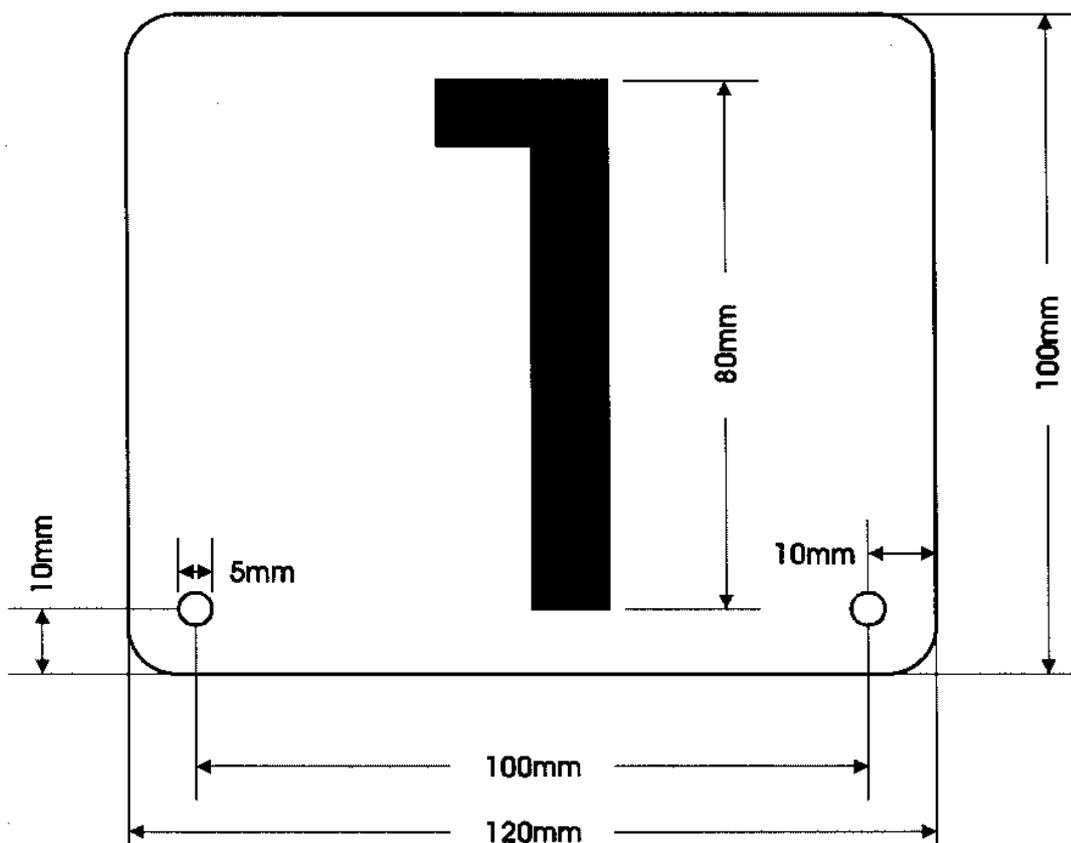
6. Requisiti per le competizioni nella categoria FSR

6.1 Regole generali per la costruzione e regolamenti

- (1) La carena non ha regole per la costruzione, tuttavia deve avere una forma tale da assomigliare ad un mono carena..
- (2) Si deve avere il pieno controllo dei giri del motore. Un interruttore di spegnimento non è consentito. La capacità del serbatoio non è limitata. Il carburante può essere fornito dal concorrente.
- (3) Ogni modello deve avere sulla coperta un supporto longitudinale per il montaggio della veletta numerata, velette a cui deve provvedere il concorrente.
Le velette devono essere costruite in materiale flessibile e resistente, tale da non causare danni al modello qualora si rovesci. La veletta deve essere bianca e di numeri da 1 a 12 neri. La veletta deve essere vincolata in due punti.
La veletta per la FSR-V deve essere montata sul lato destro della barca
La veletta per la FSR-H-O deve essere montata sul lato sinistro della barca
E' consentito l'utilizzo del proprio numero di veletta se sono secondo il regolamento.
- (4) Le dimensioni delle velette per le classi FSR - V - FSR - H e FSR - O sono come segue (vedi disegno 2)

Altezza	100 mm
Larghezza	120 mm (gli angoli devono essere arrotondati)
Spessore	2 mm (approssimativi)
Distanza tra i fori	100 mm
Distanza dei fori dalla base	10 mm
Diametro dei fori	5 mm

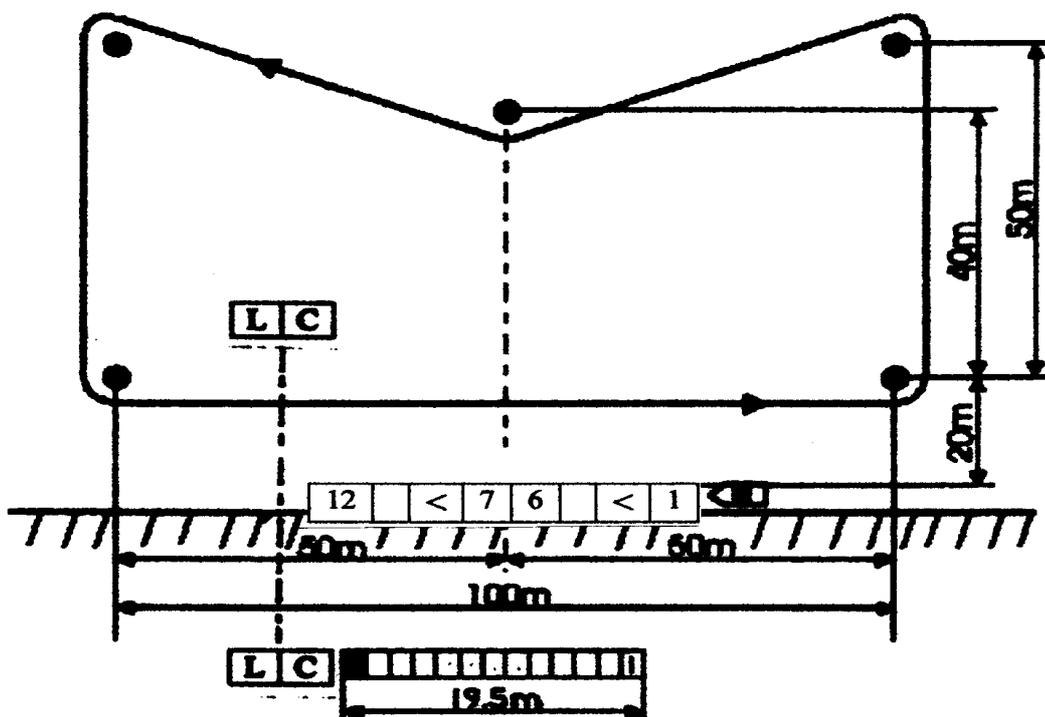
Disegno 2: Veletta per le classi FSR -V-H-O



8. CIRCUITO E DURATA DELLE GARE NELLA CLASSE FSR-V

- (1) La competizione sarà effettuata su un circuito come mostrato sul disegno 3. Il circuito dovrà essere posto così da avere la base parallela alla pedana e la boa di centro allineata con la linea divisoria tra la postazione 6 e 7.
- (2) La competizione consiste di 2 batterie di qualificazione di 20 minuti e di una finale di 30 minuti. Dopo i primi 10 minuti e ogni 5 minuti successivi deve essere annunciato il tempo trascorso. Il tempo trascorso deve essere mostrato ai concorrenti.

8.1 Disegno 3: Percorso di gara FSR -V



Contagiri e linea di arrivo deve essere alla sinistra del pontone

- 12--1 = Linea di partenza e arrivo
- RB = Barche di recupero
- LC = Contagiri

8.2 Procedure per le gare delle classi FSR – V

- 1) Il circuito viene percorso in senso antiorario ad ogni batteria sono ammessi un massimo di 12 ed un minimo di 3 concorrenti. Se oltre 12 concorrenti sono iscritti alla gara, essi saranno suddivisi in gruppi di concorrenti non superiore a 12 e il più possibile simili. La costituzione dei gruppi sarà casuale, tenendo in considerazione i quarti. Questi saranno controllati dai giudici. Per la prima batteria la posizione di partenza è assegnata dall'organizzatore, nella seconda sarà invertita (mantenendo lo stesso numero di veletta della prima batteria).
- 2) Tutte le batterie della stessa classe saranno consecutive col proposito che tutti i concorrenti abbiano le stesse condizioni di tempo.

- 3) Quando più di 12 concorrenti sono iscritti si deve prevedere una eliminatoria per stabilire i 12 finalisti.
- 4) Prima della partenza di ogni gara sarà effettuato un controllo radio al fine di prevenire le interferenze. Quindi tutti i trasmettitori e ricevitori dovranno essere accesi. Una volta confermato che non ci sono disturbi non è più possibile protestare.
- 5) Dopo la prova radio inizia il tempo di preparazione. (Se la radio non funziona e il controllo radio è terminato il concorrente non può partire.
- 6) Il tempo di preparazione per le classi FSR – V è di 3,5 minuti. Durante questo tempo il concorrente è autorizzato per 3,5 minuti a scaldare il motore. Durante questo tempo il modello può essere messo in acqua ma non rilasciato.
- 7) Dopo il tempo di preparazione tutti i modelli devono essere sulla pedana con i motori spenti. Poi entro un tempo breve il giudice può dare l'inizio della gara.
- 8) La gara inizierà con il segnale acustico dato dalla giuria. Dopo il segnale i motori possono essere avviati ed i modelli lanciati.
- 9) Durante la gara al concorrente è permesso di raccogliere la propria barca (o dall'assistente) la barca deve rimanere con il motore acceso e nella sua posizione di partenza sul pontone. Il concorrente (o l'assistente) può lasciare la posizione di partenza per recuperare il modello (se la barca di recupero porta il modello) o per prendere parti di ricambio. Tuttavia durante la guida al concorrente non è consentito muoversi dalla posizione di partenza. Il trasmettitore non può essere spostato dalla posizione di partenza.
- 10) Tutte le boe vanno superate in accordo al percorso. È permesso toccarle. Solo i giri percorsi correttamente saranno conteggiati. Passare sopra la boa farà perdere il giro.
- 11) Se una boa viene passata sul lato sbagliato, è permesso recuperarla senza interferire con gli altri concorrenti. Se la boa non viene recuperata il giro non verrà conteggiato.
- 12) Durante la gara i giri di ogni concorrente dovranno essere mostrati su di una lavagna.

8.3. Regole per il sorpasso

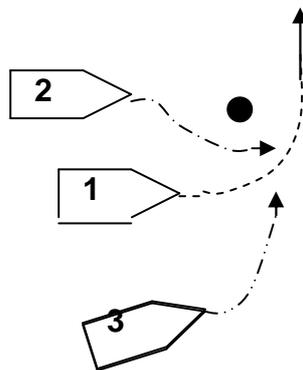
- (1) Una barca più lenta può essere superata da entrambi i lati. Durante il sorpasso lo scafo più lento non deve cambiare traiettoria o stringere verso lo scafo superante. Lo scafo superante può ritornare sulla linea ideale non prima di aver interposto 3 lunghezze con lo scafo superato.
- (2) Lo scafo più veloce non è autorizzato a ostacolare lo scafo più lento durante il sorpasso.
- (3) Lo scafo che arrivi a 5 lunghezze dalla boa sulla linea ideale ha diritto di traiettoria. Il tentativo di forzare il sorpasso all'interno di una boa non è permesso.

Esempio n. 1

La barca n.1 ha diritto di precedenza e le barche n.2 e n.3 tentano il sorpasso.

La barca 3 taglierà la linea di percorso alla barca n.1. Ciò comporterà 1 giro di penalità per la barca n.3 .

La barca n.2 dovrà virare a destra tagliando la linea di percorso alla barca n.1. Ciò comporterà 1 giro di penalità per la barca n.2 .



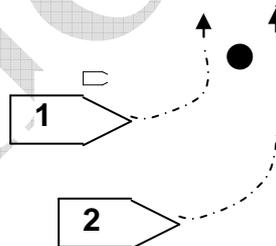
Esempio n. 2

La barca n.2 sorpassa regolarmente, lasciando sufficiente spazio alla barca n.1, (almeno 3 lunghezze) prima di rientrare sulla propria linea di percorso.



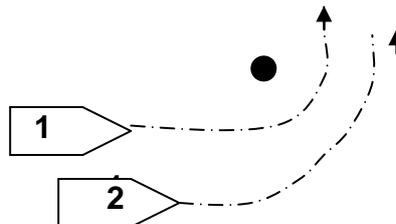
Esempio n. 3

La barca n.2 taglia la linea di percorso alla barca n. 1 costringendola all'interno della boa per evitare una collisione. Ciò comporterà 1 giro di penalità per la barca n.2 .



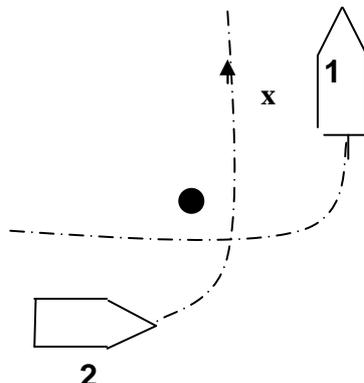
Esempio n. 4

La barca n.2 lascia correttamente libera la linea di percorso della barca n.1.



Esempio n. 5

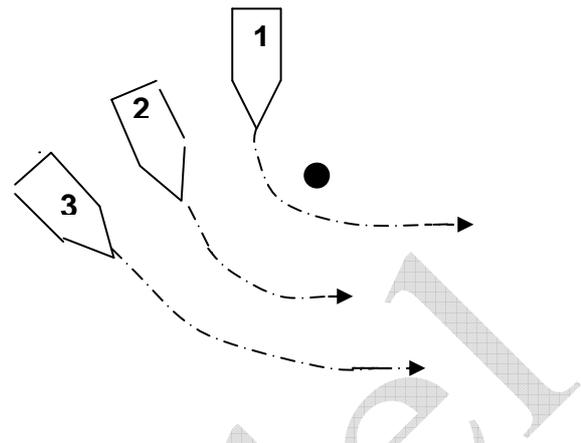
La barca n.1 lascia la linea di percorso interna perché gira troppo largo. Questo permette alla barca n.2 di sorpassare con una virata più stretta. Al punto X la barca n. 2 avrà il diritto di precedenza.



Esempio 6

La barca n.1 ha la linea di percorso più vicina alla boa ed ha il diritto di precedenza.

Le barche n.2 e n.3 devono girare mantenendo la loro distanza dalla boa per non incorrere in una penalità.

**8.4. Penalità nella classe FSR-V**

- (1) Alla prima infrazione alle regole descritte nei paragrafi (1)-(2)-(3) DI **8.3.**, dove nessun altro modello abbia subito uno stop causato dall'infrazione, sarà dato un richiamo (cartellino giallo)
- (2) La seconda infrazione alle regole descritte nei paragrafi (1)-(2)-(3) DI **8.3.**, o un più serio incidente, o entrare in collisione con un modello fermo in acqua sarà punita con 1 giro di penalità (cartellino giallo con n° 1).
- (3) La terza infrazione alle regole descritte nei paragrafi (1)-(2)-(3) DI **8.3.**, o un incidente particolarmente serio, o causare lo stop di un altro modello sarà punita con 2 giri di penalità (cartellino giallo n° 2).
- (4) Se un modello tocca la barca di recupero il pilota viene squalificato dalla batteria o dalla finale in corso. Il modello verrà immediatamente tolto dall'acqua.
- (5) Se altri modelli sono coinvolti in situazioni di pericolo, toccate o collisioni con la barca di recupero, il giudice può a sua discrezione penalizzare anche gli altri piloti.
- (6) Se un modello passa vicino alla pedana o alla barca di recupero nello spazio di tre (3) metri ad alta velocità riceverà una penalità di "STOP and GO" cartellino giallo di tipo (S). Il giudice deve comunicare la penalità visivamente e verbalmente. Dopo di ciò il concorrente deve terminare il giro e rientrare in pedana, spegnere il motore (questo deve essere fatto prima di togliere la barca dall'acqua), dopo di che, riporre la barca sull'invaso, riavviare e ripartire. Dopo di questo il concorrente può riprendere la gara. Il concorrente che riceve TRE cartellini gialli di sicurezza (S) deve ritirare il modello e la sua prova è terminata.
- (7) Il pilota verrà informato verbalmente e visivamente delle penalità. Le penalità non ammettono appello. Il giudice deve registrare la penalità e il numero di pedana.

8.5. Regole di base per la categoria FSR-V

- (1) Se durante la gara uno scafo si ferma, può essere recuperato dalla barca di recupero, recando il minimo disturbo agli altri modelli. Il giro in cui il modello si è fermato non verrà conteggiato.
- (2) Gli scafi riportati dal recupero dovranno ripartire dalla posizione assegnata in pedana. Dopo la ripartenza riprenderà il conteggio dei giri.
- (3) Gli scafi FSR –V possono essere riparati e riforniti durante la gara. Solo i giri completati saranno conteggiati.
- (4) Se uno scafo perde la veletta durante la gara è autorizzato a completare il giro in corso. Ogni giro successivamente percorso senza veletta non verrà conteggiato.
- (5) Una gara può essere sospesa dal giudice di gara a causa di circostanze eccezionali (es. perdita delle boe). Le regole per fermare una gara:
- (6) Il giudice di gara dà un segnale acustico uguale a quello di fine gara. Allo stesso istante il cronometro che misura la durata della gara viene fermato. Dopo che il giudice di partenza ha dato il segnale, i modelli devono completare il giro iniziato e questo giro sarà conteggiato.
- (7) Il tempo tra il segnale acustico e il momento in cui il modello taglia il traguardo verrà registrato. Il modello verrà poi ritirato e spento il motore.
- (8) Piloti e meccanici devono stare dietro i modelli. Le riparazioni non sono ammesse. Durante l'interruzione i modelli possono essere recuperati.
- (9) Risolto il problema, il giudice ridarà il via seguendo la stessa procedura del primo via.
- (10) Il conteggio del tempo ripartirà con il segnale di via.
- (11) Se la gara viene interrotta entro i primi 3 minuti si ripartirà dall'inizio.
- (12) Se una gara deve essere interrotta, tutti i giri ed i tempi vanno sommati assieme.
- (13) la fine della gara è data con segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono terminare il giro iniziato e il giro verrà conteggiato. Dopo il segnale i contagiri dovranno registrare tutti i tempi impiegati dai modelli a finire il giro. Il tempo di chiusura sarà memorizzato con il numero dei giri

8.6. Classifica nella FSR –V.

- (1) Il risultato della competizione sarà deciso dal numero di giri validi e dal tempo necessario a percorrere il giro di chiusura. Dopo il conteggio delle eventuali penalità.
- (2) Se ci sono 12 o meno concorrenti iscritti in una classe saranno corse 2 manche di 30 minuti, Il miglior risultato delle due manche sarà valido per la classifica.
- (3) Il posto in classifica sarà deciso dal numero dei giri ottenuti. In caso di parità, il concorrente con il minor tempo di chiusura avrà una posizione più alta.
- (4) Nel caso in cui si corra le finali in accordo con il paragrafo 6.5 comma (3) , la classifica è come segue:
 - a) I finalisti sono classificati in base all'arrivo nella finale.
 - b) La classifica dei rimanenti concorrenti sarà stilata in base ai giri e tempi di chiusura ottenuti nelle batterie di qualificazione.

8.7. Compilazione del risultato finale delle classi FSR –V.

Nelle classi FSR –V la classifica finale andrà così compilata:

Tipo- luogo e data della gara.

Sequenza dei risultati in accordo con il paragrafo **8.6.**

Classe

Cognome, nome e numero di licenza nazionale del concorrente.

Rilevamento fonometrico.

Numero dei giri validi (tra parentesi le penalità) della miglior batteria.

I tempi di ritardo (penalizzazione?) della miglior batteria

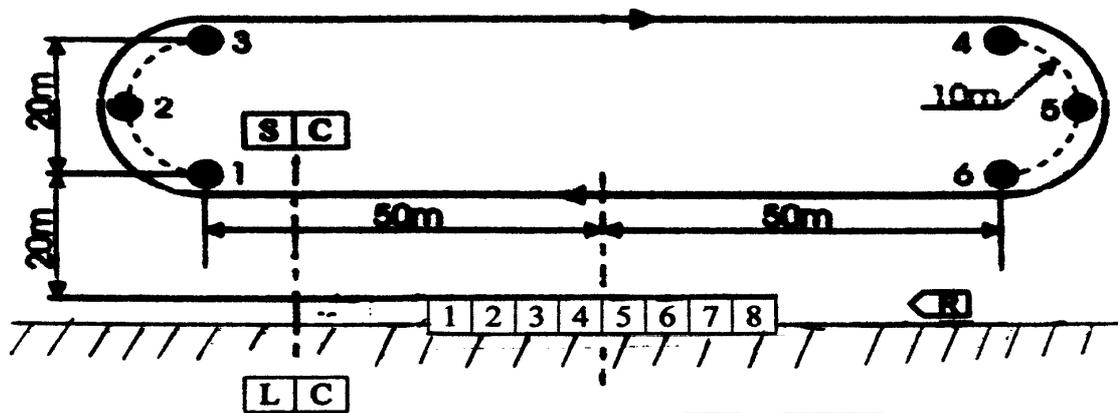
Nome e numero di registrazione del giudice.

Firma del giudice capo.

9. Circuito e durata di una gara nelle classi FSR – H.

- (1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno 4. il circuito deve essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana di partenza e la linea di centro è ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 4-5.

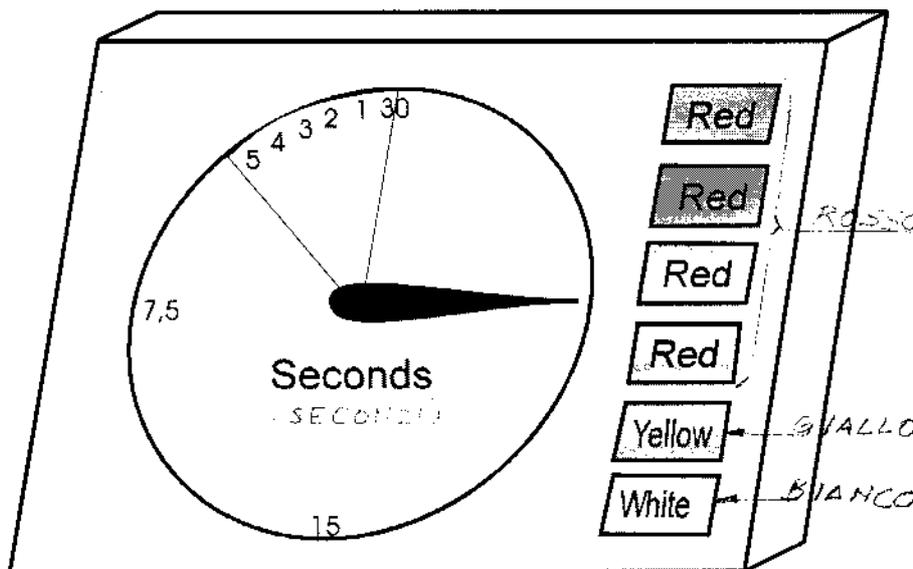
9.1 Disegno : 4 Percorso di gara FSR-H



- 1...8 = Posizione di partenza
- LC = Linea di start e fine gara - Contagiri
- R = Barche di recupero
- SC = Orologio di partenza

9.2. Orologio per la partenza delle classi FSR – H può essere completato con un display digitale.

- (1) L'orologio è concepito per le gare FSR – H con particolari segnali luminosi e acustici che i concorrenti usano per preparare la partenza della batteria.
Disegno 5:



- (2) L'orologio deve essere conforme ai seguenti punti:

Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione approssimativa di 1 secondo.
 Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5, 4, 3, 2, 1 secondi.
 I cinque secondi devono essere evidenziati con un colore in contrasto col resto del quadrante.
 Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere accese all'inizio del tempo di preparazione.
 Ogni 30 secondi ognuna di queste si spegnerà automaticamente. Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato. Al termine dei 30 secondi una luce bianca o un segnale acustico decreterà la partenza.
 La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.
 Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancione e la lancetta nera.
 Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.
 L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al suo posto nel percorso.

9.3. Procedure per le gare nelle classi FSR – H.

- (1) La gara si percorrerà in senso orario. Alla partenza il tempo di partenza deve essere visualizzato su un orologio (vedi disegno 6)
- (2) I modelli devono compiere il seguente numero di giri nei 4 minuti
- FSR-H 3,5cc = 6giri
 FSR-H 7,5cc = 6giri
 FSR-H 15cc = 6giri
 FSR-H 27cc = 6giri
- (3) Le classi (H) correranno 2 lanci al giorno con la seguente successione: (3,5 J)-(3,5 S)-(7,5 J)- (7,5 S)-(15 S)-(27) e a ripetersi.
- (4) Le batterie devono essere fatte in modo che i concorrenti siano mescolati tra loro quanto più possibile nelle manche. I posti in pedana sono casuali.
- (5) Una batteria deve avere un minimo di 4 concorrenti ed un massimo di 8 concorrenti. Ogni concorrente deve disputare 4 lanci. Se vi sono più di 8 concorrenti iscritti in una classe, deve essere corsa una finale in accordo al paragrafo (4)
- (6) Gli 8 concorrenti col più alto punteggio delle batterie di qualificazione accedono alla finale. Per la finale si devono svolgere almeno 4 lanci. Le postazioni in pedana saranno assegnate in base all'ordine delle qualifiche. Il concorrente qualificato al primo posto occuperà la posizione di partenza n° 1, il secondo la n° 2, il terzo la n° 3, il quarto la n° 4 ecc. sino all'ottavo che occuperà la posizione n° 8.
- (7) Prima della partenza di ogni batteria sarà effettuato un controllo radio per prevenire interferenze. A tal fine tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Una volta dato l'OK non sarà più possibile protestare.
- (8) Ogni gara consiste di 3 fasi distinte:
- Tempo di preparazione (Pit time) 2 minuti.
 Tempo cronometrato (Milling time) 30 secondi
 Tempo di gara (Race time) 4 minuti.

- (9) Durante il tempo di preparazione i motori vengono accesi e gli scafi lanciati. Se un concorrente accende il motore dopo il tempo di preparazione avrà perso il lancio. Il tempo di preparazione non potrà essere eliminato, salvo casi eccezionali a discrezione dei giudici (es. problemi al percorso). I modelli possono essere regolati durante il tempo di preparazione, tuttavia il concorrente non potrà lasciare la posizione di partenza.
- (10) Una volta iniziato il tempo cronometrato nessun modello potrà più essere lanciato.
- (11) I concorrenti devono guidare i modelli attorno al circuito o nella zona preparata dall'organizzazione al fine di permettere a tutti di passare la linea di partenza al termine del tempo cronometrato. Gli scafi devono girare sul tracciato in senso orario.
- (12) Durante gli ultimi 15 secondi del tempo di controllo al fine di garantire la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi su una linea dritta dopo aver passato la boa N° 6. Non è permesso zigzagare lungo il tracciato, né cambiamenti di tracciato superiori ai 45 gradi al fine di evitare di passare troppo presto la linea di partenza e se effettuati vengono penalizzati con un giro extra.
- (13) La fine del tempo di controllo indica l'inizio del tempo di gara, indipendentemente da dove si trovano le barche sul tracciato.
- (14) Modelli che attraversino la linea di partenza immediatamente prima della fine del tempo di controllo hanno una falsa partenza e devono quindi percorrere un giro extra.
- (15) Durante il tempo di preparazione, tempo di controllo, tempo di gara, saltare una boa e quindi tagliare il tracciato viene penalizzato con un giro extra.
- (16) Il concorrente la cui barca attraversa la linea per prima dopo aver completato il numero di giri richiesto e avendo considerato le penalità (giri supplementari) è il vincitore.
- (17) Nel caso che nessuna barca completi il numero di giri richiesto entro 4 minuti di corsa, la corsa viene annullata. Non è permessa una ripetizione della gara.
- (18) Le barche che non hanno completato il numero di giri richiesto ricevono 25 punti.
- (19) Dopo che un concorrente ha completato il numero di giri richiesto deve togliere la barca dall'acqua. L'ufficiale addetto alla posizione di partenza può ordinare a tali barche di lasciare il campo di gara.
- (20) Se l'ufficiale addetto alla posizione di partenza ritiene che ci siano delle barche sul campo di gara che non saranno in grado di completare la gara nel tempo rimanente, può richiedere loro di togliere le loro barche dall'acqua. Il punto data sarà lo stesso come nei casi in cui la corsa non viene completata (25 punti).
- (21) Se una gara (lancio) di FSR-H si deve rifare perché interrotta, solo gli scafi in corsa al momento dell'interruzione potranno ripartire. Quelli fermatesi prima prenderanno 25 punti.
- (22) L'eliminatória deve essere organizzata in modo che nessun concorrente debba partecipare a due corse consecutive.
- (23) Ogni gara deve essere corsa in conformità alle norme specificate nella sezione 9.4.

9.4 Regole di base e penalità nelle classi FSR-H

Il mancato rispetto delle seguenti norme potrebbe causare una squalifica da un'eliminatória o da tutta la competizione.

9.4.1. Curve a sinistra

- (1) Curve a sinistra eccessive sul tracciato non sono permesse, eccetto per evitare collisioni.
- (2) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

Curva a sinistra superiore ai 45 gradi

Quando un concorrente girando a sinistra mette in pericolo un altro modello

- (3) Creare danno a un'altra barca, durante e dopo la manche, impedendo alla stessa di essere utilizzata nella competizione, porta alla squalifica da quella manche.

9.4.2. Diritto di Precedenza

- (1) Tecniche sicure per girare e di virata come pure correttezza sportiva sono le condizioni per una corretta navigazione/uso del campo di gara.
- (2) La normale linea di percorso è la linea più vicina al contorno del campo. Le barche sulla linea di gara hanno la precedenza.
- (3) Una barca su una normale linea di percorso ha il diritto di mantenere il suo tracciato.
- (4) Un barca che sorpassa la barca che si trova davanti, che si trova sulla stessa linea di percorso, deve essere almeno a tre lunghezze di barche avanti, prima di avere il diritto di precedenza.
- (5) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

Mancato rispetto delle norme sul diritto di precedenza

Zigzagare per impedire a un'altra barca di superare, curve a S ecc.

9.4.3. Superare/passare le boe

- (1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno. Una eccezione può essere ammessa dal giudice di pedana quando ritenuto utile per la gara o per ragioni di sicurezza. Passare sopra la boa sarà penalizzato.
- (2) Le penalità delle boe vengono date dai giudici assistenti del pontone. Non è possibile protestare contro la loro decisione.
- (3) Se un concorrente non riesce a virare correttamente la propria barca viene ammonito. Se la sua guida non migliora, viene squalificato da questa eliminatória.

(4) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

Passare una boa all'interno (un giro di penalizzazione per ogni boa)

Guidare all'interno del campo di gara ovale

Guidare all'interno del campo di gara ovale

Tagliare o attraversare il campo di gara

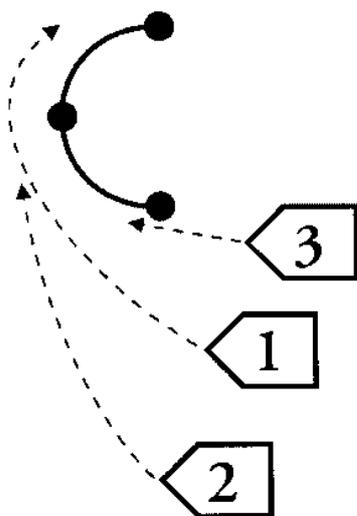
Guidare al centro del campo di gara

Passare ad alta velocità entro (3) tre metri dal pontile. Il concorrente riceve il cartellino giallo di sicurezza (S)[1 giro di penalità]. Alla terza infrazione il concorrente deve ritirare il modello e non può proseguire la gara.

9.5. Regole per i sorpassi nelle classi FSR-H

E' permesso sorpassare su tutto il percorso in conformità al paragrafo 6.12.2. i seguenti esempi sono solo a titolo orientativo per i giudici e non possono essere citati dai concorrenti in una possibile protesta. Nelle situazioni sottodescritte può verificarsi un serio pericolo per altre barche o spettatori. In questo caso l'ufficiale addetto alla posizione di partenza può ordinare al concorrente che causa il pericolo di interrompere la gara. Il concorrente verrà squalificato per questa eliminatoria e non riceverà nessun punto.

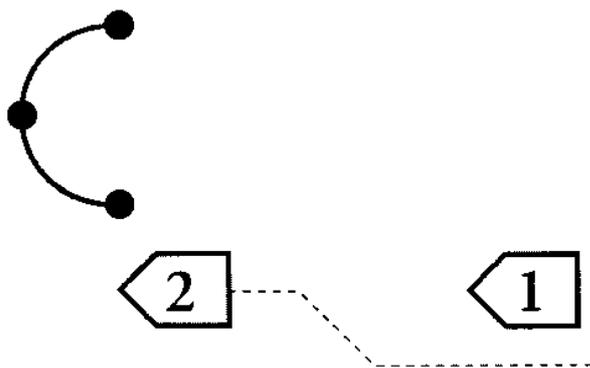
Esempio n° 1



La barca n. 1 ha il diritto di precedenza e le barche n. 2 e n. 3 cercano di sorpassare

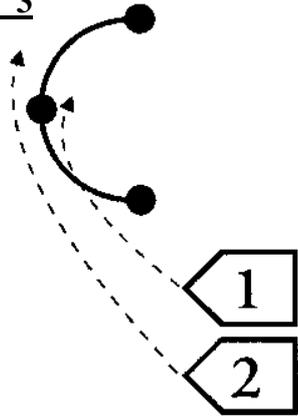
La barca n. 2 taglia la linea di percorso della barca n. 1, questo risulta in un giro extra la barca n. 3 cerca di forzare la sua corsa all'interno al fine di non toccare la boa la barca n. 3 dovrà girare a sinistra e taglierà da una capo all'altro la linea di percorso della barca n. 1. Questa manovra comporterà un giro extra.

Esempio n° 2



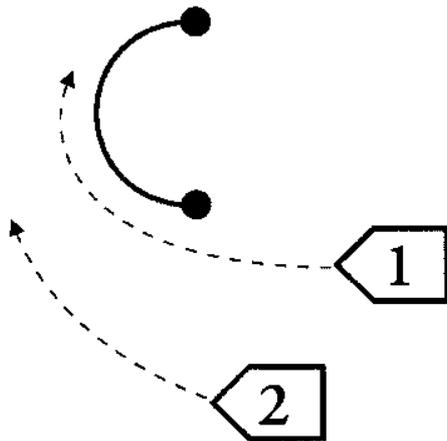
La barca n. 2 sta sorpassando correttamente, si trova ad almeno 3 lunghezze di barca di distanza davanti alla barca n. 1 prima di ritornare sulla linea di percorso

Esempio n° 3



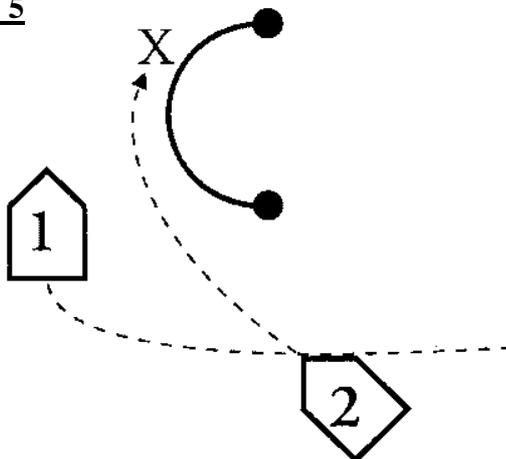
La barca n. 2 riceve un giro di penalizzazione perché ha costretto la barca n. 1 a passare la boa all'interno al fine di evitare la collisione.

Esempio n° 4



La barca n. 2 lascia correttamente libera la linea di percorso interna.

Esempio n° 5



La barca n. 1 lascia libera la linea di percorso interna perché ha girato al largo. Permette alla barca n. 2 di sorpassare facendo una curva più stretta. Nella posizione X la barca n. 2 ha il diritto di precedenza.

9.6. Calcolo dei risultati finali nelle classi FSR-H

(1) Nelle classi FSR-H ogni concorrente riceve i seguenti punti in conformità al piazzamento ottenuto.

1. posto	= 400 punti
2. posto	= 300 punti
3. posto	= 225 punti
4. posto	= 169 punti
5. posto	= 127 punti
6. posto	= 96 punti
7. posto	= 72 punti
8. posto	= 54 punti
Corsa non completata	= 25 punti
Barca che non ha passato la linea di partenza dopo il segnale di partenza	= nessun punto

(2) In caso di punteggio pari merito ci dovrebbe essere uno spareggio nei seguenti casi:

- a) Per scegliere un concorrente per la finale
- b) Nella finale, per decidere i posti 1,2 o 3

Lo spareggio avrà luogo dopo aver concluso le eliminatorie o dopo le finali.

(3) Il risultato finale della competizione è la somma di tutti i punti ottenuto in tutte le eliminatorie, a meno che non siano tenute delle finali.

(4) Se ha luogo una finale, i risultati saranno come segue:

- a) Tutti i finalisti sono piazzati secondo i punti totali ottenuti durante la finale.
- b) I concorrenti rimanenti sono piazzati secondo il totale dei punti ottenuti durante le gare di qualificazione.

9.7. Composizione della lista dei risultati nelle classi FSR-H

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione nella classe FSR-H:

Tipo, luogo e data della competizione

Classe

Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente

Risultato del livello di rumorosità

Risultato di ogni gara (punti, giri di penalizzazione)

Punteggio totale raggiunto

Numero totale delle penalizzazioni

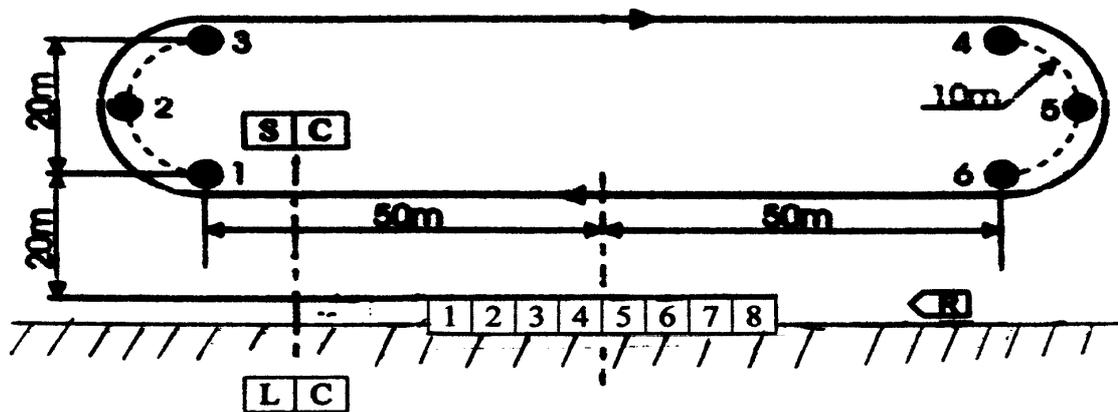
Nome e numero di registrazione del giudice

Firma del giudice capo

10. Circuito e durata di una gara nelle classi FSR – O.

- (1) La competizione sarà disputata su un circuito come mostrato nel disegno 5. il circuito deve essere collocato con la linea di corsa parallela alla pedana di partenza e la linea di centro è ad angolo retto tra la boa di centro e la linea divisoria tra le postazioni 4-5.

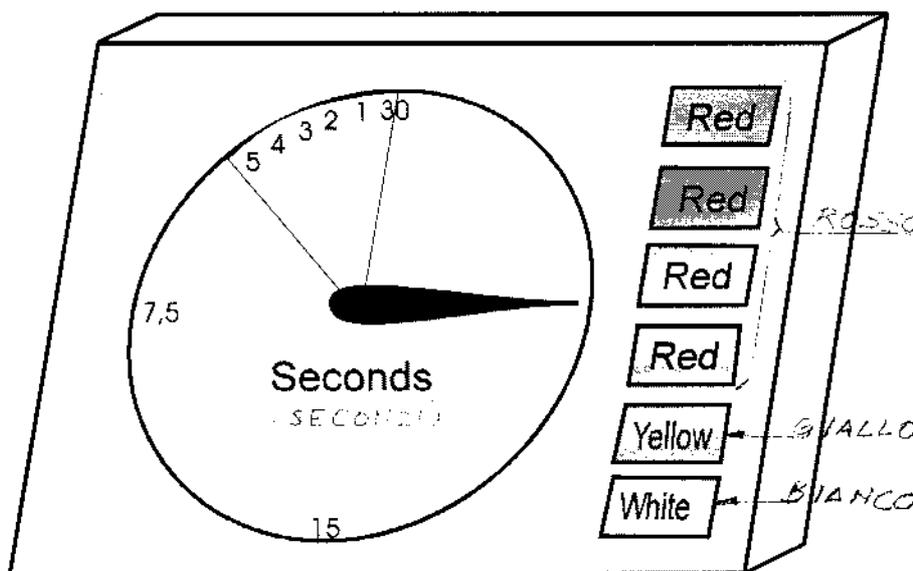
10.1 Disegno : 5 Percorso di gara FSR-O



- 1...8 = Posizione di partenza
- LC = Linea di start e fine gara - Contagiri
- R = Barche di recupero
- SC = Orologio di partenza

10.2. Orologio per la partenza delle classi FSR – O può essere completato con un display digitale.

- (1) L'orologio è concepito per le gare FSR – O con particolari segnali luminosi e acustici che i concorrenti usano per preparare la partenza della batteria.



- (2) L'orologio deve essere conforme ai seguenti punti:

Un giro della lancetta deve essere di 30 secondi con una precisione approssimativa di 1 secondo.

Il quadrante deve mostrare i seguenti punti 15 secondi, 7,5 sec., 5, 4, 3, 2, 1 secondi.

I cinque secondi devono essere evidenziati con un colore in contrasto col resto del quadrante.

Ci devono essere 4 luci rosse che devono essere accese all'inizio del tempo di preparazione.

Ogni 30 secondi ognuna di queste si spegnerà automaticamente. Spentasi l'ultima luce rossa si accende una luce gialla che indica gli ultimi 30 secondi al via, tempo in cui nessun modello può essere lanciato. Al termine dei 30 secondi una luce bianca o un segnale acustico decreterà la partenza.

La lancetta deve raggiungere la posizione delle ore 12 contemporaneamente all'accensione della luce o del segnale acustico che indica la partenza.

Il quadrante dell'orologio deve essere bianco o arancione e la lancetta nera.

Il quadrante dell'orologio deve avere un diametro compreso tra 750 e 1000 mm.

L'orologio deve essere galleggiante così da essere posizionato al suo posto nel percorso.

10.3. Procedure per le corse nelle classi FSR-O

- (1) La gara si percorrerà in senso orario. Partendo quindi il tempo di partenza deve essere visualizzato su un orologio.(vedi disegno 6)
- (2) Le classi FSR-O correranno due lanci al giorno con la seguente successione 3.5J, 3.5S, 7.5J, 7.5S, 15J, 15S,27S, 35S a ripetersi.
- (3) Per il lancio 3 e 4, le posizioni di partenza sono invertite (i numeri di veletta sulla barca rimangono gli stessi del lancio 1 e 2)
- (4) Una manche deve avere un minimo di 4 concorrenti ed un massimo di 10. Ogni concorrente deve fare almeno 4 manche. Se ci sono più di dieci concorrenti iscritti in una classe, deve essere fatta una finale.
- (5) I 10 concorrenti con i punteggi più alti delle manche si qualificano per la finale. Per la finale deve essere corsa una eliminatória. Il concorrente con il piazzamento migliore occuperà la posizione di partenza 1, il secondo miglior classificato posizione di partenza 2, il terzo miglior classificato posizione di partenza 3, il quarto miglior classificato posizione di partenza 4 ecc., fino al decimo classificato che occuperà la posizione di partenza 10.
- (6) Prima dell'inizio di ogni manche deve essere effettuato un controllo delle radio per evitare interferenze. Quindi tutti i trasmettitori e ricevitori devono essere accesi. Quando è stato confermato che non c'è nessuna interferenza radio non è più possibile protestare.(8.2. (5))
- (7) Ogni corsa è composta da tre fasi indipendenti:
- Tempo di preparazione (**Pit time**) 2 minuti
 - Tempo di cronometrato (**Milling time**) 30 secondi
 - Tempo di gara (**Race time**) 8 minuti per la qualificazione e 12 minuti per la finale.
- (8) Durante il tempo cronometrato vengono accesi i motori e vengono lanciate le barche. Le corse non possono essere ripetute. Il tempo di preparazione non deve essere ritardato e annullato, eccetto in circostanze eccezionali a discrezione dei giudici (per esempio problemi sul campo di gara). I modelli possono essere regolati durante il tempo cronometrato, tuttavia al concorrente non è permesso lasciare la posizione di partenza.
- (9) Durante il tempo cronometrato non possono essere lanciate barche. Durante il tempo della gara ai concorrenti è permesso di partire al seguito.

- (10) Il concorrente dovrà percorrere almeno un (1) giro di preparazione. Se lo scafo non è in acqua alla luce bianca il giudice darà al concorrente un (1) giro di penalità.
- (11) I concorrenti devono condurre le loro barche lungo il percorso o la zona speciale al posto assegnato dalla direzione della competizione, in modo che tutti i concorrenti possano attraversare la linea di partenza alla fine del tempo cronometrato. Le barche devono percorrere il percorso in senso orario.
- (12) Negli ultimi 15 secondi del tempo cronometrato al fine di assicurare la sicurezza di tutte le barche, i modelli devono tenersi in una linea diritta dopo aver passato la boa N. 5. Zigzagare sul tracciato, cambiamenti di tracciato superiori ai 45° gradi al fine di evitare di attraversare in anticipo la linea di partenza ecc. non sono permessi e vengono penalizzati togliendo un giro.
- (13) Il termine del tempo cronometrato indica l'inizio del tempo della corsa, indipendentemente da dove si trovino le barche sul tracciato.
- (14) I modelli che attraversano la linea di partenza immediatamente prima della fine del tempo cronometrato hanno una falsa partenza e quindi devono completare un giro extra.
- (15) Le barche FSR-O possono essere riparate e/o rifornite di carburante durante una manche. Verranno contati solo i giri completati durante la manche.
- (16) Per riparare o rifornire il modello, questo deve rientrare al suo posto in pedana con il motore in moto.
- (17) Durante il tempo di gara è possibile lasciare la posizione di partenza per prendere il modello o per andare a prendere materiale di ricambio. Tuttavia mentre si guida il concorrente non deve lasciare la posizione di partenza. Non è permesso togliere il trasmettitore dalla posizione di partenza.
- (18) Tutte le boe devono essere superate in conformità al percorso. E' permesso toccare le boe. Verranno contati solo quei giri superati in conformità al tracciato.
- (19) Se una boa viene passata dal lato sbagliato è permesso rifare il giro della boa senza interferire con altri concorrenti. Se non viene rifatto il giro della boa, il giro non viene contato.
- (20) Una barca più lenta può essere sorpassata da entrambi i lati. Durante la manovra di sorpasso la barca più lenta non deve cambiare percorso o entrare nel tragitto della barca che sta sorpassando. La barca che sorpassa può ritornare nella linea della corsa quando si trova più avanti a una distanza non inferiore alla lunghezza di tre barche.
La barca più veloce non può interferire con il modello più lento durante la manovra di sorpasso.
- (21) La barca sulla linea del percorso, che si trova a una distanza non inferiore alla lunghezza di 5 barche da una boa ha la precedenza. Una manovra per forzare una barca a passare all'interno di una boa al fine di sorpassarla non è permessa.
- (22) Durante la corsa, ogni giro dei concorrenti deve essere esposto su un tabellone dei punteggi.
- (23) Se una barca perde la veletta durante la corsa può completare il giro iniziato. Ogni giro completato dopo questo giro senza veletta non verrà contato.
- (24) Una corsa può essere fermata dal giudice di partenza per circostanze eccezionali (per esempio boe scostate). Norme per fermare una corsa.

- (25) Il giudice di partenza dà un segnale acustico simile a quello alla fine della corsa. Nello stesso tempo in cui viene dato il segnale, l'orologio che misura la durata della corsa viene fermato. Dopo che il giudice di partenza ha dato il segnale, i modelli devono completare il giro iniziato e questo giro verrà contato.
- (26) Il tempo a partire da quando viene dato il segnale, fino a quando i modelli passano la linea d'arrivo, deve essere registrato. I modelli devono essere tolti dall'acqua e i motori fermati.
- (27) I concorrenti e gli assistenti devono fare un passo indietro dai modelli. Non sono permesse le riparazioni. Durante l'interruzione della corsa i modelli possono essere soccorsi.
- (28) Le barche soccorse non possono ripartire.
- (29) Dopo aver risolto il problema che ha causato l'interruzione, il giudice di partenza dà un segnale di partenza. Il tempo tenuto fermo continuerà con il segnale di partenza.
- (30) Se la corsa viene fermata nei primi tre minuti sarà annullata e ricominciata dall'inizio.
- (31) Se una manche ha dovuto essere fermata, tutti i giri e tempi devono essere conteggiati insieme.
- (32) La fine della corsa è indicata da un segnale acustico. Dopo il segnale tutti i modelli devono completare il giro iniziato e questo giro verrà contato. Dopo il segnale finale i contagiri registreranno il tempo di ritardo per ogni modello che passa la linea d'arrivo. Questo tempo verrà registrato insieme al numero di giri.

10.4. Regole base e penalità nelle classi FSR-O

- (1) Chiunque non rispetta le seguenti regole, può incorrere in una squalifica per una manche o dalla gara.
- (2) In caso di comportamento scorretto, ostacolo ad altri concorrenti, non rispetto delle regole, causa di pericolo per gli spettatori o per l'equipaggio della barca di recupero (per esempio collisione con la pedana), il giudice di pedana può comminare le seguenti penalità :
- (3) Alla prima infrazione alle regole descritte nei paragrafi (19-20-21) **10.3.**, dove nessun altro modello abbia subito uno stop causato dall'infrazione, sarà dato un richiamo (cartellino giallo).
- (4) La seconda infrazione alle regole descritte nei paragrafi (19-20-21) **10.3.**, o un più serio incidente, o entrare in collisione con un modello fermo in acqua sarà punita con 1 giro di penalità (cartellino giallo con n° 1).
- (5) La terza infrazione alle regole descritte nei paragrafi (19-20-21) **10.3.**, o un incidente particolarmente serio, o causare lo stop di un altro modello sarà punita con 2 giri di penalità (cartellino giallo n° 2).
- (6) La quarta infrazione alle regole descritte nei paragrafi (19-20-21) **10.3.**, o un comportamento particolarmente sconsiderato e scorretto sarà punito con la squalifica (cartellino rosso). Il modello verrà immediatamente tolto dall'acqua.

- (7) Il cartellino giallo implica un giro di penalità, se al concorrente nella stessa manche viene dato per la terza volta il cartellino giallo, il concorrente deve ritirare subito la barca e non può proseguire nella manche. Al concorrente deve essere notificata l'infrazione in modo verbale e visuale. Non è possibile appellarsi alla decisione dei giudici. Il giudice di pedana deve registrare la penalità ed il numero di partenza del concorrente.

10.4.1. Curve a sinistra

- (1) Curve a sinistra eccessive sul tracciato non sono permesse, eccetto quando si dà la precedenza o per evitare collisioni. Sono permesse correzioni di virata minime verso sinistra, oppure per sorpassare altre barche.
- (2) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:
 - curva a sinistra superiore ai 45 gradi quando un concorrente girando a sinistra mette in pericolo un altro modello.
- (3) Creare danno a un'altra barca, impedendo alla stessa di essere utilizzata nella competizione, porta alla squalifica da quella eliminatoria.

10.4.2. Diritto di Precedenza

- (1) Tecniche sicure per girare e di virata come pure correttezza sportiva sono le condizioni per una corretta navigazione/uso del campo di gara.
- (2) La normale linea di percorso è la linea più vicina al contorno del campo. Le barche sulla linea di gara hanno la precedenza.
- (3) Una barca su una normale linea di percorso ha il diritto di mantenere il suo tracciato.
- (4) Un barca che sorpassa la barca che si trova davanti, che si trova sulla stessa linea di percorso, deve essere almeno a tre lunghezze di barche avanti, prima di avere il diritto di precedenza.
- (5) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:
 - Mancato rispetto delle norme sul diritto di precedenza
Zigzagare per impedire a un'altra barca di superare, curve a S ecc.

10.4.3. Superare/passare le boe

- (1) Ogni boa del campo di gara deve essere superata dall'esterno. Una eccezione può essere ammessa dal giudice di pedana quando ritenuto utile per la gara o per ragioni di sicurezza. Passare sopra la boa sarà penalizzato.
- (2) Le penalità delle boe vengono date dai giudici assistenti del pontone. Non è possibile protestare contro la loro decisione.
- (3) Se un concorrente non riesce a virare correttamente la propria barca viene ammonito. Se la sua guida non migliora, viene squalificato da questa eliminatoria.

(4) I seguenti casi verranno penalizzati con un giro extra:

Passare una boa all'interno (un giro di penalizzazione per ogni boa)

Guidare all'interno del campo di gara ovale

Tagliare o attraversare il campo di gara

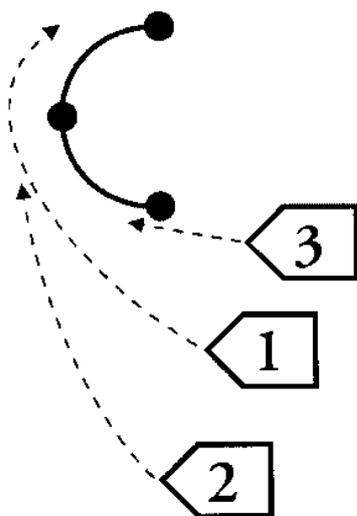
Guidare al centro del campo di gara

Passare ad alta velocità entro (3) tre metri dal pontile. Il concorrente riceve il cartellino giallo di sicurezza (S)[1 giro di penalità]. Alla terza infrazione il concorrente deve ritirare il modello e non può proseguire la gara.

10.5. Regole per i sorpassi nelle classi FSR-O

(1) E' permesso sorpassare su tutto il percorso in conformità al paragrafo **10.4.2.** i seguenti esempi sono solo a titolo orientativo per i giudici e non possono essere citati dai concorrenti in una possibile protesta. Nelle situazioni sottodescritte può verificarsi un serio pericolo per altre barche o spettatori. In questo caso l'ufficiale addetto alla posizione di partenza può ordinare al concorrente che causa il pericolo di interrompere la gara. Il concorrente verrà squalificato per questa eliminatoria e non riceverà nessun punto.

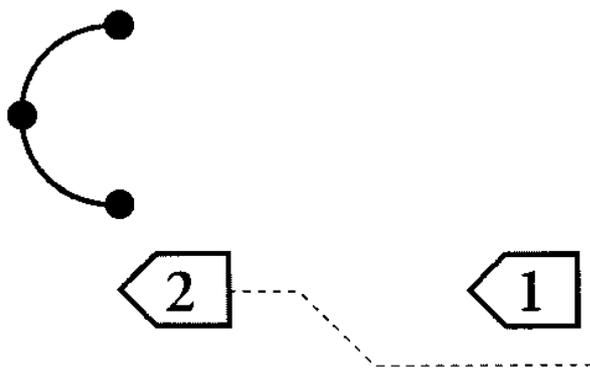
Esempio n° 1



La barca n. 1 ha il diritto di precedenza e le barche n. 2 e n. 3 cercano di sorpassare

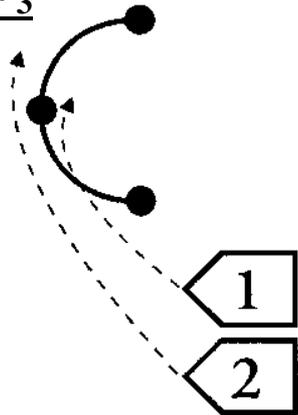
La barca n. 2 taglia la linea di percorso della barca n. 1, questo risulta in un giro extra la barca n. 3 cerca di forzare la sua corsa all'interno al fine di non toccare la boa la barca n. 3 dovrà girare a sinistra e taglierà da una capo all'altro la linea di percorso della barca n. 1. Questa manovra comporterà un giro extra.

Esempio n° 2



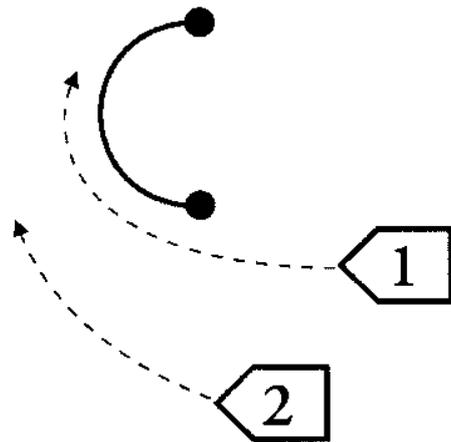
La barca n. 2 sta sorpassando correttamente, si trova ad almeno 3 lunghezze di barca di distanza davanti alla barca n. 1 prima di ritornare sulla linea di percorso

Esempio n° 3



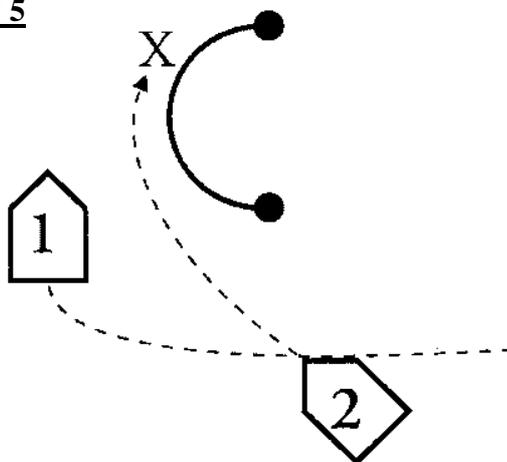
La barca n. 2 riceve un giro di penalizzazione perché ha costretto la barca n. 1 a passare la boa all'interno al fine di evitare la collisione.

Esempio n° 4



La barca n. 2 lascia correttamente libera la linea di percorso interna.

Esempio n° 5



La barca n. 1 lascia libera la linea di percorso interna perché ha girato al largo. Permette alla barca n. 2 di sorpassare facendo una curva più stretta. Nella posizione X la barca n. 2 ha il diritto di precedenza.

10.6. Calcolo del punteggio nelle classi FSR-O

- (1) Il risultato della competizione è dato dal numero dei giri validi e dal tempo di chiusura della manche e depurato dai giri di penalità.
- (2) I tre migliori risultati delle 4 manche, saranno sommati (giri e tempi) per determinare le qualificazioni alla finale.
- (3) Se in una categoria ci sono 10 o meno concorrenti iscritti ad una qualificazione il risultato delle tre manche sarà valido come risultato finale.
- (4) Il posto in classifica sarà deciso il numero di giri raggiunto. Quando c'è più di un concorrente con lo stesso numero di giri, il concorrente con il tempo di chiusura più basso sarà in posizione superiore.
- (5) Nel caso che abbia luogo una finale in accordo con il paragrafo (2 - 3) **10.3.**, i risultati saranno come segue:
 - a) Tutti i finalisti sono piazzati secondo i punti totali ottenuti durante la finale.
 - b) I concorrenti rimanenti sono piazzati secondo il totale dei punti ottenuti durante le gare di qualificazione.

10.7. Composizione della lista dei risultati nelle classi FSR-H

I seguenti punti dovrebbero essere registrati nella lista dei risultati di una competizione nella classe FSR-O:

Tipo, luogo e data della competizione

Classifica in accordo con il paragrafo **10.7.**

Classe

Cognome, nome, nazione e numero di registrazione del concorrente

Risultato di ogni gara (punti, giri di penalizzazione)

Il tempo totale ed il totale dei giri compiuti

Nome e numero di registrazione del giudice

Firma del giudice capo

