

# REGOLAMENTO

## MILANO'S CUP 2015

### 10 – 12 LUGLIO 2009 Raid Motonautico di regolarità

#### 1. UNITA' DA DIPORTO AMMESSE

Alla Manifestazione nautica denominata "MILANO'S CUP 2015", saranno ammessi motor yachts open con motorizzazione benzina o diesel, che avranno regolarmente compilato ed accettato la domanda di iscrizione. Le unità iscritte dovranno essere regolarmente omologate, assicurate e/o certificate da un ente riconosciuto dalle Autorità Nazionali. Ogni scafo parteciperà all'Evento con un equipaggio riconosciuto, composto almeno da due persone, e potrà avere a bordo la presenza di accompagnatori (ospiti). In caso di minorenni sarà necessaria una dichiarazione scritta da parte dei genitori. E' prevista la partecipazione ai conduttori e/o membri dell'equipaggio diversamente abili. Un membro dell'equipaggio abilitato al comando dell'imbarcazione dovrà essere in possesso della patente nautica. I 2 membri dell'equipaggio dovranno ottenere la tessera conduttore, rilasciata in loco, dal Comitato regionale della Federazione Italiana Motonautica (FIM). Le imbarcazioni saranno raggruppate in un'unica classifica che determinerà l'equipaggio vincitore del trofeo per l'anno 2009 della "MILANO'S CUP 2015". Alla fine della prima tappa verrà redatta una classifica provvisoria. L'organizzatore si riserva la facoltà di accettare l'iscrizione di equipaggi che effettueranno solo una tappa, che comunque non compariranno nella classifica finale. L'organizzazione si riserva la facoltà di non accettare domande di iscrizione, anche se pervenute nei tempi e modi regolamentari, senza doverne giustificare le motivazioni del rifiuto.

#### 2. DOTAZIONE DI SICUREZZA

Le unità da diporto che parteciperanno all'Evento dovranno avere a bordo tutte le dotazioni prescritte dalle vigenti leggi in materia di sicurezza della navigazione. E' responsabilità del 1° conduttore l'esistenza e l'efficienza delle dotazioni stesse ed il rispetto delle norme della navigazione, come l'assicurazione obbligatoria per l'imbarcazione che dovrà coprire la navigazione durante l'evento. Ogni imbarcazione dovrà essere munita di una presa accendisigari (da 12 o 24 volt) nelle vicinanze del luogo nel quale desidera installare il plotter obbligatorio fornito dall'organizzatore.

#### 3. NAVIGAZIONE

Durante lo svolgimento della Manifestazione che si svolgerà in acque libere, cioè aperte alla navigazione, i partecipanti dovranno attenersi a quanto specificato dal codice della navigazione delle leggi nazionali ed internazionali e delle ordinanze locali. Eventuali interferenze sulla navigazione da parte di unità esterne alla manifestazione e/o da parte di altri concorrenti, verranno valutate a insindacabile giudizio dalla giuria, che potrà eventualmente applicare una penalità agli equipaggi coinvolti, pari alla media delle penalità acquisite dagli equipaggi che hanno regolarmente compiuto i settori interessati.

#### 4. CALENDARIO

La "MILANO'S CUP 2015" si propone quale appuntamento annuale nel tempo.

## 5. TIPO DELL'EVENTO SPORTIVO

L'Evento è una Manifestazione riconosciuta dalla FIM, quale Raid motonautico di regolarità per unità da diporto, dove, nello specifico, la velocità che i partecipanti dichiarano durante le riunioni dei conduttori (briefing), dovrà essere mantenuta, superando in orario i controlli palesi e segreti predisposti lungo il percorso. La velocità costante con la quale un'imbarcazione può decidere di partecipare, in condizioni atmosferiche buone, dovrà essere compresa tra i 18 ed i 29 nodi. L'organizzazione si riserva la facoltà di accettare medie inferiori ai 18 nodi.

## 6. ORGANIZZAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE

L'organizzazione dell'evento sarà gestita dallo Yacht Club Milano con sede a Milano in Piazza Baiamonti 4, tel 02/3705951, con la collaborazione della FIM e dalla MAREVENTI srl con sede a Massarosa (LU) via di Montramito 934, tel 0584/962998, associazione regolarmente affiliata alla Federazione Italiana Motonautica.

## 7. GIURIA

La direzione della manifestazione sarà affidata ad un direttore tecnico-organizzativo, che gestirà l'evento in collaborazione con FIM.

## 8. L'AVAN PROGRAMMA

L'avan programma sarà redatto dal comitato organizzatore ed inviato alla FIM per l'approvazione.

## 9. POGRAMMA DI MANIFESTAZIONE

Arrivo dell'imbarcazione in banchina a **Varazze** il Venerdì, per le verifiche sportive e tecniche che si svolgeranno dalle 15.00 alle 19.00. Sabato: 1°tappa: partenza ed arrivo da **Varazze** lo stesso giorno Domenica: 2°tappa: partenza ed arrivo da **Varazze** lo stesso giorno.

## 10. ASSISTENZA MEDICA

Durante le partenze e gli arrivi sarà prevista una assistenza medica.

## 11. RIUNIONE PILOTI/CONDUTTORI

Una riunione (**briefing**) sarà indetta dall'organizzazione prima della partenza di ogni tappa e prevedrà un appello nominale e firma di presenza del conduttore di ogni motor yachts. I conduttori riceveranno una copia dello schema del percorso (**tabella di marcia**) interessato alla manifestazione, con indicato i controlli palesi, le distanze progressive dalla partenza all'arrivo. Durante i briefing di ogni tappa i conduttori comunicheranno alla giuria la velocità costante scelta per ogni giornata, che dovrà essere compresa tra i 18 ed i 29 nodi, salvo diverse comunicazioni. L'assenza alle riunioni (briefing) comporterà l'esclusione dalla manifestazione. Il ritardo al briefing, comporterà l'attribuzione all'equipaggio di 1 minuto di penalità (60 secondi) ogni 5 minuti di ritardo e l'esclusione per un ritardo non giustificato superiore a 15 minuti.

## 12. PARTENZE

L'ordine di partenza seguirà le medie di velocità dichiarate iniziando da quella inferiore. In caso di medie uguali le imbarcazioni partiranno in ordine di lunghezza dalla più piccola a crescere ed in caso di uguale lunghezza partirà prima il numero assegnato più basso (lunghezza rilevata dal libretto dell'imbarcazione). L'ordine di partenza definitivo verrà comunicato entro la fine del briefing e gli equipaggi dovranno posizionarsi nei pressi dell'area di partenza vicino alla boa D, in attesa della bandiera azzurra indicante la possibilità di muoversi verso il cancello di partenza. Le procedure di partenza verranno illustrate al Briefing, e nello specifico, verrà dato il via alle imbarcazioni ogni 3 minuti circa. Le partenze saranno date con bandiera azzurra, e le imbarcazioni si muoveranno dai pressi della boa D verso il cancello di partenza, nel quale dovranno transitare lanciate (entro un tempo massimo di 60 secondi), attimo nel quale verrà rilevato l'effettivo orario di transito nel cancello di partenza e sventolata la bandiera verde per conferma dell'inizio. La partenza tra una imbarcazione e l'altra verrà modificata in base al possibile incrocio dei concorrenti al fine di non sovrapporre i passaggi nel cancello di partenza/arrivo.

### 13. SEGNALI DI PARTENZA E SICUREZZA

**BANDIERA AZZURRA:** OK per muoversi verso il cancello di partenza.

**BANDIERA VERDE:** inizio circuito per ogni imbarcazione, start del settore cronometrato contemporaneo al transito nel cancello di partenza.

**BANDIERA ROSSA:** arresto immediato della manifestazione.

**BANDIERA GIALLA:** situazione di pericolo sul percorso e prestare attenzione.

**BANDIERA A SCACCHI BIANCO/NERA:** Transito nel cancello di arrivo di tappa e/o finale. In caso di boe virtuali per arrivo di tappa e/o finale non sarà utilizzata la bandiera.

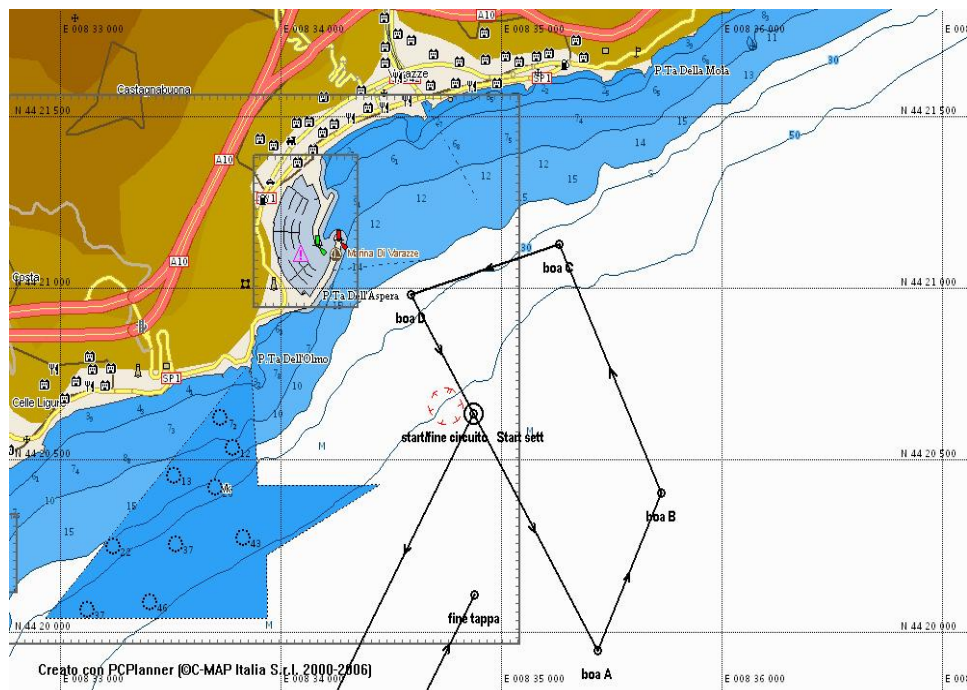
### 14. IL PERCORSO ED I CIRCUITI

L'Evento sportivo è caratterizzato da: **Un percorso** da effettuare il sabato (1° tappa = Varazze, Gallinara, Varazze) nel pieno rispetto dei tempi, delle distanze, dei controlli palesi e segreti, delle medie dichiarate, della rotta, del regolamento, della tabella di marcia e delle norme della navigazione. In caso di condizioni atmosferiche avverse, a insindacabile giudizio della giuria la manifestazione potrà disputarsi anche parzialmente, purché sia possibile determinare una classifica finale. **Tre circuiti** delimitati da boe reali (salvo condizioni metereologiche avverse), sotto costa di 3 miglia ciascuno, uno nei pressi di Varazze da percorrere la mattina del sabato una sola volta ed da percorrere la mattina della domenica due volte.

- Il circuito del sabato ed 1 solo della domenica (il primo dei due) dovranno essere terminati passando nuovamente attraverso il cancello di partenza delimitato da due boe e quindi effettuando 1 giro completo rispettandone il tempo imposto di 8 minuti (media 22.5 nodi). Durante l'effettuazione dei circuiti, la velocità è libera, ma l'imbarcazione non dovrà mai scendere sotto la velocità di 19 nodi. Terminato il giro del sabato mantenendo ogni boa alla sinistra, l'imbarcazione si dirigerà verso il controllo palese successivo indicato nella tabella di marcia (boa 1 del percorso), rispettando l'orario, il percorso, la velocità e la media dichiarata. Terminato il primo giro della domenica mantenendo ogni boa alla sinistra, l'imbarcazione con ampio raggio e senza intralciare il percorso si dirigerà verso il punto di partenza nei pressi della boa D ed attenderà il suo turno per il secondo giro di circuito della domenica.

- Il circuito della domenica (il secondo dei due) dovrà essere terminato passando nuovamente attraverso il cancello di partenza delimitato da due boe e quindi effettuando 1 giro completo rispettandone il tempo imposto di 8 minuti (media 22.5 nodi). Durante l'effettuazione del circuito, la velocità è libera senza minimi, ma verranno rilevati gli orari di passaggio presso ogni boa e verificato il rispetto del mantenimento della stessa sulla sx, rispettandone l'orario esatto di passaggio in base ad una media di 22.5 nodi.

Il cancello di fine circuito il sabato è anche il cancello di inizio del primo settore del percorso. Tra le due manche di domenica verrà rispettato un tempo minimo di almeno mezzora.



**NORME GENERALI:** Le boe dei circuiti e dei percorsi saranno indicate sulla tabella tempi e distanze fornita dall'organizzazione. Nel caso in cui le boe siano reali, ai fini della classifica avranno validità solo le boe stesse che per varie cause potrebbero non rispettare l'esatta posizione GPS.

In caso di condizioni atmosferiche avverse, a insindacabile giudizio della direzione di giuria la manifestazione potrà: Essere rinviata a data da definire e/o terminare con la prima tappa, che così determinerà la classifica finale.

## 15. CONTROLLI DI PASSAGGIO

Dopo la effettuazione del circuito del sabato da percorrere in 8 minuti, dovrà essere rispettata la media dichiarata, la rotta, ed i controlli, che potranno essere dei seguenti tipi: **CONTROLLI PALESI: Boe virtuali (reali o non) dichiarate** sulla tabella di marcia attraverso le quali ogni equipaggio dovrà transitare nell'orario previsto in base alla propria media, con la regolare velocità dichiarata ed in rotta. Verranno previsti controlli palesi nella giornata di sabato controlli palesi nella giornata di domenica. Il tratto di percorso compresa tra due controlli palesi successivi, verrà denominato **settore**. Tutti i controlli palesi verranno verificati tramite GPS, riscontrando l'orario di passaggio in un **cancello virtuale** largo 0,2 miglia delimitato da due punti di cui saranno comunicate la latitudine e longitudine di ognuno nella tabella di marcia che verrà consegnata. Il tempo teorico da rispettare è calcolato simulando un passaggio al centro delle due boe che delimitano i cancelli virtuali.

**CONTROLLI SEGRETI: Boe virtuali non dichiarate** sulla tabella di marcia attraverso le quali ogni equipaggio dovrebbe transitare all'orario previsto in base alla propria media, con la regolare velocità dichiarata ed in rotta. Verranno previsti controlli segreti nella giornata di sabato e di domenica per verificare l'orario, il mantenimento della rotta e della velocità dichiarata. I controlli verranno effettuati in un canale virtuale largo +/-0,1 miglia rispetto alla rotta diretta indicata dall'organizzazione, dal quale i concorrenti non dovranno mai uscire. I controlli determinanti la classifica saranno solo quelli effettuati nel raggio di 1 miglio dai controlli palesi e segreti previsti e quelli effettuati nei circuiti.

## 16. CONTROLLI CON PLOTTER

Ogni imbarcazione sarà dotata da parte dell'organizzazione di plotter cartografico TECHMARINE dotato di cartografia e software JEPPESEN MARINE, atto a rilevare in qualsiasi momento posizione, percorso eseguito e velocità, sul quale l'organizzazione tecnica inserirà: I MARK delle boe delimitanti i cancelli di partenza/arrivo del circuito (comunicati al concorrente). I MARK delle boe delimitanti i punti di virata del circuito (comunicati al concorrente). I MARK delle boe virtuali delimitanti i cancelli dei controlli di passaggio palesi (comunicati al concorrente). I MARK delle boe virtuali delimitanti i cancelli dei controlli di passaggio segreti (non comunicati al concorrente). Tutti i mark delle boe di virata o delimitanti i cancelli, dovranno essere raggiunte/i e doppiate/i secondo la tabella di marcia, prevista dal programma (facoltativo per i cancelli premio). All'arrivo di ogni tappa, uomini TECHMARINE e JEPPESEN MARINE provvederanno ad acquisire le TRACCE seguite da ciascuna imbarcazione ed i relativi tempi, velocità e dati di passaggio per verificare l'esatto compimento del percorso previsto, che verranno insindacabilmente utilizzati dalla giuria per la realizzazione delle classifiche. Ogni equipaggio entro 30 minuti dopo il transito nel cancello di arrivo di ogni tappa dovrà recarsi c/o l'organizzazione con la strumentazione necessaria (cartuccia e plotter) ai tecnici della TECHMARINE e JEPPESEN MARINE per la rilevazione del percorso effettuato. Coloro che non rispetteranno la presente regola verranno penalizzati con 60 penalità ogni minuto di ritardo, con l'esclusione per ritardi superiori ai 30 minuti.

## 17. DETERMINAZIONE DELLA CLASSIFICA

Ad ogni controllo palese o segreto verranno rilevate la velocità, la rotta, l'orario di passaggio e calcolato il tempo di percorrenza di ciascuna imbarcazione. Successivamente i dati verranno confrontati, ed il tempo teorico di passaggio al centro del cancello conseguentemente alla velocità dichiarata, originerà una differenza positiva o negativa, espressa in secondi (1 secondo = 1 penalità). A fine manifestazione verrà effettuata la somma di tutte le differenze positive e/o negative di tempo, rilevate in secondi, con le seguenti modalità ed eventuale applicazione delle seguenti penalità: **1 (CIRCUITI) -** Differenza positiva o negativa rispetto al tempo imposto di percorrenza dei circuiti pari a minuti 8 cadauno. Il tempo di percorrenza di ciascun circuito avrà inizio con il passaggio lanciato nel cancello di partenza dopo la partenza che verrà data dalla BOA D e terminerà con il passaggio nel medesimo cancello dopo il giro del circuito effettuato lasciando sulla sinistra della imbarcazione le boe A, B, C, ed infine D. Qualora la velocità scenderà sotto i 18 (nel circuito del sabato e nel primo della domenica) nodi verrà applicata una penalità di 20 secondi. Per ogni volta che ogni boa dei circuiti e/o dei cancelli di partenza e/o arrivo non verrà superata regolarmente come posizione verrà applicata una penalizzazione di 120 secondi. Per il secondo circuito della domenica verranno tenuti in considerazione ai fini della classifica tutti i controlli orari effettuati nei pressi delle boe A, B, C, D e cancello partenza/arrivo.

**2 (PERCORSI)** -Differenza positiva o negativa rispetto al tempo teorico di passaggio nei controlli palesi o segreti. Per ogni controllo palese non effettuato regolarmente come posizione verrà applicata 1 penalità pari a 90 secondi. Per ogni controllo palese non effettuato regolarmente come velocità (scarto tollerato +/-2 nodi) verrà applicata 1 penalità pari a 30 secondi.

Per ogni controllo segreto non effettuato regolarmente come posizione verrà applicata 1 penalità pari a 60 secondi. Per ogni controllo segreto non effettuato regolarmente come velocità (scarto tollerato +/-2 nodi) verrà applicata 1 penalità pari a 30 secondi.

**3 -PENALITA' FORFETTARIA:** Per ogni tappa il ritardo massimo consentito per somma di penalità o per non rispetto dei tempi indicati sulla tabella di marcia è di 3600 secondi (1 Ora). Al superamento di tale tempo verrà attribuita una penalità forfetaria di ore 1 (3600 secondi) oltre al peggior tempo degli equipaggi che hanno regolarmente concluso la tappa. L'evidente e continuativo non rispetto della rotta indicata sulla tabella di marcia, potrà comportare fino all'applicazione della penalità forfetaria.

L'equipaggio penalizzato con la penalità forfetaria verrà classificato, purchè arrivi alla destinazione della prima tappa non oltre cinque ore dal proprio orario previsto ed alla seconda tappa non oltre 2 ore del proprio orario previsto.

Al totale delle varie penalità acquisite, cumulabili fra loro, verrà aggiunto ogni secondo di anticipo e/o ritardo (1 secondo = 1 penalità) e quindi trasformato in punteggio. Si otterrà così il punteggio di ciascun concorrente con il quale verrà determinata la classifica, determinando vincitore chi totalizza il minor numero di penalità.

In caso di non funzionamento dell'apparecchiatura GPS, installata dall'organizzazione su ogni imbarcazione, verrà applicata una penalità media, per ogni settore di percorso che non sarà possibile verificare, pari alla media della somma di tutte le penalità delle imbarcazioni che hanno compiuto regolarmente il settore.

In caso di parità si terranno in considerazione i seguenti parametri progressivi:

1. 1. Il minor numero di penalità acquisite in uno dei circuiti. In caso di ugual numero di penalità in un singolo circuito, varrà la somma delle penalità dei due circuiti.
2. 2. Il minor numero di penalità acquisite nei controlli palesi
3. 3. Il minor numero di penalità acquisite nei controlli segreti
4. 4. lo scafo di dimensioni più piccole.

## 18. RITIRI -EMERGENZE -MALFUNZIONAMENTO APPARATO GPS

L'equipaggio che intende ritirarsi, che si trova in situazione di emergenza o al quale non funziona l'apparato GPS installato dall'organizzazione sull'imbarcazione dovrà comunicarlo tempestivamente alla organizzazione, tramite canale VHF comunicato oppure ad uno dei numeri telefonici comunicati al briefing dall'organizzazione.

## 19. OBBLIGHI DEI CONCORRENTI

Ogni concorrente, pena l'applicazione di penalità che verranno attribuite a insindacabile giudizio dalla giuria, dovrà rispettare le seguenti indicazioni:

1. 1. Le imbarcazioni dovranno essere ormeggiate solo negli spazi che verranno indicati dalle autorità portuali. Non sono ammessi ormeggi diversi da quelli indicati. Al porto sia alla partenza che all'arrivo vige regime di parco chiuso e le imbarcazioni non potranno essere spostate dall'ormeggio assegnato.
2. 2. Tutti gli equipaggi dovranno apporre le pubblicità obbligatoria imposta dall'organizzatore rispettando la disposizione consigliata. In ogni caso l'esposizione di qualsiasi sponsor personale dovrà essere accettata e preventivamente concordata con l'organizzatore, che si riserva la facoltà di non concedere la partecipazione alla imbarcazione iscritta.
3. 3. Durante le operazioni di partenza, arrivo ed ormeggio tutte le informazioni verranno fornite su un canale radio preventivamente comunicato dall'organizzazione. Il non funzionamento o la non attivazione di tali apparati comporterà penalizzazioni agli equipaggi a discrezione della giuria.
4. 4. I numeri attribuiti e la pubblicità obbligatoria dovranno essere applicati su entrambi i lati delle imbarcazioni in maniera evidente e visibile. All'imbarcazione, il cui numero non sarà leggibile e che non rispetterà l'applicazione della pubblicità obbligatoria, verrà applicata la penalità di 300 punti contestualmente al primo richiamo e la penalità forfetaria al secondo richiamo.
5. 5. Il ritardo di consegna degli apparati elettronici comporterà l'applicazione delle penalità indicate al punto 17 del presente regolamento.
6. 6. L'imbarcazione che creerà intralcio agli altri concorrenti durante l'esecuzione del circuito, verrà penalizzata a giudizio della giuria.

## 20. PREMIAZIONE

La premiazione finale della "MILANO'S CUP 2015" anno 2009 sarà effettuata a Varazze al termine delle due giornate presso il villaggio sportivo della manifestazione.