



PROGRAMMA ATTUATIVO TECNICO MOTO D'ACQUA 2017 (approvato dal Consiglio Federale del 26/01/2017)

REGOLAMENTI F3 – F2 – F1 – SKI E F4 – F3 - F2 – F1 RUNABOUT

Moto d'acqua e pezzi di ricambio devono essere regolarmente omologate C.E.E. e commercializzate sul mercato nazionale a catalogo della ditta produttrice o importatrice.

Le modifiche non citate non sono permesse a parte quelle già citate nella classe inferiore.

I modelli vecchi possono montare parti di modelli nuovi ed i modelli nuovi possono montare parti di modelli vecchi, a condizione che siano dello stesso modello e che le parti siano originali.* Tuttavia questo è consentito nella misura in cui il montaggio non necessiti che di semplice bullonatura. Per ambedue i casi è fatta eccezione laddove il regolamento consenta sostituzioni e modifiche.

***Precisazione:**

quello che si intende, così anche come emerge dai regolamenti simili della Federazione Internazionale UIM, è che possono essere montati solo parti di ricambio originali appartenenti a quel determinato modello di moto; dove come modello si intende quel tipo di moto di produzione univoca e ben identificato con il nome del costruttore e una sequenza di lettere e numeri tali da individuare in modo univoco il modello stesso.

E' chiaro che ogni modello è identificato dalla sequenza completa di lettere e numeri (es. il modello ZXT è diverso dal modello ZXT 50).

E' altrettanto chiaro che due moto d'acqua dello stesso modello ma prodotte in anni diversi possono aver subito, nelle produzioni più recenti, alcune modifiche da parte del costruttore; in questo caso i ricambi sono da considerarsi intercambiabili, così come sarà evidenziato anche dai manuali ricambi del costruttore stesso (a cura dell'Ing. Umberto Panzeri).

CLASSE F3 DEFINIZIONE

F3.1) CATEGORIA SKI: 0/900cc. motori a 2 Tempi e Hydrospace S4 110 cv di serie

CATEGORIA RUNABOUT: 0/1300cc. motori a 2 Tempi e 0/2000cc. motori a 4 Tempi, anche sovralimentati con potenza nominale fino a 310 cv

La centralina motore (E.C.U.) deve rimanere originale, ma potrà essere rimappata. Nessun'altra modifica è consentita.

Moto d'acqua e pezzi di ricambio devono essere strettamente di serie, regolarmente omologate C.E.E. e commercializzate sul mercato nazionale a catalogo della ditta produttrice o importatrice. Le modifiche non citate non sono permesse.

* in questa categoria è consentito l'inserimento del modello Benelli B3R DYNAMIC 265 HP.

F3.2) Solo per motori 2 tempi.

Il cilindro può essere alesato. La smussatura delle luci del cilindro non può superare mm. 1.0 (0,40") e l'angolo non può essere superiore a 30 gradi. Questo procedimento viene comunque eseguito dopo l'alesatura o levigatura del cilindro (vedi appendice). Il diagramma di distribuzione deve rimanere d'origine. E' possibile sostituire i pistoni originali con pistoni non originali. (in ogni caso non si deve superare il limite di classe) e che abbiano la stessa conformazione. Il pistone deve rimanere: anticipo, altezza, mantello, distanza spinotto-ciolo, bombatura, stesso profilo del ciolo, altezza totale e tipo di materiale di quello originale. Nessun foro supplementare o di passaggio benzina è ammesso. Sono ammessi spinotti, fasce e gabbie non originali. Il peso del pistone, assemblato, deve rimanere entro una tolleranza +/- 25% dell'originale.

F3.3) L'albero motore può essere ricostruito usando contrappesi di ricambio, spinotti, gabbie e bielle



non originali. I contrappesi, gli spinotti e le bielle, in materiale non ferroso, non sono permessi. La corsa e la lunghezza delle bielle non può essere cambiata. I contrappesi originali con lo spinotto fisso possono essere lavorati per poter inserire un nuovo spinotto a pressione, gli altri diametri dei contrappesi devono essere gli stessi del pezzo originale. I contrappesi di ricambio devono assomigliare all'originale (es. fori, buchi e/o tasche che non esistono nel ricambio originale non sono ammessi nella parte del ricambio). Il peso totale dell'albero motore assemblato deve rimanere entro una tolleranza +/- 5%. Lo spinotto può essere saldato o inchiodato al contrappeso.

F3.4) Non è ammessa nessuna modifica interna, compresa molatura, levigatura, lavorazione, su uno degli organi del motore o della trasmissione.

F3.5) E' possibile la sostituzione dei getti del massimo, del minimo, valvoline e relative molle per consentire di raggiungere la carburazione ottimale del motore. E' possibile eliminare la o le farfalle dell'aria (starter) e relativi alberini per installare un primer (nessun foro deve rimanere aperto). La camma di spinta della pompa di ripresa deve essere a contatto della stessa come previsto dalle regolazioni del costruttore.

F3.6) Le modifiche esterne alla finitura superficiale del motore come: riporto elettrolitico, lucidatura e/o la sua verniciatura saranno permesse soltanto a scopi estetici.

F3.7) E' possibile aggiungere Kit di risciacquo (per manutenzione post gara) del circuito di raffreddamento e pompa di sentina; non è autorizzata nessuna altra modifica o aggiunta al sistema di raffreddamento. E' consigliato l'utilizzo del fusibile. La pompa di sentina deve scaricare direttamente fuori dallo scafo. Il circuito di scarico della pompa di sentina non deve essere comune o collegato in nessuna parte con il circuito di raffreddamento del motore e/o della marmitta.

Solo per 2 tempi: Sono ammesse le modifiche come al punto F2.D8

F3.8) E' permesso l'uso di batterie non originali, purché ben fissate nel loro alloggiamento originale. A seconda del modello di batteria, se previsto, il tubo di sfiato della stessa deve essere collegato come in origine.

F3.9) Si possono eseguire le riparazioni dello scafo sia sulla parte inferiore, sia in quella superiore, ma queste riparazioni non devono alterare la configurazione originale dello scafo di più di 2 mm. Le moto d'acqua non equipaggiate di serie dovranno avere un attacco flessibile attaccato a prua. Questo attacco deve essere realizzato con un materiale flessibile (nylon, corda, ecc.) tale da non creare pericolo. I ganci di traino che sporgono in maniera pericolosa devono essere rimossi. I tappi (paperette) allo scarico dell'acqua potranno essere rimossi o sostituiti. I parabordi possono essere sostituiti con altri non originali, premesso che non si generino situazioni di pericolo. **Per la Ski 2 Tempi è possibile la modifica del cofano motore o la sostituzione con uno simile.**

F3.10) Tutte le moto d'acqua possono essere equipaggiate con un massimo di due correttori di assetto laterali (sponsons). Gli sponsons originali possono essere modificati, non originali, riposizionati o rimossi purché ognuno di essi non superi la misura di 152,4 cm; lo sponson non può prolungarsi più di 100 mm dal lato dello scafo; per posizionare lo sponson è possibile forare lo scafo. Il canale verticale creato dalla parte sottostante allo sponson non potrà eccedere i 50mm per la Ski e i 63,5mm per le Runabout. Nessuna parte dello sponson potrà estendersi al di sotto del punto nel quale la parte dello scafo interseca la superficie del fondo dello scafo per più di 63,5mm. Gli sponsons non originali o modificati devono avere uno spessore superiore a 6 mm. Gli sponsons in aderenza allo scafo possono essere anche di spessore minimo diverso. Tutti i principali bordi devono essere arrotondati per evitare pericoli. Gli sponsons non possono essere attaccati alla superficie planante dello scafo. Pinne, alette, timoni, appendici che possono creare situazioni di pericolo non sono permesse.



F3.11) Il piantone di direzione ed i suoi punti di fissaggio possono essere rinforzati. E' consentito sostituire: la molla, il manubrio e la piastra del manubrio, le manopole e l'acceleratore. E' consentito modificare o sostituire anche il piantone. Sono ammessi i sistemi di virata rapida.

F3.12) L'elica e la griglia d'ingresso della pompa possono essere non originali. La griglia d'ingresso deve essere necessariamente del tipo a tutta lunghezza e formata da almeno una barra parallela all'albero di trasmissione. La barra deve essere abbastanza larga e con bordi arrotondati in modo che si eviti qualunque pericolo di taglio, e può sporgere massimo 12 mm. (0,47") dalla parte piana dello scafo in prossimità dell'area di aspirazione della pompa. Sono permesse piastre pompa non originali. Si può aggiungere un correttore d'assetto nella parte posteriore della piastra che non deve superare la larghezza della superficie piana della piastra e non superare i 100 mm. di lunghezza, rispetto all'estremità della piastra originale. I bordi del correttore d'assetto devono essere opportunamente arrotondati e raccordati in modo da non creare pericolo. Non sono permesse modifiche che creino alette, timoni o pinne.

F3.13) E' possibile utilizzare dei Kit d'imbottitura e/o dei tappetini supplementari. La superficie dei pezzi metallici esterni allo scafo al di sopra della linea di incollaggio fra i due gusci, può essere levigata, sabbata o dipinta. E' consentita la verniciatura personalizzata dello scafo. Si può montare un para spruzzi in materiale soffice e flessibile, attaccato allo scafo dalla parte della linea di calettamento purché non sbordi oltre il perimetro del parabordo. Per la categoria Runabout è consentito modificare il rivestimento e l'imbottitura della sella.

F3.14) E' consentita la sostituzione con parti non originali, purché siano conformi alle stesse, solo dei seguenti pezzi: candele, cavi e pipette delle candele, batterie, fili elettrici, fascette, tubi dell'acqua purché abbiano lo stesso diametro dell'originale, tubi della benzina, tutta la bulloneria. I fori filettati possono essere riparati nelle dimensioni originali, con l'inserimento di elicoidi. Il pulsante di accensione e il suo involucro possono essere non originali o modificati.

F3.15) E' possibile sigillare con qualsiasi materiale l'ingresso pompa e relativa piastra, oltre alla guarnizione in gomma presente all'origine che può essere rimossa.

Lo spruzzo di visibilità posteriore (sprout), deve essere rimosso o tappato. Non sono permesse altre modifiche alla pompa.

F3.16) E' escluso ogni tipo di additivo liquido, solido o gassoso di potenziamento o antidetonante. Per uniformare l'uso dei carburanti, la Federazione può deliberare l'utilizzazione obbligatoria di determinati tipi e marca di benzine e lubrificanti. E' obbligatorio solo l'impiego di benzina verde normalmente reperibile alla pompa sulla rete stradale di distribuzione. E' vietato ogni tipo di alterazione della benzina stessa. L'aggiunta di olio per i due Tempi non é alterazione.

F3.17) L'intero sistema del carburante è un sistema chiuso. Il carburante non deve essere a contatto con l'aria; non ci devono essere perdite, sia a motore acceso, sia a motore spento, ed in qualunque condizione. Devono essere originali e non possono essere modificati: il serbatoio della benzina, il pescaggio del serbatoio, l'uscita della benzina, il tappo di riempimento, il rubinetto della benzina, e la valvola di sfiato. Possono essere aggiunti filtri della benzina. Tutte le tubazioni, oltre che essere adeguate e certificate per alta pressione, devono essere fissate solo con fascette metalliche.

F3.18) Il miscelatore automatico dell'olio, può essere scollegato o rimosso

F3.19) E' possibile togliere: il porta attrezzi, il porta estintore, il musetto anteriore asportabile.

F3.20) Solo per il modello Yamaha Superjet si possono usare collettori di scarico, guarnizioni del collettore e marmitte non originali o modificati. L'ubicazione dell'uscita dei gas di scarico non può



essere spostata. Deve essere utilizzato un waterbox originale. Nessuna parte del sistema di scarico deve sporgere al di fuori dello scafo. Il flap di gomma posto all'uscita della scarico, può essere rimosso.

F3.21) Il sensore della temperatura può essere disabilitato.

F3.22) Solo per la categoria Ski

Il sistema di alimentazione deve essere dotato di filtro/aria spegni fiamma efficace. Il silenziatore di aspirazione originale può essere rimosso. Il filtro aria spegni fiamma può essere montato su un adattatore di forma cilindrica normalmente reperibile in commercio di altezza massima di mm. 35. Il montaggio dell'adattatore deve essere fatto con semplice bullonatura nei punti di fissaggio presenti nei carburatori originali. Il diametro minimo interno dell'adattatore deve essere di mm. 40 e di forma rotonda. Detto adattatore deve avere solo una funzione di fissaggio del filtro.

F3.23) Sono permessi motorini d'avviamento e pignoni di avviamento non originali.

F3.24) Sono ammessi supporti motore non originali.

F3.25) Possono essere fatte riparazioni esterne ai carter bucati o incrinati, a condizione che venga riparata solo l'area danneggiata relativa al cilindro. Non sono permesse altre modifiche o riparazioni.

F3.26) Possono essere attaccati degli sponsons sul bordo della giunzione che unisce la parte superiore a quella inferiore dello scafo, ma nessuna parte di questi si può prolungare per più di **50mm.** al di sotto della parte inferiore di tale giunzione (con il parabordo rimosso). Gli sponson attaccati sul bordo della giunzione non possono inoltre sporgere al di fuori della stessa (con il parabordi rimosso). Tale misurazione verrà presa esternamente.

Lo spazio sotto il bordo della giunzione che unisce la parte superiore alla parte inferiore dello scafo può essere riempito o raccordato, parzialmente o totalmente.

F3.27) E' possibile cambiare il gommino para strappo con uno non originale. Regola valida solo per il Campionato Italiano. Ogni questione riguardante la legalità delle modifiche andrà proposta alla F.I.M. prima dell'utilizzo in gara.

F3.28) Solo per 2 Tempi: la centralina originale può essere modificata o sostituita con una non originale, purché sia posizionata negli alloggiamenti di quella precedente, e venga usato il cablaggio originale.

F3.29) Sono ammesse modifiche al pick-up, alla sua sede ed al suo sistema di fissaggio.

F3.30) È possibile sostituire, modificare o aggiungere la piastra di rinforzo dell'intercooler.

F3.31) Per Moto Ski Yamaha 700 2T: è permesso adottare tutte le parti presenti nella versione Rius replica con cilindrata fino a 800cc. Per Moto Ski Kawasaki 800 2T: è permessa l'installazione di un sistema di scarico (marmitta) e di una testa motore diverse dagli originali. (Modifica 2012)

F3.32) Per Moto Ski Yamaha 700 2T e Ski Kawasaki 800 2T: è permesso sostituire il pacco lamellare e il Pump Con (Ogiva interna pompa).

F3.33) norma per le sole **Moto d'acqua Runabout 4 tempi:** il filtro aria e il suo airbox (scatola di contenimento) possono essere sostituiti come pure i manicotti di collegamento al compressore in aspirazione (stessa norma prevista dall'art. F2.F5).

Il diametro del manicotto deve essere mantenuto. Ad esso deve essere collegato il filtro aria con le specifiche per uso marino (come riportato al paragrafo filtri aria).



F3.34) norma per le sole **Moto d'acqua Runabout 4 tempi**: Il complessivo dello scarico (water box) può essere modificato internamente, ma il livello acustico non può superare 103 dB. La circolazione dell'acqua deve essere mantenuta.

F3.35) Manubrio, acceleratore, cavo dell'acceleratore e impugnature/manopole possono essere modificati o reperiti sul mercato. È possibile modificare o rimuovere la copertura del manubrio. È ammesso l'uso di interruttori, supporti, pulsanti di accensione reperiti sul mercato. L'albero dello sterzo, il relativo supporto e il supporto del manubrio possono essere reperiti sul mercato. Il manubrio deve essere imbottito a livello della staffa di montaggio o del ceppo, se previsto. È ammesso l'uso di cavi del timone reperiti sul mercato.

F3.36) È tassativa l'installazione di filtri aria parafiamme conformi alla normativa marina SAE-J1928 della Guardia Costiera degli Stati Uniti o agli standard marini per i test dei parafiamme contro i ritorni di fiamma UL-1111. Saranno ammessi parafiamme reperiti sul mercato che siano conformi a uno di questi standard per l'esecuzione dei test. Il silenziatore o airbox d'aspirazione può essere rimosso.

Ogni questione riguardante la legalità delle modifiche andrà proposta alla F.I.M. prima dell'utilizzo in gara.

Solo per la categoria Runabout F3, il presente regolamento va integrato con tutte le modifiche permesse nella classe F2 Runabout.

CLASSE F2 DEFINIZIONE

F2.1) Intesa a promuovere l'interesse nelle gare di moto d'acqua con un numero ridotto di modifiche, nonché a consentire ai singoli partecipanti di diventare concorrenti attivi, a fronte di un investimento relativamente modesto. Le gare di moto d'acqua in questa classe devono essere conformi alle specifiche di seguito riportate.

F2.2) Tutte le moto d'acqua devono tassativamente conservare le condizioni originarie, ad eccezione del caso in cui i regolamenti consentano o richiedano sostituzioni o modifiche. Non sono ammesse sostituzioni o modifiche non elencate nel presente documento. Alcuni componenti originali dell'apparecchiatura potrebbero non essere conformi ai regolamenti. I codici d'identificazione dello scafo devono essere visualizzati così come rilasciati dal produttore. Sono permesse tutte le modifiche già elencate nella classe F3.

F2.3) Qualora i regolamenti consentano o richiedano l'installazione, la sostituzione, la modifica o la produzione delle apparecchiature, il pilota sarà il solo responsabile della selezione dei componenti, dei materiali e/o della produzione degli stessi, in modo tale da garantire un corretto funzionamento della moto d'acqua in gara.

F2.4) Il livello acustico allo scarico non può essere superiore a 103 dB misurato a 24 mt., moto in acqua alla massima accelerazione. Qualora la gara si svolga in una località ove esistano misure più restrittive il livello acustico sarà adeguato al limite imposto dalla regolamentazione locale.

F2.5) La benzina deve essere reperita presso i normali centri carburante stradali.

SKI

Le moto d'acqua che gareggiano nella Ski Division devono essere conformi ai seguenti criteri:

F2.A1) Cilindrata massima del motore:



- a) Aspirato 2 Tempi 956cc.
- b) Aspirato 4 Tempi 1602 cc.
- c) Turbo 750cc.

F2.A2) Potenza massima del motore: 140 cv. (Ammesso anche nuovo Kawasaki SXR 160 cv.)

F2.A3) Peso a secco superiore a 114 kg

F2.A4) Lunghezza dello scafo non superiore a 310 cm

F2.A5) Larghezza dello scafo compresa tra 50,8 cm e 76,2 cm

RUNABOUT

Le moto d'acqua che gareggiano nella Runabout Division devono essere conformi ai seguenti criteri:

F2.B1) Cilindrata massima del motore:

- a) Aspirato 2/4 Tempi 2600 cc
- b) Turbo 2000 cc

F2.B2) Per le moto 2 tempi peso a secco superiore a 216 kg; per le moto 4Tempi peso a secco come dichiarato dal costruttore.

F2.B3) Lunghezza dello scafo non superiore a 360 cm

F2.B4) Larghezza dello scafo compresa tra 96,5 cm e 127 cm

F2.B5) Solo per Endurance, la lunghezza dello scafo non deve superare 394 cm

F2.B6) Le Runabout 2T sono regolamentate nella classe F2 con il Regolamento Tecnico F1 (Super Stock).

SCAFO

F2.C1) Tutti le moto d'acqua devono disporre di un gancio di traino flessibile collegato alla prua. Il gancio di traino dovrà essere realizzato con materiale flessibile (ad es., nastro di nylon, fune, ecc.) in modo tale da non generare alcuna situazione di pericolo. Rimuovere eventuali ganci di traino che sporgano oltre la superficie dello scafo.

F2.C2) Si possono eseguire le riparazioni dello scafo sia sulla parte inferiore, sia in quella superiore, ma queste riparazioni non devono alterare la configurazione originale dello scafo di più di 5 mm. Scafo, paratia e parte superiore possono essere rinforzati internamente. Nello scafo, nella paratia e nella parte superiore possono essere inseriti dei dispositivi di fissaggio atti a fissare i componenti sulle superfici interne, premesso che ciò non implichi alcuna situazione di pericolo. Oltre all'inserimento dei dispositivi di fissaggio, la paratia non può essere modificata in alcun modo. Per la Ski 2 Tempi è possibile la modifica del cofano motore o la sostituzione con uno simile.

F2.C3) Solo categoria Runabout

Tutte le moto d'acqua devono essere provviste di due pinne stabilizzatrici. Le pinne stabilizzatrici originali possono essere modificate, reperite sul mercato o riposizionate. La lunghezza totale di ogni pinna stabilizzatrice non dovrà essere superiore a 91,45 cm. Le pinne stabilizzatrici non dovranno fuoriuscire dal lato dello scafo di oltre 100 mm, quando misurate in una superficie orizzontale piana.

F2.C4) La paratia verticale creata dalla parte inferiore della pinna stabilizzatrice non dovrà superare:

- a) Ski 50,0 mm.



b) Runabout 63,5 mm

F2.C5) Nessuna parte della pinna stabilizzatrice dovrà estendersi verso il basso, sotto il punto in cui il lato dello scafo s'interseca con la superficie inferiore dello scafo stesso, per oltre:

a) Ski 50,0 mm.

b) Runabout 63,5 mm

F2.C6) Pinne stabilizzatrici reperite sul mercato o modificate devono avere uno spessore superiore a 6 mm. Tutti i bordi d'attacco devono avere un raggio tale da non generare situazioni di pericolo. Le pinne stabilizzatrici non possono essere collegate alle superfici dello scafo. Non sono ammesse derive, timoni, ali e altri complementi che potrebbero generare situazioni di pericolo.

F2.C7) Ski division - Le pinne stabilizzatrici possono essere collegate alla parte interna della flangia di giunzione, ma nessun componente della pinna stabilizzatrice potrà sporgere per oltre 50 mm al di sotto della parte inferiore della flangia di giunzione (parabordo rimosso). Le pinne stabilizzatrici collegate all'interno della flangia di giunzione non dovranno sporgere all'esterno della stessa (parabordo rimosso) quando misurate in una superficie orizzontale piana.

F2.C8) La griglia d'aspirazione può essere modificata o reperita sul mercato. La griglia d'aspirazione è un elemento indispensabile e deve essere a tutta lunghezza, con almeno una barra di scorrimento parallelamente all'albero motore. Le grate non devono sporgere per oltre 12 mm al di sotto della superficie piana dell'area d'aspirazione della pompa. Tutti i bordi d'attacco devono avere un raggio tale da non creare situazioni di pericolo. L'elemento sporgente deve essere limato in modo tale da non creare situazioni di pericolo.

F2.C9) La piastra di copertura della pompa può essere modificata o reperita sul mercato. È possibile aggiungere un'estensione alla parte posteriore della piastra di copertura della pompa, che tuttavia non dovrà essere superiore alla larghezza della piastra originale. Piastre modificate o reperite sul mercato non devono sporgere di oltre 100 mm dall'estremità della piastra originale in caso di Ski Division o di 177,80 mm per Runabout Division. I lati dell'estensione devono essere collegati alla sezione a raggio del disco della pompa, in modo tale da non generare situazioni di pericolo (vedere schema riportato in Appendice). Non sono ammesse derive, timoni, calcagnoli e altri complementi che potrebbero generare situazioni di pericolo.

F2.C10) È ammesso l'uso di correttori di assetto reperiti sul mercato, sia fissi, sia automatici e/o con guida. I frontalini originali estraibili dallo scafo, possono essere rimossi o sostituiti durante l'installazione dei correttori d'assetto reperiti sul mercato. I correttori d'assetto non possono superare la larghezza della superficie o sporgere verso la parte posteriore per più di 100 mm oltre l'estremità della superficie originale. Tutte le estensioni dello scafo montate sulla relativa poppa a specchio diritto saranno considerate come correttori d'assetto. Tutti i bordi d'attacco devono avere un raggio tale da non creare situazioni di pericolo.

F2.C11) È possibile utilizzare parabordi di ricambio non originali, nel rispetto della forma originale, premesso che non si generino situazioni di pericolo.

F2.C12) Ai lati dello scafo o sulla flangia di giunzione, è possibile collegare un deflettore flessibile per gli spruzzi d'acqua, premesso che non si generino situazioni di pericolo. Nessun elemento deve superare il perimetro dei parabordi originali o il bordo esterno dello scafo, misurato utilizzando un filo a piombo.

F2.C13) Manubrio, acceleratore, cavo dell'acceleratore e impugnature/manopole possono essere modificati o reperiti sul mercato. È possibile modificare o rimuovere la copertura del manubrio. È



ammesso l'uso di interruttori, supporti, pulsanti di accensione reperiti sul mercato. L'albero dello sterzo, il relativo supporto e il supporto del manubrio possono essere reperiti sul mercato. Il manubrio deve essere imbottito a livello della staffa di montaggio o del ceppo, se previsto. È ammesso l'uso di cavi del timone reperiti sul mercato.

F2.C14) Ski division - Il Piantone e la staffa di montaggio possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che se ne garantisca il funzionamento come originariamente progettato. È possibile rinforzare il punto d'attacco del piantone. È ammesso l'uso della molla del piantone.

F2.C15) Runabout division - Il complessivo del sedile può essere modificato o reperito sul mercato. È possibile sostituire il coprisedile. Manubrio, acceleratore, cavo dell'acceleratore e impugnature possono essere modificati o reperiti sul mercato. È possibile modificare o rimuovere la copertura del manubrio. È ammesso l'uso di supporti interruttori e supporti, pulsanti di accensione non originali reperiti sul mercato. L'albero dello sterzo, il relativo supporto e il supporto del manubrio possono essere reperiti sul mercato. Il manubrio deve essere imbottito a livello della staffa di montaggio o del ceppo, se previsto. È ammesso l'uso di cavi del timone reperiti sul mercato.

F2.C16) È possibile aggiungere imbottiture e/o tappetini, nonché personalizzare la verniciatura. La finitura di superficie di qualsiasi componente metallico all'esterno dell'area dello scafo sopra la flangia di giunzione può essere lucidata, pallinata o verniciata.

F2.C17) La pompa di sentina originale può essere modificata o scollegata. Sono ammessi sistemi di drenaggio reperiti sul mercato, premesso che non generino situazioni di pericolo.

F2.C18) La schiuma del vano motore può essere rimossa, modificata o reperita sul mercato. È possibile rimuovere solamente la schiuma di galleggiamento presente nel vano motore. È consentita solamente schiuma che possa essere rimossa senza necessità di modificare altre parti, ad eccezione del caso in cui i regolamenti consentano la modifica dei componenti. I componenti non possono essere riposizionati in base alla rimozione della schiuma. È vietato tagliare o modificare l'incamiciatura interna dello scafo o il ponte al fine di rimuovere la schiuma. Non è ammesso rimuovere la schiuma presente tra i livelli dello scafo e/o del ponte.

F2.C19) Il peso della zavorra può essere aggiunto alle aree normalmente esposte dello scafo al fine di modificare la manovra della moto d'acqua, premesso che non si generino situazioni di pericolo. Sono ammessi pesi di materiale compatto, e solidamente fissati, (acqua o altri fluidi non sono ammessi) che non implicino alcuna modifica o riposizionamento di alcun elemento, ad eccezione del caso in cui tali modifiche o riposizionamenti siano stabiliti da altri regolamenti.

MOTORE A 2 TEMPI

F2.D1) I motori possono essere alesati. È possibile utilizzare i gruppi dei pistoni di ricambio, anche non originali.

La smussatura dei fori dei cilindri non deve superare 1,00 mm (0,04 pollici) a un angolo massimo di 30 gradi (vedere schema riportato in Appendice). I cilindri possono essere lavorati al fine di supportare le teste dei cilindri del sistema periferico.

F2.D2) L'albero motore può essere ricostruito utilizzando contrappesi, perni di manovella, cuscinetti e bielle di collegamento di ricambio. Non sono ammessi contrappesi, perni di manovella e bielle di collegamento realizzati con metalli non ferrosi. Non è consentito variare la corsa e la lunghezza delle bielle. I contrappesi su alberi motore non ricostruibili possono essere lavorati al fine di supportare un perno di manovella a pressione. I cuscinetti di ricambio devono conservare la configurazione e le dimensioni originali. I contrappesi di ricambio devono rispecchiare il componente originale (cioè, fori e/o sacche non presenti sul componente originale non potranno essere presenti nemmeno sulla parte di



ricambio). Il peso totale del complessivo dell'albero motore non deve superare il $\pm 5,00\%$ dell'apparecchiatura originale. I perni per manovella possono essere saldati e/o inchiodati ai contrappesi.

F2.D3) È possibile riparare carter incrinati o forati, premesso che la riparazione riguardi solamente un'area danneggiata di un banco di cilindri. Il cavo e lo scarico del carter possono essere rimossi e tappati. Non sono ammesse altre riparazioni o modifiche.

F2.D4) Eventuali modifiche esterne alla finitura del motore (ad es., placcatura, lucidatura e/o verniciatura) sono ammesse a solo scopo di ottimizzazione dell'aspetto estetico.

F2.D5) Non è ammessa alcuna modifica interna di alcun tipo, tra cui molatura, levigatura, lucidatura, lavorazione, pallinatura, ecc..., di alcun componente del motore.

F2.D6) La testata del cilindro e la guarnizione sono libere.

F2.D7) Il collettore di scarico, il collettore della marmitta, la camera d'espansione, le guarnizioni e i manicotti o tubi tra la camera d'espansione e il waterbox OEM possono essere modificati/variati o reperiti sul mercato. L'ubicazione dello scarico dei gas non può essere modificata. È tassativo utilizzare il waterbox originale, che non può essere modificata. Nessuna sezione messa a punto dello scarico dovrà sporgere dallo scafo. È possibile rimuovere l'aletta d'uscita dello scarico attraverso lo scafo. E' possibile sostituire il tubo originale in uscita dal waterbox con uno non originale sia in gomma o di metallo (alluminio, ferro, acciaio inox, ecc...) a condizione che abbia la stessa misura di diametro interno e che abbia la conformazione originale, non sono ammissibili tubi con forme e passaggi differenti da quelli originali .

F2.D8) L'impianto di raffreddamento può essere modificato o reperito sul mercato. È ammesso l'uso di tubi di raffreddamento e di sistemi di bypass dell'acqua reperiti sul mercato. È possibile aggiungere alla pompa ulteriori tubi di raffreddamento e raccordi. I raccordi di bypass possono essere modificati, reperiti sul mercato, e/o riposizionati, premesso che siano orientati verso il basso e/o verso la parte posteriore, in modo tale da non generare situazioni di pericolo per gli altri operatori. Le valvole utilizzate nell'impianto di raffreddamento devono essere di tipo fisso o automatico (ad es. termostati, pressostati, elettrovalvole, ecc.). Non è ammesso l'uso di dispositivi ad azionamento manuale (mediante attivazione) che alterino il flusso dell'acqua di raffreddamento durante l'esercizio. È ammesso l'uso di kit di lavaggio dell'impianto di raffreddamento.

F2.D9) È ammesso l'uso di motorini d'avviamento e pignoni di ricambio.

F2.D10) È ammesso l'uso di piastre motore di ricambio.

F2.D11) Il sistema d'iniezione olio può essere scollegato o rimosso. E' ammesso modificare/tappare con piastrine o tappi il foro nel carter lasciato aperto dalla pompa del miscelatore rimosso.

F2.D12) La sostituzione delle parti soggette a manutenzione generale (ad es., guarnizioni, tenute, candele, tappi per candele, cablaggi, tubi flessibili dell'acqua, tubi del carburante, morsetti e dispositivi di fissaggio) non sarà limitata ai componenti originali, fatto salvo quanto segue:

a) le guarnizioni di ricambio possono essere utilizzate se di pari tipo (ad es., lamiere, anelli O'ring, ecc.) alle relative controparti OEM. Lo spessore della guarnizione di base non può essere superiore a 1,52 mm.

b) le filettature spanate devono essere riparate in modo tale da riportarle alla dimensione originale.

c) I dispositivi di fissaggio (ad es., bulloni, dadi e rondelle) non possono essere sostituiti con elementi di titanio, se non originariamente previsti. I dispositivi di fissaggio possono includere dei meccanismi di



bloccaggio.

F2.D13) Fatte salve alcune restrizioni, i cilindri possono essere interscambiati tra moto d'acqua omologati dello stesso produttore.

F2.D14) Solo Ski 2 Tempi - Qualora i cilindri OEM o i cilindri ammessi non tengano in considerazione una cilindrata entro il 10% della cilindrata massima ammessa, si potranno utilizzare delle camicie per cilindri reperiti sul mercato.

MOTORE A 4 TEMPI

F2.E1) La testata del cilindro e i bordi delle camere di combustione devono essere puliti con sistema di soffiaggio con le valvole inserite in posizione. Non è consentito rimuovere le impurità o granuli di fusione, dai condotti di aspirazione e dallo scarico, con molatura, levigatura, abrasatura di qualsiasi genere. Sono ammesse riparazioni della sola testata del cilindro.

F2.E2) L'albero/gli alberi motore deve/devono rimanere di serie. Sono ammessi cuscinetti, e portacuscinetti e bronzine di ricambio, premesso che mantengano la configurazione e le dimensioni originali.

F2.E3) Non è possibile aggiungere alcuna uscita dell'acqua alla testata del cilindro, al cilindro o all'involucro. Le derivazioni dell'uscita dell'acqua possono essere modificate e/o sostituite, ma devono essere orientate verso la parte inferiore e/o posteriore, al fine di non generare situazione di pericolo per gli altri partecipanti.

F2.E4) Le valvole utilizzate nell'impianto di raffreddamento devono essere fisse o automatiche (ad es. termostati, pressostati, ecc.) Queste valvole possono essere sostituite con valvole non originali. I sistemi elettronici d'iniezione dell'acqua non sono ammessi, se non originali.

F2.E5) Non sono ammessi dispositivi comandati manualmente che possano modificare il flusso dell'acqua di raffreddamento. È ammesso l'uso di kit di lavaggio del motore.

F2.E6) Il coperchio valvole può essere modificato o sostituito solamente a titolo d'ottimizzazione dell'aspetto estetico o di riduzione del peso.

F2.E7) Solo per la categoria Runabout 4 Tempi: è possibile sostituire o modificare piattelli e molle delle valvole e/o aggiungere spessori per precaricare maggiormente le molle della valvole. Le valvole di aspirazione e scarico devono rimanere originali.

Il water box può essere modificato o rimosso ed il complessivo dello scarico dopo il collettore può essere modificato, purché non presenti situazione di pericolo, ossia: coibentato e con circolazione di acqua. L'uscita deve rimanere nella posizione di origine. Il livello acustico non può essere superato. Vedi norma F2.4.

F2.E8) Su Hydrospace S4 è possibile sostituire l'intercooler con uno non originale, compreso i raccordi dello stesso e la staffa di montaggio. E' consentito aggiungere un Kit di evacuazione dell'acqua dall'impianto dell'intercooler

F2.E8b) E' possibile sostituire o modificare i piattelli fermi e molle valvole. Le valvole devono rimanere originali.

F2.E9) I motori 4 Tempi possono sostituire il filtro dell'aria e il tubo di collegamento con un filtro spegnifiamma adatto ad uso marino.



MANDATA ARIA/CARBURANTE 2 TEMPI

F2.F1) Il/i carburatore/i può/possono essere modificato/i o reperito/i sul mercato, premesso che non vi siano sfiati o fuoriuscite di carburante, a motore spento o acceso. Il numero di Venturi non può essere superiore al numero di cilindri. Non sono ammessi carburatori a ghigliottina. È ammesso l'uso di primer reperiti sul mercato. Il gruppo collettori d' aspirazione può essere modificato o reperito sul mercato. È ammesso l'uso di pompe del carburante azionate dalla pressione del carter reperite sul mercato. Sul carter è possibile installare raccordi per linee a impulso del carburatore.

F2.F2) Separatori di aria/vapore modificati o reperiti sul mercato non devono superare 2 pollici x 6 pollici e devono prevedere una linea di ritorno verso il serbatoio del carburante sempre aperta. Non è possibile utilizzare ulteriori serbatoi del carburante. È possibile utilizzare pompe del carburante elettriche modificate o reperite sul mercato, non superiori a 4 psi. In caso di spegnimento o disattivazione del motore, la pompa del carburante si dovrà disattivare automaticamente. Non sono ammesse pompe del carburante tipo on-off ad azionamento manuale.

F2.F3) Sono ammessi sistemi e componenti d'iniezione del carburante reperiti sul mercato, premesso che sia garantita la conformità alle seguenti normative: è tassativo l'uso di flessibili ad alta pressione del carburante conformi a SAE J30R9, l'uso di raccordi filettati A.N. o equivalenti e di morsetti crimpati non amovibili sulla sezione ad alta pressione del sistema (non sono ammesse fascette per tubi flessibili, nastri di fissaggio, ecc.); sulla sezione ad alta pressione del sistema è possibile utilizzare solamente filtri del carburante metallici; tutti gli altri tipi di filtri in linea devono essere installati sulla sezione a bassa pressione del sistema. In caso di spegnimento o disattivazione del motore, la pompa del carburante si dovrà disattivare automaticamente. Non sono ammesse pompe del carburante tipo on-off ad azionamento manuale.

F2.F4) Tutto il sistema d'alimentazione del carburante corrisponde a un sistema chiuso. La moto d'acqua non dovrà presentare alcuno sfiato o fuoriuscita di carburante, a motore acceso o spento. È tassativo l'uso del serbatoio del carburante, del bocchettone di riempimento del carburante e della valvola di sicurezza originali, senza apportare alcuna modifica. Il gruppo del pescante del carburante, del filtro del carburante e del rubinetto del carburante può essere rimosso e/o è possibile utilizzare componenti reperiti sul mercato. È ammesso l'uso di ulteriori filtri del carburante e l'aggiunta di schiuma della cella a carburante al serbatoio del carburante. Il bocchettone e il tappo di riempimento del serbatoio del carburante possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che non si creino situazioni di pericolo.

F2.F5) È tassativa l'installazione di filtri aria parafiamme conformi alla normativa marina SAE-J1928 della Guardia Costiera degli Stati Uniti o agli standard marini per i test dei parafiamme contro i ritorni di fiamma UL-1111. Saranno ammessi parafiamme reperiti sul mercato che siano conformi a uno di questi standard per l'esecuzione dei test. Il silenziatore o airbox d'aspirazione può essere rimosso.

F2.F6) I gruppi delle valvole a lamelle possono essere modificati o reperiti sul mercato. La valvola rotante può essere modificata o reperita sul mercato.

MANDATA ARIA/CARBURANTE 4 TEMPI

F2.G1) E' possibile aggiungere un regolatore della pressione sulla linea del carburante.

F2.G2) il corpo farfallato e la farfalla del gas deve essere originale e del modello della moto in utilizzo

F2.G3) E' consentito l'uso di bombolini di recupero dell'olio reperiti sul mercato



ACCENSIONE ED ELETTRONICA

F2.H1) La funzione di riduzione giri/minuto può essere bypassata o annullata. La centralina elettronica (CDI) può essere modificata o reperita sul mercato. È possibile modificare la fasatura d'accensione. A tale scopo Saranno ammesse modifiche al supporto del pick-up accensione originale. Per i motori 4 Tempi è possibile sostituire la centralina originale purché installata nel supporto originale e utilizzando il cablaggio originale OEM. Può essere usato un cablaggio supplementare al solo scopo di unire il cablaggio originale con l'eventuale cablaggio della centralina sostituita, senza nessuna altra funzione e senza nessuna alterazione dei dati in entrata e in uscita dalla centralina al motore, né ai sensori, né agli attuatori.

La moto Benelli rientra nella categoria F2 come tutte le altre moto.

L'Hydrospace S4 può adottare il kit 140 cv con centralina originale gialla. Per Yamaha e Kawasaki 2 Tempi è ammesso l'eliminazione del sistema di ricarica e la sostituzione del volano. La potenza si intende quella dichiarata dal costruttore.

F2.H2) È ammesso l'utilizzo di batterie di ricambio che dovranno essere inserite e saldamente fissate nel vano batterie originale.

F2.H3) Il sensore di temperatura del motore può essere scollegato e/o rimosso.

F2.H4) È ammesso riposizionare i componenti elettrici (ad es., batteria, cassetta o involucro) al fine d'inserire un sistema di scarico reperito sul mercato (per il minimo necessario).

TRASMISSIONE

F2.I1) Solo per Yamaha e Kawasaki 2 Tempi l'elica e il gruppo pompa possono essere modificati o reperiti sul mercato. Non sono ammessi alberi trasmissione, involucri della girante o complessivi paletta statore al titanio. In tutti i modelli 2 o 4 tempi la girante può essere modificata o reperita sul mercato. L'ugello della pompa e l'ugello direzionale possono essere modificati o reperiti sul mercato. La lunghezza totale del complessivo pompa e ugello non può essere maggiore di 50,00 mm rispetto all'originale. È ammesso l'uso di sistemi di regolazione-ugelli reperiti sul mercato. **Solo per Hydrospace si possono cambiare gli anelli della pompa con pezzi reperiti sul mercato**

F2.I2) Si possono installare ulteriori dispositivi di raffreddamento. Rimuovere o tappare le bocchette d'ispezione. **E' possibile sigillare con qualsiasi materiale l'ingresso pompa e relativa piastra, oltre alla guarnizione in gomma presente all'origine che può essere rimossa.** Accoppiamenti albero motore/albero trasmissione, parastrappi, portacuscini e alberi trasmissione possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che si garantisca un rapporto di trasmissione 1:1 tra il motore e la pompa.

E' consentita l'aggiunta di una ulteriore linea di raffreddamento.

F2.I3) Runabout, l'invertitore di marcia deve essere smontato

F2.L1) Per Moto Ski Yamaha 700 2T e Ski Kawasaki 800 2T: è permesso elaborare il cilindro originale **e modificare i pistoni o utilizzare pistoni racing reperiti sul mercato.**

CLASSE F1

DEFINIZIONE

F1.1) Intesa a promuovere l'interesse nelle gare di moto d'acqua con un livello superiore di modifiche. Le moto d'acqua in questa classe possono essere prototipi, purché gli scafi e i motori siano di derivazione moto d'acqua. Le moto d'acqua in gara in questa classe devono essere conformi alle specifiche di seguito riportate. **Sono permesse tutte le modifiche già elencate nelle classi F3 ed F2.**

F1.2) È tassativo che la moto d'acqua prototipo risponda alle norme di sicurezza per poter partecipare



alla competizione.

F1.3) Qualora i regolamenti consentano o richiedano l'installazione, la sostituzione, la modifica o la produzione delle apparecchiature, il pilota sarà il solo responsabile della selezione dei componenti, dei materiali e/o della produzione degli stessi, in modo tale da garantire un corretto funzionamento della moto d'acqua in gara.

F1.4) I componenti originali possono essere aggiornati o predatati ai componenti originali.

F1.5) E' ammesso scambiare motori e scafi ma sempre di moto d'acqua esistenti sul mercato.

F1.6) Il livello acustico non dovrà superare 103dB(A) a 24 m.

F1.7) E' consentito l'utilizzo di qualsiasi tipo di carburante.

F1.8) Il peso del VNM deve sempre corrispondere in qualsiasi momento della gara al peso minimo, in base ai seguenti criteri:

a) deve includere carburante e olio;

b) deve includere l'acqua nella relativa cassetta finché non si ritenga che la cassetta abbia superato il volume ordinario;

c) deve includere la batteria;

d) deve essere possibile rimuovere tutta la quantità ragionevole d'acqua da tutti i componenti;

e) il peso della zavorra può essere aggiunto prima dello svolgimento della gara, nel rispetto del limite di peso previsto (vedere 503.2.18).

F1.9) Per le gare di Endurance (Offshore e Rally Jet) la verifica del peso deve essere effettuata con il serbatoio del carburante vuoto.

SKI

Le moto d'acqua che gareggiano nella Ski Division devono essere conformi ai seguenti criteri:

F1.A1) Cilindrata massima del motore:

a) Aspirato, 2 Tempi **1300cc.** 4 Tempi 1602cc.

b) Turbo **1100 cc. 4Tempi**

F1.A2) Peso a secco superiore a 114 kg

F1.A3) Lunghezza dello scafo non superiore a 310 cm

F1.A4) Larghezza dello scafo compresa tra 50,8 cm e 76,2 cm

RUNABOUT

Le moto d'acqua che gareggiano nella Runabout Division devono essere conformi ai seguenti criteri:

F1.B1) Cilindrata massima del motore:

a) **Aspirato**, 4 Tempi 2600cc 2 Tempi 2500cc.

b) Turbo 2000 cc.

F1.B2) Peso a secco (senza carburante) per i motori 2 Tempi 216 kg minimo; per i motori 4 Tempi peso a secco minimo kg. 280 (senza carburante).

F1.B3) Lunghezza dello scafo non superiore a 360 cm



F1.B4) Larghezza dello scafo compresa tra 96,5 cm e 127 cm

F1.B6) Solo per Endurance, la lunghezza dello scafo non può superare 394 cm

SCAFO

F1.C1) Tutte le moto d'acqua devono disporre di un gancio di traino flessibile collegato alla prua. Il gancio di traino dovrà essere realizzato con materiale flessibile (ad es., nastro di nylon, fune, ecc.) in modo tale da non generare alcuna situazione di pericolo. Rimuovere eventuali ganci di traino che sporgano oltre la superficie dello scafo.

F1.C2) E' possibile **modificare gli scafi o utilizzare scafi reperiti sul mercato anche se costruiti in unico esemplare (prototipo)** purché vengano osservati il peso e le misure riportate negli articoli F1B2 /B3/B4/B6.

F1.C3) Tutte le moto d'acqua **possono** essere provviste di pinne stabilizzatrici. Le pinne stabilizzatrici originali possono essere modificate, reperite sul mercato o riposizionate.

F1.C4) La paratia verticale creata dalla parte inferiore della pinna stabilizzatrice non dovrà superare:

- a) Ski 50,0 mm.
- b) Runabout 63,5 mm

F1.C5) Nessuna parte della pinna stabilizzatrice dovrà estendersi verso il basso, sotto il punto in cui il lato dello scafo s'interseca con la superficie inferiore dello scafo stesso, per oltre:

- a) Ski 50,0 mm.
- b) Runabout 63,5 mm

F1.C6) Pinne stabilizzatrici reperite sul mercato o modificate devono avere uno spessore superiore a 6 mm. Tutti i bordi d'attacco devono avere un raggio tale da non generare situazioni di pericolo. Le pinne stabilizzatrici non possono essere collegate alle superfici dello scafo. Non sono ammesse derive, timoni, ali e altri complementi che potrebbero generare situazioni di pericolo.

F1.C7) Ski division - Le pinne stabilizzatrici possono essere collegate alla parte interna della flangia di giunzione, ma nessun componente della pinna stabilizzatrice potrà sporgere per oltre 50 mm al di sotto della parte inferiore della flangia di giunzione (parabordo rimosso).

Le pinne stabilizzatrici collegate all'interno della flangia di giunzione non dovranno sporgere all'esterno della stessa (parabordo rimosso) quando misurate in una superficie orizzontale piana.

F1.C8) La griglia d'aspirazione può essere modificata o reperita sul mercato. La griglia d'aspirazione è un elemento indispensabile e deve essere a tutta lunghezza, con almeno una barra di scorrimento parallelamente all'albero di trasmissione. Le grate non devono sporgere per oltre 12 mm al di sotto della superficie piana dell'area d'aspirazione della pompa. Tutti i bordi d'attacco devono avere un raggio tale da non creare situazioni di pericolo. L'elemento sporgente deve essere limato in modo tale da non creare situazioni di pericolo.

F1.C9) La piastra di copertura della pompa può essere modificata o reperita sul mercato. È possibile aggiungere un'estensione alla parte posteriore della piastra di copertura della pompa, che tuttavia non dovrà essere superiore alla larghezza della piastra originale. Piastre modificate o reperite sul mercato non devono sporgere di oltre 100 mm dall'estremità della piastra originale in caso di Ski Division o di 177,80 mm per Runabout Division. I lati dell'estensione devono essere collegati alla sezione a raggio del disco della pompa, in modo tale da non generare situazioni di pericolo (vedere schema riportato in Appendice). Non sono ammesse derive, timoni, calcagnoli e altri complementi che potrebbero generare situazioni di pericolo.



F1.C10) È ammesso l'uso di correttori di assetto reperiti sul mercato, sia fissi, sia automatici e/o con guida. I frontalini originali estraibili dallo scafo possono essere rimossi o sostituiti durante l'installazione dei correttori d'assetto reperiti sul mercato. I correttori d'assetto non possono superare la larghezza della superficie o sporgere verso la parte posteriore per più di 100 mm oltre l'estremità della superficie originale. Tutte le estensioni dello scafo montate sulla relativa poppa a specchio diritto saranno considerati correttori d'assetto.

Tutti i bordi devono avere un raggio tale da non creare situazioni di pericolo. Non sono ammesse derive, timoni, calcagnoli e altri complementi che potrebbero generare situazioni di pericolo.

F1.C11) È possibile utilizzare parabordi di ricambio, nel rispetto della forma originale, premesso che non si generino situazioni di pericolo.

F1.C12) Ai lati dello scafo o sulla flangia di giunzione, è possibile collegare un deflettore flessibile per gli spruzzi d'acqua, premesso che non si generino situazioni di pericolo. Nessun elemento deve superare il perimetro dei parabordi originali o il bordo esterno dello scafo, misurato utilizzando un filo a piombo.

F1.C13) Manubrio, acceleratore, cavo dell'acceleratore e manopole possono essere modificati o reperiti sul mercato. È possibile modificare o rimuovere la copertura del manubrio.

È ammesso l'uso di interruttori o di supporti e pulsanti di accensione reperiti sul mercato.

Il piantone, il relativo supporto e il supporto del manubrio possono essere reperiti sul mercato. Il manubrio deve essere imbottito a livello della staffa di montaggio o del ceppo, se previsto.

È ammesso l'uso di cavi sterzo reperiti sul mercato.

F1.C14) Ski division - Il piantone e la staffa di montaggio possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che se ne garantisca il funzionamento come originariamente progettato. È possibile rinforzare il punto d'attacco del piantone. È ammesso l'uso della molla del piantone.

F1.C15) Runabout division - Il complessivo del sedile può essere modificato o sostituito.

F1.C16) È possibile aggiungere imbottiture e/o tappetini, nonché personalizzare la verniciatura. La finitura di superficie di qualsiasi componente metallico all'esterno dell'area dello scafo sopra la flangia di giunzione può essere lucidata, pallinata o verniciata.

F1.C17) La pompa di sentina originale può essere modificata o scollegata. Sono ammessi sistemi di drenaggio reperiti sul mercato, premesso che non generino situazioni di pericolo.

F1.C18) La schiuma del vano motore può essere rimossa, modificata o reperita sul mercato.

È possibile rimuovere solamente la schiuma di galleggiamento presente nel vano motore.

È consentita solamente schiuma che possa essere rimossa senza necessità di modificare altre parti, ad eccezione del caso in cui i regolamenti consentano la modifica dei componenti. I componenti non possono essere riposizionati in base alla rimozione della schiuma.

È vietato tagliare o modificare l'incamiciatura interna dello scafo o il ponte al fine di rimuovere la schiuma. Non è ammesso rimuovere la schiuma presente tra i livelli dello scafo e/o del ponte.

F1.C19) Le coperture dei vani di stoccaggio, i boccaporti, le cappottature degli strumenti e le coperture dei motori possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che non si generino situazioni di pericolo e che si garantisca il mantenimento dell'aspetto OEM. È ammesso attivare un'ulteriore ventilazione del vano motore. Le bocchette di sfiato originali possono essere schermate o tappate. Manubri, contenitore di stoccaggio tipo "drop-in" e specchi avvitabili possono essere modificati, reperiti sul mercato o rimossi, premesso che non si generino situazioni di pericolo.



F1.C20) Il peso della zavorra può essere aggiunto alle aree normalmente esposte dello scafo al fine di modificare la manovra della moto d'acqua, premesso che non si generino situazioni di pericolo. Sono ammessi solo pesi di massa compatta purché solidamente fissati (acqua o altri fluidi non sono ammessi) che non implicino alcuna modifica o riposizionamento di alcun elemento, ad eccezione del caso in cui tali modifiche o riposizionamenti siano stabiliti da altri regolamenti.

F1.C21) Ski Division - Il serbatoio della benzina può essere modificato o reperito sul mercato, premesso che sia conforme ai criteri di sicurezza in merito al carburante e che non generino rischi per il pilota e altri utenti.

MOTORE A 2 TEMPI

F1.D1) I motori possono essere alesati. È ammesso l'uso di gruppi di pistoni non originali reperiti sul mercato. La cilindrata del motore non deve superare il valore previsto per la relativa classe. Il numero, il tipo e la posizione degli anelli (fasce elastiche) sul pistone sono modificabili.

F1.D2) È ammesso apportare modifiche alle superfici esposte a carburante, olio e/o acqua. È possibile aggiungere materiale di riempimento alle sacche cave nelle aree delle guarnizioni di base. Le superfici d'aspirazione e delle guarnizioni di base possono essere lavorate. È ammessa l'installazione di ulteriori raccordi per linee a impulso del carburatore. Non è possibile apportare modifiche ai cuscinetti e alle superfici di tenuta. Il sistema di scarico del carter può essere rimosso e tappato. È possibile riparare eventuali carter incrinati o forati. Sono consentite le modifiche interne alle superfici esposte al carburante, all'olio e/o all'acqua. E' permesso l'uso di materiale di riempimento negli spazi vuoti del basamento. Possono essere installate pulse line supplementari. Lo scarico del basamento può essere rimosso o tappato. Sono permessi fori di montaggio aggiuntivi. La superficie del basamento e le superfici di aspirazione possono essere fresate. Possono essere fatte riparazioni ai basamenti rotti o perforati. Sono consentite modifiche esterne alla finitura del basamento (per es.: placcatura, lucidatura e/o verniciatura).

F1.D3) Il gruppo dei carter può essere modificato o reperito sul mercato. È ammesso variare la corsa e la lunghezza delle bielle.

F1.D4) I gruppi di bilanciamento del motore possono essere rimossi, modificati o reperiti sul mercato.

F1.D5) Le superfici delle guarnizioni di base, delle guarnizioni della testata e delle guarnizioni del collettore di scarico possono essere lavorate. È possibile variare le altezze, le larghezze e le forme delle luci (travasi di aspirazione e scarico). Le luci (travasi di aspirazione e scarico) possono essere aggiunte o rimosse dal cilindro. I cilindri possono essere lavorati per l'inserimento di camicie reperite sul mercato. Alle sacche cave è possibile aggiungere materiale epossidico di riempimento, nelle aree delle guarnizioni di base e delle bocchette. È ammesso riparare eventuali cilindri incrinati o danneggiati. È possibile aggiungere ai cilindri dei dispositivi di raffreddamento acqua. I componenti e i sistemi d'attivazione della valvola elettrica di scarico possono essere modificati o reperiti sul mercato. Il cilindro può essere modificato o non originale.

F1.D6) Le testate dei cilindri sono libere.

F1.D7) Le guarnizioni del motore sono libere.

F1.D8) È possibile apportare modifiche al sistema di scarico (collettore, di scarico, collettore iniziale marmitta, camera d'espansione, waterbox e silenziatori, marmitte, ecc.) o reperirlo sul mercato. Lo scarico attraverso lo scafo può essere modificato o reperito sul mercato, premesso che non si creino situazioni di pericolo.



L'ubicazione d'uscita dei gas di scarico può essere spostata sulla poppa, sotto la flangia di giunzione. Nessuna sezione messa a punto del sistema di scarico dovrà sporgere dallo scafo.

F1.D9) L'impianto di raffreddamento può essere modificato o reperito sul mercato. È ammesso l'uso di tubi di raffreddamento e di sistemi di bypass dell'acqua reperiti sul mercato. I raccordi di bypass possono essere modificati, reperiti sul mercato e/o riposizionati, ma devono essere rivolti verso il basso e/o verso la parte posteriore, in modo tale da non generare situazioni di pericolo per gli altri operatori. Tutte le valvole utilizzate in tutto l'impianto di raffreddamento devono essere di tipo fisso o automatico (ad es., termostati, pressostati, elettrovalvole, ecc.). Non sono ammessi dispositivi ad azionamento manuale (mediante attivazione) che modifichino il flusso dell'acqua di raffreddamento durante l'esercizio.

È ammesso l'uso di kit di lavaggio dell'impianto di raffreddamento.

F1.D10) È ammesso l'uso di motorini d'avviamento e pignoni di ricambio non originali.

F1.D11) È ammesso l'uso di piastre motore di ricambio.

F1.D12) Il sistema d'iniezione olio può essere scollegato o rimosso.

F1.D13) La sostituzione delle parti soggette a manutenzione generale (ad es., candele, cavi delle candele, tappi per candele, cablaggi, tubi flessibili dell'acqua, tubi del carburante, morsetti e dispositivi di fissaggio) non sarà limitata ai componenti originali. Le filettature spanate possono essere riparate. I dispositivi di fissaggio possono includere dei meccanismi di bloccaggio.

MOTORE A 4 TEMPI

F1.E1) Motori 4 tempi. Qualsiasi elaborazione è autorizzata purché sia sempre identificabile il motore di origine e nel rispetto della cilindrata di categoria.

Ad un motore aspirato può essere aggiunto un compressore o turbo compressore osservando la norma F1.I.1.

Un motore con compressore centrifugo o volumetrico può essere sostituito con turbocompressore o viceversa alle stesse condizioni sopra descritte, osservando sempre la norma F.1.I.1.

Non sono ammessi particolari in titanio o altri materiali nobili se non presenti nel motore di serie.

F1.E2) Sono ammesse bielle di collegamento reperite sul mercato, realizzate con materiali ferrosi. La lunghezza della biella è libera.

F1.E3) Il sistema di scarico (collettore, tubi di collegamento, flessibili, marmitte, ecc.) può essere modificato o reperito sul mercato. Lo scarico attraverso lo scafo può essere modificato o reperito sul mercato, premesso che non si creino situazioni di pericolo. Nessuna sezione messa a punto del sistema di scarico dovrà sporgere dallo scafo. L'ubicazione d'uscita dei gas di scarico può essere spostata sulla poppa, sotto la flangia di giunzione.

F1.E4) L'impianto di raffreddamento può essere modificato o reperito sul mercato. È possibile aggiungere ulteriori tubi di raffreddamento. È ammesso l'uso di sistemi di bypass dell'acqua. I dispositivi di bypass del sistema di raffreddamento possono essere modificati, reperiti sul mercato e/o riposizionati, ma devono essere orientati verso il basso e/o verso la parte posteriore, in modo tale da non generare situazioni di pericolo per altri operatori. Qualsiasi valvola utilizzata in tutto l'impianto di raffreddamento deve essere di tipo fisso o automatico (ad es., termostati, pressostati, elettrovalvole, ecc.).

Non sono ammessi dispositivi ad azionamento manuale (mediate attivazione) che modifichino il flusso dell'acqua di raffreddamento durante l'esercizio. Il termostato originale dell'impianto di raffreddamento può essere rimosso, modificato o reperito sul mercato. È ammesso l'uso di kit di lavaggio dell'impianto



di raffreddamento.

F1.E5) È ammesso modificare i deflettori nel serbatoio dell'olio. È possibile aggiungere ulteriori deflettori nel serbatoio dell'olio. La pompa dell'olio può essere modificata o reperita sul mercato.

F1.E6) Il coperchio valvole può essere sostituito solamente a titolo d'ottimizzazione dell'aspetto estetico o di riduzione del peso.

F1.E7) È ammesso l'uso di motorini d'avviamento e pignoni di ricambio non originali.

F1.E8) È ammesso l'uso di piastre motore di ricambio.

F1.E9) Eventuali modifiche esterne alla finitura del motore (ad es., placcatura, lucidatura e/o verniciatura) sono ammesse a solo scopo di ottimizzazione dell'aspetto estetico.

F1.E10) La sostituzione delle parti soggette a manutenzione generale (ad es., guarnizioni, tenute, cavi delle candele, tappi per candele, cablaggi, tubi flessibili dell'acqua, tubi del carburante, filtri del carburante e dispositivi di fissaggio) non sarà limitata ai componenti originali. Le filettature spanate possono essere riparate. I dispositivi di fissaggio possono includere dei meccanismi di bloccaggio.

MANDATA ARIA/CARBURANTE 2 TEMPI

F1.F1) Il/i carburatore/i può/possono essere modificato/i o reperito/i sul mercato, premesso che non vi siano sfiati o fuoriuscite di carburante, a motore spento o acceso. Il numero di Venturi non può essere superiore al numero di cilindri. Non sono ammessi carburatori a ghigliottina. È ammesso l'uso di primer reperiti sul mercato. Il gruppo dei collettori d'ingresso può essere modificato o reperito sul mercato. È ammesso l'uso di pompe del carburante azionate dalla pressione del carter reperite sul mercato.

F1.F2) Separatori di aria/vapore modificati o reperiti sul mercato non devono superare 51 mm x 153 mm e devono prevedere una linea di ritorno verso il serbatoio del carburante sempre aperta. Non è possibile utilizzare ulteriori serbatoi del carburante. È possibile utilizzare pompe del carburante elettriche modificate o reperite sul mercato, non superiori a 4 psi. In caso di spegnimento o disattivazione del motore, la pompa del carburante si dovrà disattivare automaticamente. Non sono ammesse pompe del carburante tipo on-off ad azionamento manuale.

F1.F3) Sono ammessi sistemi e componenti d'iniezione del carburante reperiti sul mercato, premesso che sia garantita la conformità alle seguenti normative:

È tassativo l'uso di flessibili ad alta pressione del carburante conformi a SAE J30R9, nonché di raccordi filettati A.N. o equivalenti e morsetti crimpati, non amovibili, sulla sezione ad alta pressione del sistema (fascette per tubi, nastri di fissaggio, ecc., non sono ammessi). Sulla sezione ad alta pressione del sistema è possibile utilizzare solamente filtri del carburante metallici; tutti gli altri tipi di filtri in linea devono essere installati sulla sezione a bassa pressione del sistema. In caso di spegnimento o disattivazione del motore, la pompa del carburante si dovrà disattivare automaticamente. Non sono ammesse pompe del carburante tipo on-off ad azionamento manuale.

F1.F4) Tutto il sistema d'alimentazione del carburante corrisponde a un sistema chiuso. La moto d'acqua non dovrà presentare alcuno sfiato o fuoriuscita di carburante, a motore acceso o spento. È tassativo l'uso del serbatoio del carburante, del bocchettone di riempimento del carburante e della valvola di sicurezza originali, senza apportare alcuna modifica. Il pescante del carburante, il filtro del carburante e il rubinetto del carburante possono essere rimossi e/o è utilizzare componenti reperiti sul mercato. È ammesso l'uso di ulteriori filtri del carburante e l'aggiunta di schiuma della cella a carburante al serbatoio del carburante. Il bocchettone di riempimento del serbatoio del carburante e il



tappo possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che non si creino situazioni di pericolo.

F1.F5) È tassativa l'installazione di filtri aria parafiamme conformi alla normativa marina SAE-J1928 della Guardia Costiera degli Stati Uniti o agli standard marini per i test dei filtri aria parafiamme contro i ritorni di fiamma UL-1111. Saranno ammessi parafiamme reperiti sul mercato che siano conformi a uno di questi standard per l'esecuzione dei test. Il silenziatore d'aspirazione può essere rimosso. La canalizzazione tra il parafiamme e il corpo dell'acceleratore possono essere modificati o reperiti sul mercato.

F1.F6) I complessivi delle valvole a lamelle possono essere modificati o reperiti sul mercato. La valvola rotante può essere modificata o reperita sul mercato.

MANDATA ARIA/CARBURANTE 4 TEMPI

F1.G1) Gli iniettori del carburante originali possono essere modificati al fine di aumentare la portata di carburante. È ammesso l'uso di iniettori del carburante reperiti sul mercato, premesso che non aumentino la portata dell'aria nella camera di combustione.

La centralina di gestione motore (E.C.U.) è libera. È possibile aggiungere ulteriori iniettori del carburante. È ammesso l'uso di pompe del carburante reperite sul mercato, premesso che, in caso di spegnimento o disattivazione del motore, la pompa del carburante si disattivi automaticamente.

Non sono ammesse pompe del carburante tipo on-off ad azionamento manuale. È tassativo l'uso di flessibili ad alta pressione del carburante conformi a SAE J30R9, sulla sezione ad alta pressione del sistema è possibile utilizzare solamente filtri del carburante metallici; tutti gli altri tipi di filtri in linea devono essere installati sulla sezione a bassa pressione del sistema.

F1.G2) Il corpo farfallato e non (corpo dell'acceleratore) può essere modificato o reperito sul mercato. Il numero di valvole a farfalla può essere aumentato, senza tuttavia superare il numero dei cilindri. Il complessivo dei collettori d'ingresso può essere modificato o reperito sul mercato.

ACCENSIONE ED ELETTRONICA 2/4 TEMPI

F1.H1) Sistema d'accensione, quadro elettrico, volano e relativa copertura possono essere modificati o reperiti sul mercato. Il circuito di ricarica della batteria può essere disattivato e/o rimosso.

F1.H2) È ammesso l'uso di un'ulteriore batteria e scatola batteria. Le batterie devono essere inserite e fissate in un vano appropriato. Le batterie possono essere riposizionate.

F1.H3) Il gruppo del sensore di temperatura del motore può essere scollegato e/o rimosso.

TURBOCOMPRESSORE/SUPERCOMPRESSORE

F1.I1) L'involucro del turbocompressore deve essere provvisto di camera a circolazione d'acqua quando il motore è acceso. È possibile utilizzare turbocompressori o supercompressori reperiti sul mercato, premesso che non si generino situazioni di pericolo.

È ammesso modificare il turbocompressore o il supercompressore originale.

I turbocompressori e i supercompressori reperiti sul mercato possono essere aggiunti alla moto d'acqua con motore aspirato standard. Tutti i tubi e i flessibili possono essere modificati o reperiti sul mercato.

F1.I2) L'intercooler può essere modificato o reperito sul mercato.

F1.I3) La valvola di regolazione della pressione può essere modificata o reperita sul mercato.

F1.I4) Il sensore della pressione d'alimentazione può essere modificato o reperito sul mercato.



TRASMISSIONE

F1.L1) Il gruppo pompa può essere modificato o reperito sul mercato. Il venturi e il cono e l'ugello direzionale possono essere modificati o reperiti sul mercato. La lunghezza totale del complessivo della pompa e dell'ugello non deve superare di 150 mm il valore originale. I sistemi di regolazione-ugelli reperiti sul mercato. Si possono installare ulteriori dispositivi di raffreddamento. Rimuovere o tappare le bocchette d'ispezione. È possibile l'uso di sigillante al silicone in aggiunta alla guarnizione originale sul lato d'aspirazione della pompa.

F1.L2) Accoppiamenti albero motore/albero trasmissione, parastrappi, portacuscini e alberi motore possono essere modificati o reperiti sul mercato, premesso che si garantisca un rapporto di trasmissione 1:1 tra il motore e la pompa.

F1.L3) Runabout: l'invertitore di marcia deve essere rimosso.

CLASSE F4 RUNABOUT DEFINIZIONE

- GP4 CATEGORIA SPARK

01) destinato a promuovere un campionato moto d'acqua monomarca e per consentire ai singoli piloti di diventare concorrenti attivi con costi relativamente modesti di investimento e di manutenzione. Le moto d'acqua che possono competere in questa categoria devono essere conformi alle specifiche che seguono:

02) Tutte le moto d'acqua devono rimanere rigorosamente di serie, fatte salve le modifiche indicate di seguito e quindi sostituzioni o modifiche non elencate qui non sono ammesse e ricordando che i numeri del guscio di identificazione devono essere conformi a quanto indicato dal costruttore.

03) Qualora le regole consentano l'installazione o la sostituzione di parti tali da alterare il loro stato d'origine, sarà esclusivamente responsabilità del pilota di selezionare componenti, materiali e / o fabbricare lo stesso in modo che la moto d'acqua funziona in modo sicuro come d'origine.

04) Il livello del suono non deve essere superiore a 86dB (A) a 24m.

05) La benzina deve essere acquistata presso distributori convenzionali e comunque non superiore a 100 ottani

06) La cilindrata massima dovrà essere 900 cc

07) Il peso a secco deve essere maggiore di 180 kg

08) La lunghezza scafo non può superare i 305 cm

09) La Larghezza dello scafo deve essere compresa tra 96,5 cm e 118cm

SCAFO

Definizione:

a) Deck: Il corpo strutturale superiore dell'Aquabike situato sopra (inclusa flangia superiore di legame)

b) Hull: Il corpo strutturale inferiore della Aquabike che si trova sotto (inclusa la flangia di legame più bassa)

c) Adesione: La zona di incollaggio è la sezione che collega il Deck (superiore) e lo scafo (fondo)

11) Tutte le moto d'acqua devono avere un cordino di traino flessibile, attaccato alla prua. Il cordino di traino dovrebbe essere fatto di un materiale flessibile (ad esempio, cinghia di nylon, corda, ecc) in modo da non creare un pericolo, eventuali ganci di traino che sporgono oltre il piano della carena devono essere rimossi.

12) Possono essere fatte riparazioni o personalizzazioni allo scafo, purchè, non alterino la configurazione originale di più di 5 mm.



13) Gli specchietti possono essere modificati, reperiti su mercato aftermarket o rimosso, a condizione che non generino situazioni di pericolo.

14) Tutte le moto d'acqua devono essere dotate al massimo di due sponsons, che possono essere modificati, reperiti su mercato aftermarket, purchè non generino situazioni di pericolo. La lunghezza totale di ogni sponson non deve superare 152,4 cm. Lo sponson non deve sporgere dal lato dello scafo oltre 100 mm. Lo sponson non deve superare i 6 mm. di spessore.

15) Il canale verticale creato dalla parte inferiore della pinna non deve superare 63,5 millimetri.

16) Nessuna parte della pinna deve estendersi verso il basso al di sotto del punto in cui il lato dello scafo interseca la superficie inferiore dello scafo di oltre 63,5 millimetri.

17) . Tutti i parabordi della moto devono essere raccordati in modo da non creare pericoli. Pinne, timoni, ali e altre appendici che possono creare un pericolo non saranno ammessi.

18) I paraurti possono essere sostituiti e reperiti su mercato aftermarket purchè non generino situazioni di pericolo.

19) Il manubrio, la leva del gas, il cavo dell'acceleratore e le manopole possono essere modificati o reperite su mercato aftermarket. Il copri manubrio può essere modificato o rimosso. Gli interruttori devono rimanere originali, ma gli alloggiamenti degli interruttori possono essere modificati o reperiti su mercato aftermarket. Il manubrio non deve presentare angoli appuntiti o sporgenze pericolose, se ha una traversa, la traversa deve essere imbottita, sono ammessi cavi dello sterzo non originali.

20) Il sedile deve rimanere originale si può applicare un coprisella antiscivolo.

21) E'possibile personalizzare, verniciare o cromare tutto ciò che appartiene alla carena della moto e che resti comunque esterna.

22) La pompa di sentina originale può essere modificata o scollegata.

23) E' consentito sostituire le parti di manutenzione generale (ad esempio, guarnizioni, candele, i fili delle candele, cappucci delle candele, cablaggi, tubi flessibili dell'acqua, tubi del carburante, morsetti e dispositivi di fissaggio) con materiale reperito sul mercato aftermarket purchè rispettino le caratteristiche originali (spessore, materiale, peso, dimensione).

a) La guarnizione di base non può essere più spessa di 0,8 mm e l'aspirazione e lo schema di scarico deve rimanere come originale.

b) le filettature possono essere riparate ma devono rimanere della dimensione originale.

c) i tubi flessibili di ricambio devono mantenere il loro diametro interno originale.

d) Elementi di fissaggio (ad esempio, bulloni, dadi e rondelle) non possono essere sostituiti con pezzi in titanio a meno che non facciano parte dell'equipaggiamento originale. Elementi di fissaggio possono integrare i meccanismi di bloccaggio.

24) - MOTORE – TRASMISSIONE - CENTRALINA

a) Il cilindro e le camere di combustione della testa possono essere puliti e sabbiati, le valvole devono rimanere originali in tutte le loro parti. Le luci di aspirazione e di scarico non possono essere sabbiate o pulite con materiali abrasivi quali lana di vetro o Scotch-Brite ®. Le riparazioni della testata sono ammesse esclusivamente se finalizzate al ripristino originale in caso di rottura.



- b) L'albero motore deve rimanere originale. Sono ammessi cuscinetti di ricambio o gusci di cuscinetto non originali, a condizione che mantengono tipologia e dimensioni come originali.
- c) L' albero a camme deve rimanere originale. Sono ammessi cuscinetti di ricambio o gusci di cuscinetto non originali, a condizione che mantengono tipologia e dimensioni come originali.
- d) Nessuna uscita dell'acqua può essere aggiunta alla testa del cilindro, al cilindro o all'alloggiamento. Derivazioni di uscita dell'acqua possono essere modificati e / o sostituiti, ma devono essere diretti in basso e / o indietro senza creare alcun pericolo per gli altri concorrenti.
- e) Le valvole utilizzate nel sistema di raffreddamento devono essere di tipo fisso o automatico (ad esempio termostati, regolazione ecc pressione). I sistemi di iniezione elettronica di acqua non sono autorizzati a meno che non siano di origine.
- f) I dispositivi ordinati manualmente che cambiano il deflusso dell'acqua di raffreddamento non sono autorizzate. I kit di lavaggio del motore sono autorizzati.
- g) E' obbligatorio avere lo spegni fiamma originale che soddisfi le regole USCG, UL-1111 o SAE J-1928 Marine .
- h) Le batterie possono essere sostituite e reperite sul mercato aftermarket purché restino inserite nella casella di attrezzature batteria originale ed essere fissate in modo sicuro.
- i) possono essere utilizzate le spine di mercato degli elettrodi con un punteggio diverso di calore, 501,07.
- l) L'elica può essere modificata o reperita su mercato aftermarket, a condizione che il diametro originale venga mantenuto. Gli anelli di usura di ricambio che sono all'interno OEM specifiche diametro interno possono essere utilizzati. Può essere utilizzato silicone per sigillare pompa.
- m) Non sono autorizzate lucidatura e lavorazione su uno dei componenti della trasmissione (ex; statore, cono di uscita, ecc).
- n) La retromarcia deve essere smontata.
- o) La centralina può essere rimappata ma deve funzionare con cablaggio originale, i sensori di temperatura del motore possono essere disabilitati.

La FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA si riserva il diritto di modificare i suddetti regolamenti in qualsiasi momento, riservandosi anche il diritto di limitare e/o vietare la partecipazione di alcuni modelli di moto d'acqua ad insindacabile giudizio della stessa.