



REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE MOTO D'ACQUA ENDURANCE 2017 (approvato dal Consiglio Federale del 26/01/2017)

Art. 1 – ATTIVITA' NAZIONALE

Art. 1.1 - Piloti ammessi all'attività Nazionale

Sono ammessi all'Attività Nazionale Moto d'Acqua i piloti regolarmente tesserati a Società affiliate alla F.I.M., in possesso di licenza e residenti in Italia. Sono parimenti ammessi all'attività nazionale i piloti di nazionalità straniera in possesso di licenza rilasciata da altra Autorità Nazionale e di nulla osta rilasciato dalla stessa e non residenti in Italia. Tali piloti acquisiscono punti nelle singole gare e concorrono alla classifica finale di Campionato Italiano.

I piloti privi della cittadinanza Italiana sono esclusi da qualunque contributo, rimborsi e/o agevolazioni Federali; possono accedere però ai premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori.

I punteggi riferiti ai piloti italiani o stranieri con licenza italiana di ogni Società ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico, formano la graduatoria delle Società per le specialità.

Art. 1.2 - Campionati Italiani

Il Campionato Italiano GP ENDURANCE si disputa secondo il numero delle prove stabilite dal Calendario ufficiale nazionale promulgato dal Consiglio Federale su proposta della Commissione Sportiva Moto d'Acqua.

Il Campionato Italiano è istituito in classe unica con classifica unica e potranno partecipare liberamente tutti i mezzi F1E F2E F3E:

Il GP ENDURANCE è riservato a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale. L'art. 5.1 del Regolamento licenze disciplina la validità delle stesse (Internazionali-Nazionali).

Art.1.3 - Gare Regionali e Interregionali - Campionati Regionali

I Comitati/Delegazioni Regionali FIM potranno effettuare manifestazioni a carattere Regionale, previa obbligatoria segnalazione alla Commissione Moto d'Acqua, purché non in concomitanza con gare Nazionali.

Le manifestazioni Regionali ed Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di licenza Internazionale e Nazionale in tutte le classi ufficiali (vige il Regolamento di C.I.E). La partecipazione è altresì riservata ai piloti in possesso di Tessera di Conduttore, secondo il Regolamento vigente.

La quota di partecipazione per ogni classe, da segnalarsi obbligatoriamente nell'avanzato programma dal comitato organizzatore, si effettua sul campo gara secondo le modalità valide per il CIE.

Art. 2 – CATEGORIE E CLASSI

Categoria ammessa Runabout:

Classi ammesse: F1E Runabout – F2E Runabout– F3E Runabout

La Categoria Runabout comprende le moto d'acqua progettate per due persone e che includono anche una sella. Sono diretti anteriormente, con un jet posteriore o un sistema di propulsione drive completamente chiuso. Le moto d'acqua che competono in questa categoria devono essere conformi ai seguenti pesi e misure:

1 - Peso minimo a secco KG 216 (475 lbs)

2 - Lunghezza massima dello scafo: cm. 342,9 (135")



3 - Larghezza minima cm. 96,5 (38") e massima cm. 127 (50"), dello scafo.

CLASSI

- F3E Runabout - classe per moto in libero commercio 4 tempi fino a 265 cv e per motori 2 tempi Superstock. (Programma Attuativo Tecnico 2017)
- F2E Runabout - classe per moto in libero commercio 4 tempi con motori di serie ai quali è possibile apportare solo le seguenti modifiche: centralina elettronica purché funzionante con cablaggio originale, piattelli e molle valvole, grata, piastra, elica; anche per motori 2 tempi Superstock.
- F1E Runabout - classe per moto "Prototipi", scafo di derivazione Water Craft, motore libero; fino a 2500cc 2 tempi aspirato, fino a 2600cc 4 tempi aspirato, e 2000cc 4 tempi turbo.

Le gare di Campionato Italiano Endurance per l'anno 2017 si svolgono in CATEGORIA UNICA e prevedono manches di 30 minuti l'una, da svolgersi una al sabato e una alla domenica.

La titolazione di Campionato Italiano sarà assegnata se ci sarà una partecipazione di almeno 7 (sette) piloti per gara per almeno i 4/5 delle gare a calendario.

Art. 3 – NUMERO DI GARA E SFONDO

Ad ogni nuova stagione agonistica ai piloti viene assegnato il proprio numero di gara della stagione precedente; i piloti possono comunque chiedere una variazione del numero alla Segreteria Moto d'Acqua che provvederà ad assegnare, se libero, il nuovo numero richiesto. Nel caso in cui un pilota non residente in Italia, con licenza di altra Autorità Nazionale partecipi al Campionato Italiano con lo stesso numero di gara di un pilota Italiano, il pilota straniero dovrà richiedere un numero diverso alla segreteria corse.

I piloti gareggiano nelle classi F1E Runabout – F2E Runabout– F3E Runabout simultaneamente acquisendo punteggio solo nella propria classe.

Il numero di gara

Il numero di gara deve essere di colore Nero su sfondo Bianco.

L'altezza minima del numero è di 20 cm e con un corpo largo minimo cm. 2,5.

Lo sfondo dei numeri deve avere le seguenti dimensioni minime: per un numero (22 x 15), due numeri (22 x 23), tre numeri (22 x 30), lo spazio fra un numero e l'altro deve essere di 13 mm.

Sono ammessi, solamente sulle moto, i numeri stilizzati purché rispettino tutte le dimensioni qui sopra citate.

Il numero di gara deve essere riportato nel lato destro e sinistro della moto in posizione visibile e/o sulla sella purché visibile; è ammesso riportare il numero anche nella parte anteriore e/o posteriore della moto.

Il pilota inoltre deve riportare il numero di gara nella parte posteriore della pettorina.

La perdita parziale o totale del numero di gara posto sulla moto e/o sulla pettorina comporta la squalifica dalla manche.

La pettorina è obbligatoria per tutti i piloti che partecipano al campionato italiano e sarà fornita dalla FIM; non sarà ammesso l'uso di altre pettorine.



Per i piloti iscritti a tutto il campionato entro il 28 febbraio 2017 la pettorina sarà fornita dalla F.I.M. personalizzata; oltre tale data e per chi partecipa a singoli eventi la pettorina sarà sempre fornita dalla F.I.M. ma senza personalizzazione.

In caso di smarrimento, il pilota dovrà partecipare alla gara con una pettorina provvisoria fornita dalla FIM. Per la successiva gara il pilota dovrà dotarsi di pettorina ufficiale a proprie spese obbligatoriamente fornita dalla FIM.

Inoltre sarà obbligatorio porre sulla moto la placca adesiva, sempre fornita dallo sponsor o dalla FIM, sulla quale l'Ufficiale Tecnico dovrà porre un bollino di partecipazione per ogni manifestazione di campionato, oltre all'adesivo ufficiale fornito dalla FIM.

I piloti che si presenteranno oltre il termine orario di chiusura previsto delle verifiche amministrative (iscrizioni) non saranno ammessi alla manifestazione.

I Comitati Organizzatori devono provvedere entro 15 gg. prima della manifestazione ad inviare alla F.I.M. il "Protocollo di Pronto Soccorso", l'inadempienza può portare all'annullamento della manifestazione.

L'avan-programma da inviare alla FIM dovrà contenere: indirizzo dell'organizzatore, numero telefonico, e-mail, luogo esatto di svolgimento della manifestazione, orario delle verifiche e delle prove, elencazioni delle classi ammesse, tipo di partenza per ogni classe, elenco premi ed eventuali agevolazioni per i piloti, grafico del circuito e modulo di iscrizione, indicazioni stradali per raggiungere il campo gara e l'elenco degli alberghi convenzionati. Per le manifestazioni regionali/interregionali, deve essere specificato il costo di iscrizione.

Art. 4 – ISCRIZIONI AL CAMPIONATO ITALIANO – ISCRIZIONI ALLE GARE

ISCRIZIONI AL CAMPIONATO ITALIANO: se effettuate entro i termini stabiliti dalla FIM sono gratuite. Oltre i termini stabiliti è prevista una tassa pari a €50,00.

TASSA DI ISCRIZIONE ALLE GARE: I piloti che verseranno anticipatamente alla FIM in unica rata entro il 28 febbraio 2017 le tasse di iscrizione a tutte le gare di campionato italiano pagheranno un importo complessivo di euro 200,00.

N.B.: I piloti che versano anticipatamente la tassa al campionato in unica rata, sono comunque obbligati a perfezionare l'iscrizione sul campo gara tramite firma della manleva e ritiro del T.A., negli orari prestabiliti.

ISCRIZIONI ON-LINE: (tramite apposito modulo pubblicato sul sito federale) €70,00 da versare 7 giorni prima della data mediante bonifico. Il modulo per l'iscrizione on-line deve tassativamente pervenire in Federazione -Segreteria settore moto d'acqua (motodacqua@fimconi.it)-. Le iscrizioni inviate successivamente o la mancata ricezione del pagamento non saranno ritenute valide (quindi l'interessato dovrà versare la quota prevista per l'iscrizione sul campo gara).

ISCRIZIONI EFFETTUATE DIRETTAMENTE SUL CAMPO GARA : €100,00 da versare sempre al personale addetto della FIM.

Le tasse di cui sopra sono valide per l'iscrizione in una o più classi in entrambe le giornate di gara. I piloti che si presenteranno oltre il termine orario di chiusura previsto delle verifiche amministrative (iscrizioni) non saranno ammessi alla manifestazione.

Art. 5 – VERIFICHE AMMINISTRATIVE

La manifestazione ha inizio all'atto delle verifiche amministrative. Il pilota deve presentare alla segreteria corse, pena l'esclusione dalla manifestazione, la licenza ed il certificato medico (nel caso in cui sia scaduto il precedente indicato sulla licenza), validi per l'anno in corso. Inoltre dovrà comunicare il modello della moto e il numero di gara.

Art. 6 – VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA

La moto non potrà avere precedenti identificazioni di qualunque tipo, dovrà essere pulita e



con il numero di gara assegnatogli (non sono ammessi più numeri gara sulla stessa moto). Ogni pilota deve presentarsi presso la postazione verifiche tecniche nei tempi stabiliti. Le verifiche tecniche sono obbligatorie, e obbligatoria la presenza di un tecnico abilitato e competente, che potrà essere coadiuvato da un meccanico nominato dalla commissione sportiva. Il tecnico o il meccanico che abbia piloti in assistenza o che faccia parte di un team non è compatibile con tale incarico.

Ogni pilota può iscrivere più di una moto.

Ove disponibile la macchina fotografica digitale in dotazione al commissario tecnico, verranno scattate foto della/e moto posta/e in verifica dal pilota, almeno 2 foto una esterna ed una interna al vano motore.

Le moto verranno punzonate prima della gara; la punzonatura avverrà mediante applicazione sulla scocca della moto di un tagliando di verifica adesivo realizzato con un materiale che, al distacco, si distrugge e recante la firma del Commissario Tecnico, la data della verifica, la classe ed il numero di gara.

La punzonatura dovrà essere ben visibile dall'esterno.

Il tagliando di Verifica verrà rimosso dal Commissario all'atto della verifica post gara obbligatoria per tutti i piloti. La mancanza del tagliando o la sua manomissione comporta la squalifica del pilota.

Il pilota che cambia moto deve correre col proprio numero di gara posto sul cofano della moto.

I piloti potranno utilizzare qualsiasi moto, purché verificata e punzonata in quella determinata giornata di gara e purché idonea o inferiore alla classe in cui gareggia.

Art. 7 – PROVE UFFICIALI

L'organizzazione delle prove ufficiali libere è obbligatoria.

L'organizzazione della prova del circuito è obbligatoria (ad eccezione delle gare in Linea) e si intende l'effettuazione di almeno un giro del percorso.

Gli orari saranno evidenziati sull'avan-programma di ogni manifestazione.

Art. 8 – PERCORSO DI GARA

Il percorso di gara dovrà essere definito dal Presidente della Commissione Moto d'Acqua su indicazione del referente Endurance, sentito il parere del Commissario Generale e l'addetto alla sicurezza in mare.

La lunghezza del percorso (giro) si deve articolare su una distanza minima di 3 chilometri, con almeno 8 boe di virata di cui 4 in prossimità della giuria al fine di agevolare la lettura dei numeri di gara dei piloti. Sarà prevista inoltre una boa equalizzatrice posta ad una distanza di circa 800 metri dal percorso, (qualora le condizioni lo consentano) da doppiare obbligatoriamente almeno una volta da tutti i piloti, il passaggio potrà effettuarsi in qualunque momento della manche.

Art. 9 – NUMERO DEI CONCORRENTI AMMESSI ALLA PARTENZA

Non c'è un numero massimo dei piloti ammessi a gareggiare in un circuito Endurance per ogni manche; tuttavia in caso di partenza con barca starter, ove il numero di piloti sia superiore a 25, Il Commissario Generale, potrà per ragioni di sicurezza- disporre la partenza su due file suddividendo i Piloti (la prima manche con sorteggio) la seconda manche in base alla ordine di classifica della prima manche.

Art. 10 – DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA IN GARA

Le boe potranno essere indifferentemente di colore rosso, arancione o bianche.

Sarà comunicato e circostanziatamente spiegato al briefing Piloti da quale lato dovranno essere lasciate.

Tutte le Boe fanno parte integrante del percorso; il pilota che percorre il percorso di gara in senso opposto viene squalificato.

Il pilota che salta una qualsiasi delle boe del percorso, nel caso in cui il salto sia avvenuto



nella imminenza della boa, entro un massimo di 5 metri, viene penalizzato di un giro; oltre i 5 metri diventa taglio di percorso e il pilota viene squalificato.

Non è ammesso in nessun caso riprendere la BOA.

Il pilota che non osserva quanto riportato nel precedente comma è squalificato dalla manche. E' permesso toccare accidentalmente la boa sia con la moto, sia col corpo del pilota.

Nel caso in cui si stacchi una boa, il pilota deve continuare la gara verso la boa successiva, considerando nulla la boa staccata. Nel caso in cui si stacchino una o più boe sarà facoltà del Commissario Generale interrompere la prova in caso si ravvisino problemi di sicurezza.

La manche verrà ripetuta dopo 15 minuti se non saranno stati effettuati la metà + uno dei giri previsti. Tale norma è applicabile anche per qualsiasi interruzione decretata dal Commissario Generale per motivi di sicurezza.

Nei casi sopraccitati le ripartenze causate da forza maggiore (escluse false partenze dei piloti) non potranno essere più di 2.

Il pilota doppiato deve dare la precedenza al pilota che lo sta doppiando, portare particolare attenzione a non intralciarlo, mantenere una traiettoria costante e possibilmente rallentare e restare più vicino possibile alle boa di virata.

Art. 11 – PARTENZE ALLINEAMENTO - CORRIDOIO DI LANCIO

Partenza Lanciata

In Mare

Allineamento piloti: l'allineamento dei piloti avverrà con le moto una accanto all'altra ad una distanza tra loro di almeno 1 metro. La partenza lanciata verrà data da un natante (barche starter) o su indicazione del Commissario Generale da due moto d'acqua.

Partenza: lo starter procederà a lento moto con bandiera gialla issata aumentando la velocità; la partenza verrà data all'abbassamento della bandiera gialla e all'innalzamento simultaneo della bandiera verde.

In Fiume

L'allineamento dei piloti nelle gare in fiume dovrà essere dato controcorrente da due natanti allineati (barche starter) o su indicazione del Commissario Generale da una o due moti d'acqua.

Partenza: lo starter procederà a lento moto con bandiera gialla issata aumentando la velocità; la partenza verrà data all'abbassamento della bandiera gialla e all'innalzamento simultaneo della bandiera verde.

Il pilota che anticipa la partenza è squalificato dalla manche.

La falsa partenza o la partenza anticipata comporta la squalifica del pilota dalla manche.

N.B. Il pilota che anticipa la partenza è colui o supera la linea del cancelletto che inizia a correre o salta anticipando sulla moto (se partenza Le Mans) o supera la linea immaginaria posta tra le prue delle due barche starter o la prua della barca starter e la riva (se partenza con barca starter). Se il pilota anticipa la partenza prima dell'abbassamento della bandiera verde verrà penalizzato con la squalifica.

11.1 E' obbligatorio, per i concorrenti in fase di partenza, tenere una traiettoria perpendicolare alla linea di partenza, fino al superamento della boa indicata al briefing piloti che determina la fine del corridoio immaginario di lancio.

Art. 12 FALSA PARTENZA MANCATO ALLINEAMENTO

Falsa partenza per mancato o irregolare allineamento:

Il mancato allineamento nella procedura di partenza comporta la ripetizione della procedura di partenza; la seconda partenza verrà considerata valida anche se non perfettamente allineata; i piloti che verranno riconosciuti -su indicazione del commissario di boa, di percorso, o del personale di sicurezza (*qualora impiegato su indicazione del Commissario Generale nella partenza*)- non allineati, verranno penalizzati di un giro; la penalizzazione



verrà segnalata al pilota con tabella numerica al passaggio davanti al Commissario Generale.

N.B. *la falsa partenza per mancato allineamento si ottiene quando uno o più piloti superano la linea immaginaria che collega le prue delle imbarcazioni starter durante la fase di allineamento pre-partenza (bandiera gialla).*

Art. 13 - RICHIESTA GARE – MODIFICHE –RECUPERI

Le gare richieste dalle Società sportive nei tempi previsti dal regolamento federale dovranno essere approvate dalla commissione Sportiva Moto d'Acqua.

Potranno essere richieste Gare Standard, Prove Speciali, Gare in Linea e/o Traversate.

Le gare saranno al massimo:

7 Gare Standard

3 Prove Speciali

1 Gara in Linea e/o Traversata

per Campionato; le gare approvate verranno messe a calendario ufficiale e pubblicate on-line sul sito web della FIM.

Qualora una o più gara/e a calendario non venga/no disputata/e per motivi organizzativi, questa/e possono essere recuperate entro 90 gg dalla data prevista da chi disponga dei requisiti necessari e ne faccia richiesta garantendone il corretto svolgimento.

I recuperi sono ammessi per un numero non superiore alle gare a calendario originarie omologate.

La Finale è intesa come l'ultima gara del campionato.

Art. 14 – NUMERO DELLE MANCHES - DURATA – RECUPERI - TIPOLOGIA - RIFORNIMENTI - CONTENITORI CARBURANTE AMMESSI - TEMPO MASSIMO - TEMPO MINIMO - PENALITA'

Le manche sono da minimo di 20 ' ad un massimo di 135' a seconda delle tipologie di gara.

Il numero dei giri è libero a seconda del percorso.

Numero minimo delle manche previste per ogni gara: da un minimo di 2 ad un massimo di 5 (a secondo della tipologia).

Tipologia di gare

Si potranno organizzare gare nelle seguenti tipologie:

Gara Endurance Standard 2 Manche

Tempo di recupero minimo tra una manche e la successiva: 30'.

Gara Endurance Standard

Per gara standard si intendono tutte le prove ammesse a calendario che prevedono 2 o 3 manche valide per l'attribuzione del punteggio.

La durata delle manche è così suddivisa:

Gare tipo 1: 1^ manche 30 minuti; 2^ manche 30 minuti;

Le gare avranno un loro regolamento dettagliato che sarà comunicato nell'avan-programma e trasmesso ai piloti almeno 30 giorni prima dello svolgimento della Manifestazione.

Nota: il concorrente prende il punteggio in ogni singola manche; la classifica si determina sulla somma dei punteggi delle singole manches.

14.1 La durata della gara

Gara Endurance Standard: 60 minuti



14.2 Tempo Massimo il concorrente deve tagliare il traguardo della singola manche entro il tempo previsto per la stessa + lo scarto di un terzo **(esempio manche da 30 minuti tempo massimo 40 minuti)**.

Il concorrente che non prende bandiera entro il tempo massimo perde il diritto alla classifica della manche.

14.3 Rifornimenti Carburante

I rifornimenti di carburante possono essere **Ufficiali o Liberi**.

Rifornimenti Ufficiali

Vengono organizzati dal COL e vanno effettuati esclusivamente nelle aree preposte secondo quanto disposto dalle norme generali di sicurezza.

14.4 Contenitori Ammessi

I contenitori ammessi per il trasporto ed il rifornimento del carburante sono:

- a) Tanica in metallo da 20 litri con becco di travaso e/o attacco rapido
- b) Tanica Tipo Biberon da 20 litri con becco di travaso e/o attacco rapido.

E' vietato l'uso dell'imbuto per evitare fuoriuscite di carburante.

E' obbligatorio utilizzare sempre il tappeto assorbente per i rifornimenti liberi.

È ammesso l'attacco rapido ermetico a ghigliottina Formula 1 di tipo omologato; lo stesso dovrà essere montato esclusivamente sulle taniche biberon.

L'unica modifica ammessa al serbatoio del carburante è il montaggio del tubo bifilare per lo sfiato dell'attacco Formula 1 per il collegato o il montaggio di un secondo tappo carburante sullo scafo della moto (il secondo tappo dovrà essere utilizzato esclusivamente come sfiato).

A tutti i piloti è fatto obbligo di attenersi alle procedure per i rifornimenti, pena la squalifica.

14.5 Tempo Minimo

Gara Standard

Il tempo minimo di percorrenza per l'attribuzione del punteggio in una singola manche è la metà dei giri del primo classificato della manche disputata; inoltre il pilota deve tagliare il traguardo.

14.6 Penalità

a) Salto di boa

Il salto di boa da parte di un concorrente verrà penalizzato con la perdita di un giro (vedi Art. 10).

b) Tempo Massimo

Il concorrente che non prende bandiera entro il tempo massimo perde il diritto alla classifica della manche.

c) Tempo Minimo

Il concorrente che non prende bandiera entro il tempo minimo viene penalizzato perdendo il punteggio della manche.

d) Falsa Partenza

Il Pilota che anticipa la partenza è squalificato dalla manche.

e) Mancato Allineamento

Il Pilota che durante l'allineamento supera la prua della/e barca/e starter viene penalizzato con un giro.



f) Corridoio di Lancio

Il pilota che in fase di partenza non mantiene una traiettoria perpendicolare alla linea di partenza fino al superamento della boa di virata nel corridoio immaginario di lancio, viene penalizzato con un giro per comportamento potenzialmente pericoloso.

Art. 15 - ARRIVI

Il vincitore è colui che taglia il traguardo per primo prendendo bandiera a scacchi.

I piloti che seguono vengono classificati tenendo conto dell'ordine di arrivo purché taglino il traguardo dopo il 1° classificato.

Si redigerà una classifica unica dalla quale si estrarranno tutte le singole di classe.

Art. 16 - CLASSIFICHE

16.1 Classifica di giornata

La classifica è redatta a cura degli Ufficiali di Gara o della Federazione Italiana Cronometristi.

La FIM potrà utilizzare anche un proprio sistema di cronometraggio elettronico.

La classifica viene fatta sommando i punti delle manche disputate:

Punteggio Manche

Manche da 30 minuti : 25,20,16,13,11,10,9,8,7,6,5,4,3,2,1.

VALORE AGGIUNTO:

- per la terza ultima gara di campionato Italiano i punteggi come sopra saranno incrementati del 20%

- per la penultima gara di campionato Italiano i punteggi come sopra saranno incrementati del 40%

- per l'ultima gara di campionato Italiano i punteggi come sopra saranno incrementati del 60%

Gli incrementi di cui sopra saranno con arrotondamento al mezzo punto per difetto.

Il valore aggiunto come sopra descritto verrà applicato esclusivamente ai piloti che avranno partecipato a tutte le gare del Campionato Italiano.

In caso di ex-aequo, ai soli fini della premiazione, prevale la migliore posizione avuta dal pilota nelle manche a patto che questi abbia regolarmente tagliato il traguardo nell'ultima manche.

Art. 16.2 Classifica finale di C.I.E

La classifica finale di Campionato Italiano sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le manche effettuate dai piloti partecipanti al Campionato Italiano, classificati nelle singole prove a norma dell'articolo 15.

In caso di parità il titolo di Campione Italiano verrà assegnato al pilota che abbia vinto più gare; a parità di vittorie prevale il pilota che abbia effettuato più secondi posti, terzi posti ecc. Se un pilota partecipa solo all'ultima gara a calendario prende punti per la classifica di giornata di quella gara ma NON per la classifica finale di Campionato Italiano.

Art. 17 – PARCO CHIUSO E FINE GARA

Una volta presa bandiera a scacchi ad ogni manche, i primi 3 piloti di ciascuna manche devono portarsi nell'apposita area, predisposta per la verifica tecnica, per eseguire la verifica



preliminare.

Entro 15 minuti dal termine dell'ultima manche, le moto dei primi tre piloti + 1 a scelta dal Commissario Tecnico, sulla base della classifica finale ufficiale, dovranno essere portate al parco chiuso per le verifiche di sicurezza e restare per **60** minuti, in attesa di eventuale reclamo tecnico.

L'Ufficiale di Gara preposto può chiedere al pilota di smontare il motore solo in presenza di un reclamo scritto da parte di un altro pilota; l'Ufficiale di Gara può effettuare una verifica anche in casi di evidente alterazione di performance in gara della moto.

Al pilota che rifiuti di sottoporre il proprio complesso o parte di esso a verifica tecnica viene ritirata la licenza e squalificato per l'anno agonistico in corso, e lo stesso perderà il diritto ad eventuali contributi, premi o rimborsi finalizzati per l'attività stessa.

Il pilota, al quale vengono riscontrate delle irregolarità alle verifiche tecniche, viene squalificato per la giornata e comminata una pena pari a € 200,00; al pilota recidivo viene ritirata la licenza e squalificato per l'anno agonistico in corso e non riceverà gli eventuali contributi, premi o rimborsi finalizzati per l'attività stessa.

La mancanza di attrezzi specifici per lo smontaggio di particolari che ostacolano la verifica completa e/o il non rispetto del termine per portare la moto al parco chiuso, sarà considerato come non sottoporre il mezzo alla verifica.

Art. 18 - RECLAMI

I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo di **€ 100,00** al Commissario Generale tramite la Segretaria Corse entro **60** minuti dall'esposizione della singola manche ed entro **60** minuti dall'esposizione della classifica finale generale (reclamo sportivo). In caso di reclamo tecnico, oltre alla tassa di **€ 100,00** deve essere corrisposto un deposito cauzionale di **€ 300,00** per singola moto. Il pilota che presenta il reclamo dovrà sottoporre anche la sua moto alla medesima verifica. Il deposito cauzionale di **€ 300,00** verrà dato al pilota che subisce il reclamo nel caso in cui la (sua) moto verrà riscontrata regolare; detto deposito verrà invece restituito al pilota che ha sporto reclamo nel caso in cui la moto verificata del pilota che ha subito reclamo verrà riscontrata irregolare. Nel caso in cui il reclamo venga accettato verrà restituita la tassa versata.

Art. 19 - BANDIERE

Le bandiere sono il mezzo di comunicazione fra gli Ufficiali di Gara ed i piloti.

E' raccomandato l'uso del fischietto quando viene esposta una bandiera.

I piloti che non rispettano le segnalazioni delle bandiere possono incorrere in squalifiche o altre penalità.

Le bandiere utilizzate ed i loro significati sono i seguenti:

- *Verde*: via libera- partenza valida
- *Rossa*: arresto immediato della prova
- *Blu*: dare il passo, un pilota è in procinto di superare
- *Bianca*: segnale di ultimo giro di gara
- *Gialla*: attenzione pericolo - rallentare e mantenere le posizioni e l'allineamento
- *Nera*: accompagnata da un numero, arresto immediato per il pilota indicato da quel numero
- *Scacchi*: fine prova e fine gara
- *Tabella*: accompagnata da un numero, penalità per il pilota indicato quel numero.

L'iniziativa relativa all'esposizione delle varie segnalazioni (ad esclusione della bandiera gialla) potrà essere presa solo dal Commissario Generale, verso il quale tutti i piloti sono tenuti a guardare giro per giro.



Art. 20 - SANZIONI

Cartellino Giallo: può essere inflitto dal Commissario Generale per condotta pericolosa in gara o durante le prove.

Il Commissario Generale agisce su segnalazione:

- dei Commissari di Gara;
- del Delegato Commissione Moto d'Acqua F.I.M.;
- a seguito di un reclamo scritto presentato a norma di regolamento.

Il pilota al quale vengono inflitti tre cartellini gialli (nel corso di un anno agonistico) perde il diritto a partecipare alla successiva manifestazione (stagione in corso o stagioni successive). Il Commissario Generale che infligge un cartellino giallo dovrà evidenziarlo sui verbali della gara. La segnalazione dovrà essere inoltre riportata sulla classifica esposta al termine di ogni manche.

Il Commissario Generale può escludere un concorrente e/o una moto da una prova o da una manifestazione nel caso in cui abbia commesso deliberatamente una grave infrazione ai Regolamenti Nazionali, abbia adottato ripetutamente un comportamento particolarmente indisciplinato, oppure abbia tenuto una cattiva condotta con comportamenti sleali, antisportivi o ingiuriosi nei confronti di piloti, team e ufficiali di gara.

Il pilota è responsabile del comportamento dei propri accompagnatori tesserati e non tesserati durante tutto lo svolgimento di una manifestazione ed è pertanto punibile per eventuali scorrettezze degli stessi avverso Ufficiali di Gara, Piloti, Organizzatori, Dirigenti Federali o di Club.

Durante la manifestazione è vietato far utilizzare la moto d'acqua iscritta alla manifestazione stessa, ad altre persone o piloti.

Il pilota è responsabile dell'utilizzo del proprio mezzo da parte di chiunque.

Per infrazioni di piccola entità al Regolamento, il Commissario Generale può infliggere un'ammenda ai piloti pari a € 26,00.

Art. 21 - DELEGATO COMMISSIONE MOTO D'ACQUA F.I.M.

Il Delegato della Commissione Sportiva Moto d'Acqua alle manifestazioni nazionali ha i seguenti compiti:

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa con parere consultivo alla definizione del circuito di gara;
- partecipa con parere consultivo alle decisioni del Giudice di Giornata;
- approva le variazioni all'avan-programma;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Commissario Generale;
- segnala al Commissario Generale eventuali comportamenti scorretti dei piloti;
- redige un report della manifestazione.

Art. 22 – COMITATO D'EMERGENZA

In caso d'emergenza in merito all'Organizzazione generale della manifestazione il Commissario Generale costituisce un Comitato composto da:

- Commissario Generale;
- un rappresentante del C.O.L.;
- il Delegato Commissione Sportiva Moto d'Acqua;

Il Commissario Generale può effettuare cambiamenti all'organizzazione tecnica della manifestazione, sentito il parere del Comitato d'emergenza, dandone comunicazione alla riunione piloti.

Art. 23 – SICUREZZA PERCORSO E GARA

La sicurezza del percorso dovrà essere affidata a professionista del settore identificato dalla FIM che effettuerà il monitoraggio del percorso con aquabike; le eventuali altre barche di sicurezza dovranno essere coordinate da una moto d'acqua di salvataggio RESCUE equipaggiata con barella che, qualora riscontrasse una qualsiasi fonte di pericolo, potrà richiedere il parere del comitato di emergenza ai sensi dell'articolo 22 del presente



regolamento.

Art. 24 – UFFICIALE DI GARA: GIUDICE DI GIORNATA

Il Giudice di giornata, organo monocratico, è l'Ufficiale di Gara scelto per istruire sul campo di gara tutti i reclami che sono trasmessi per competenza dal Commissario Generale tramite la Segreteria Corse accompagnati dalle relative tasse.

IL NON RISPETTO DEL PRESENTE REGOLAMENTO COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA.

NORME DI ATTUAZIONE

1 - Premiazione

La consegna dei trofei e montepremi (questi ultimi se previsti dal COL) avviene per le prove dell'Attività Nazionale sino al terzo posto della classifica finale di giornata.

La premiazione ufficiale avverrà **entro 15 minuti** dopo la chiusura della manifestazione o come previsto dal Comitato Organizzatore.

Il pilota che non partecipa alla premiazione ufficiale, perde il diritto al trofeo e al montepremi previsti dal Comitato Organizzatore.

In caso di reclamo in corso l'erogazione del montepremi, limitatamente alla classe oggetto del reclamo, verrà effettuata a chiusura del provvedimento.

I concorrenti devono presentarsi sul podio con la muta di gara o la divisa ufficiale; l'infrazione del presente articolo comporta un'ammenda di **€50,00**.

E' fatto divieto ai piloti di andare sul podio con qualsiasi altra persona, bambini compresi, animali.

2 - Riunione piloti

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di tutti i piloti iscritti; l'assenza del pilota ne comporta l'esclusione dalla gara.

Il pilota che si assenti durante il briefing sarà passibile di sanzioni economiche (€ 100,00 e/o provvedimenti disciplinari (cartellino giallo) da parte del Commissario Generale).

La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti:

1. Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito.
2. Elezione del Rappresentante Piloti.
3. Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario.
4. Procedure di pre-partenza, partenza e arrivo previsto dall'art. 12.
5. Comunicazione del tempo massimo di partenza dall'art. **14.2**
6. Informazioni riguardanti le eventuali manche di qualificazione, unificazione classi, ecc.
7. Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri ecc.
8. Posizione bandiere e il loro significato.
9. Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, barche di soccorso, comportamento nell' area di gara ecc.
10. Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati ecc.
11. Orario e località della premiazione ufficiale, con relative modalità.
12. Domande.

3 - Strumentazioni per pesi e misure per verifiche tecniche

Fanno fede tutte le strumentazioni per pesi e misure in dotazione agli Ufficiali di Gara Tecnici



addetti.

4 - Verifiche NUMERO Gara

Fanno fede le “dime” del presente regolamento allegato A.

5 - Giubbetto salvagente

Il giubbetto salvagente deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove, e le gare.

Il giubbetto salvagente deve essere di tipo da competizione o per sci d'acqua o muta con giubbetto salvagente incorporato o comunque deve avere un minimo di due cinghie di chiusura o cerniera totale.

Il colore è libero, "pur consigliando per motivi di sicurezza che la metà superiore sia, di colore brillante".

L'efficacia del giubbetto salvagente è di responsabilità esclusiva di chi lo indossa.

Il pilota che non osservi il presente articolo viene punito con squalifica, su indicazione del Commissario Generale.

6 - Casco protettivo

Il casco protettivo deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove, e le gare.

Il casco deve essere di tipo integrale o “enduro” con mentoniera; il colore è libero “pur consigliando per motivi di sicurezza il colore arancione fluorescente o brillante” e deve riportare in modo indelebile: nome, cognome e gruppo sanguigno del pilota.

I caschi stampati a iniezione non possono essere dipinti.

Non sono ammessi BMX in plastica di tipo ciclistico.

Il casco deve essere omologato secondo le direttive C.E.E.

L'efficacia del casco è di responsabilità esclusiva di chi lo indossa.

Il pilota che non osservi il presente articolo viene punito con squalifica, su indicazione del Commissario Generale.

7 - Sistemi di Protezione, Segnalazione, Emergenza

E' facoltativo l'utilizzo del para schiena così come l'utilizzo del paragambe.

E' obbligatorio, ai fini della sicurezza, per tutti i piloti indossare, durante la gara, la muta con lunghezza fino alle caviglie.

E facoltativo dotarsi di fischietto di segnalazione di tipo idoneo all'uso in mare.

Per le gare con distanza superiore a 2 miglia dalla costa è obbligatorio dotarsi di razzo a mano di segnalazione del tipo fumogeno di colore rosso (e vietato l'utilizzo di pistola a razzo o razzo a scoppio)

Per le gare in linea superiori a 10 chilometri è obbligatorio dotarsi di telefono cellulare; il numero di telefono deve essere comunicato al personale di assistenza.

Solo per le traversate è obbligatorio dotarsi di GPS o in alternativa di bussola.

E' tuttavia consentito in tutte le gare di dotarsi di GPS o altro mezzo similare tracciante o di ausilio alla traiettoria; è consentito montare sulla moto dispositivi di monitoraggio del mezzo quali transponder e similari e/o in comunicazione con assistenti a terra.

8 - Comando acceleratore e stacco di massa

Tutte le moto devono essere obbligatoriamente provviste di un acceleratore a ritorno automatico, nonché di un dispositivo sul circuito di accensione assicurante l'arresto del motore in caso di caduta del pilota (stacco di massa).

Il dispositivo deve essere installato sulla moto in modo ben visibile come pure il suo attacco al pilota.

Durante la gara, gli allenamenti e le prove il dispositivo deve essere in grado di funzionare.

Non sono consentite le modifiche del comando del gas ottenute con nastro, filo metallico o qualsiasi altro materiale che possa essere rimosso dal concorrente o dai meccanici durante o dopo una gara.

Il pilota che non osservi il presente articolo viene punito con squalifica, su indicazione del



Commissario Generale.

9 - Protezioni tecniche

Non sono permesse strutture di prua nude.
E' obbligatoria un'adeguata protezione.

10 – Dispositivo di retromarcia

Deve essere eliminato o reso inefficace il dispositivo di retromarcia.

11 – Serbatoio

Il serbatoio del carburante e il sistema di rifornimento deve essere quello previsto dal costruttore per quel modello di moto; nessuna modifica allo stesso è ammessa.

In particolare:

1. è vietato spostare il tappo del carburante
2. è vietato il montaggio di sfiati supplementari che comportino o meno la foratura del serbatoio e/o dello scafo
3. è vietato sostituire il serbatoio con un altro che non sia stato previsto dal costruttore per quel modello
4. è vietato modificare il serbatoio e il sistema di rifornimento.

Le uniche modifiche ammesse sono :

1. è consentito spostare lo sfiato del carburante per agevolare il rifornimento rapido dalla parte dello scafo della moto
2. è consentito il montaggio dello sfiato per l'attacco rapido a ghigliottina Formula 1
3. è consentito il montaggio sullo scafo del secondo tappo da utilizzare come sfiato per l'attacco rapido a ghigliottina Formula 1
4. è consentito il montaggio del filtro benzina supplementare
5. è consentito spostare il tubo dello sfiato del serbatoio dalla parte dello scafo della moto
6. è consentito il montaggio di un serbatoio di maggior capacità omologato e previsto dal costruttore per il singolo modello più recente quando questi non comporti nessuna modifica.

12 – Norma Generale – Motori 4 tempi

I tappi di ammissione e scarico olio, tubi o viti che fanno parte del circuito di lubrificazione, devono essere bloccati con filo metallico o fascette di sicurezza, onde evitare perdite di olio in caso di allentamento delle parti sopra esposte.

13 – Rifornimento carburante

E' vietato il rifornimento di carburante in acqua. Questo è consentito solamente nell'area paddock e nella zona alaggi delle moto (spiaggia).

In quest'ultima il rifornimento è consentito (previo utilizzo di sottostante apposito telo assorbente per fuoriuscite di carburante) a condizione che il Comitato Organizzatore abbia predisposto centralmente in questa zona una postazione antincendio con adeguati estintori e personale abilitato.

14 – Responsabilità dei piloti

Al fine di rendere le immagini del Campionato vendibili in televisioni di prima linea è necessario che i piloti si impegnino a rispettare alcune regole fondamentali:

- All'interno dei paddock chiusi si dovrà mantenere il massimo decoro possibile in tema di abbigliamento e di regole comportamentali
- Divieto di fumo nei paddock e nella zona alaggi
- Responsabilità dei propri accompagnatori a cui si distribuiscono i pass
- Divieto assoluto di introduzione di animali



- Accesso ai podi delle premiazioni in divisa ufficiale o abbigliamento gara
- Massima puntualità e rispetto degli orari del programma

15 – Gazebo ufficiali

La Federazione fornirà a tutte le Associazioni Sportive direttamente sui campi gara i gazebo ufficiali, che verranno così distribuiti e gestiti:

- Il trasporto è a cura del motorhome della FIM.
- Ogni 5 piloti ci sarà l'attribuzione di un gazebo, fino ad un massimo di 2 gazebo per Team.
- Ogni Associazione Sportiva dovrà avere un incaricato che si occuperà di montare all'inizio della manifestazione e di rimuoverlo alla fine della stessa i gazebo/i assegnato/i, ne sarà inoltre responsabile in solido della gestione durante lo svolgimento della manifestazione.
- I propri gazebo dovranno essere montati in una zona limitrofa o retrostante a quelli ufficiali che manterranno la prima linea.

PER QUANTO NON PREVISTO DAL PRESENTE REGOLAMENTO FANNO FEDE I REGOLAMENTI F.I.M. - U.I.M. VIGENTI RELATIVI ALLA SPECIALITA' ENDURANCE.