



# REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE

## MOTO D'ACQUA CIRCUITO 2017

(approvato dal Consiglio Federale del 26/01/2017 e del 18 febbraio 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.

I suddetti piloti (con licenza straniera) per partecipare alle gare dovranno firmare, all'atto delle verifiche amministrative sul campo gara, un protocollo (firmato anche dai piloti Italiani) con il quale accettano di gareggiare nelle gare di Campionato Italiano osservando una serie di clausole regolatrici del Campionato Italiano, stabilite dalla competente Commissione e approvate dal Consiglio Federale FIM.

I piloti privi della cittadinanza Italiana acquisiscono punti nelle singole gare e concorrono alla classifica finale di Campionato Italiano ma 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

I Campionati Italiani, come di seguito specificato, si disputano per ogni classe ammessa 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 per le seguenti categorie:

#### SKI - Classi ammesse:

- F3 ( 2 e 4 Tempi uniti)

Classe obbligatoria per i piloti neo licenziati. Per neo licenziati si intendono i piloti ai quali è stata rilasciata la licenza per la prima volta.

I piloti neo-licenziati possono correre nelle classi F2 e F1 purché corrano obbligatoriamente nella F3.

Classe inoltre riservata a tutti i piloti che non hanno mai vinto un titolo (Italiano, Europeo, Mondiale) nella medesima categoria.

In questa Categoria sono ammessi piloti junior a partire dai 14anni di età.

- F2 ( 2 e 4 Tempi uniti) aperta a tutti con esclusione del Campione Italiano di F1.
- F1 ( 2 e 4 Tempi uniti).



La categoria è riservata a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2017. Tutti i piloti, durante le iscrizioni amministrative, devono firmare il “modulo di autocertificazione” con il quale dichiarano di essere a conoscenza del Regolamento in vigore e di essere in possesso, sulla base delle norme previste dall'Art. 1.2 –Campionati Italiani- dei requisiti necessari per poter gareggiare nella/e classe/i riportata/e sul modulo. Il pilota che dovesse dichiarare il falso viene squalificato dalla gara nella quale ha dichiarato il falso (anche se il falso viene identificato successivamente), in tutte le classi in cui ha partecipato in quella gara; alla seconda dichiarazione di falso si applica la revoca della licenza.

L'art. 6 del Regolamento Licenze disciplina la validità delle stesse (Internazionali-Nazionali).

#### **RUNABOUT** Classi ammesse:

- F4 (riservata esclusivamente al modello SEADOOSPARK, qualsiasi motorizzazione) aperta a tutti i piloti, compresi i neo licenziati.

- F3 (2 e 4 Tempi uniti)

Classe riservata a tutti i piloti che non hanno mai vinto un titolo (italiano, europeo, mondiale) nella medesima categoria e comunque per tutti i piloti non in possesso di licenza da più di 3 anni anche non consecutivi.

- F2 (2 e 4 Tempi uniti) aperta a tutti con esclusione del Campione Italiano di F1.

- F1 (2 e 4 Tempi uniti)

La categoria è riservata a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2017. Tutti i piloti, durante le iscrizioni amministrative, devono firmare il “modulo di autocertificazione” con il quale dichiarano di essere a conoscenza del Regolamento in vigore e di essere in possesso, sulla base delle norme previste dall'Art. 1.2 –Campionati Italiani- dei requisiti necessari per poter gareggiare nella/e classe/i riportata/e sul modulo. Il pilota che dovesse dichiarare il falso viene squalificato dalla gara nella quale ha dichiarato il falso (anche se il falso viene identificato successivamente), in tutte le classi in cui ha partecipato in quella gara; alla seconda dichiarazione di falso si applica la revoca della licenza.

L'art. 6 del Regolamento Licenze disciplina la validità delle stesse (Internazionali-Nazionali).

#### **Art. 1.3 - Gare Regionali e Interregionali**

I Comitati/Delegazioni Regionali FIM e le associazioni sportive richiedenti, potranno effettuare manifestazioni a carattere Regionale ed Interregionale, previa obbligatoria richiesta di autorizzazione alla Commissione Moto d'Acqua e 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.). 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'avanprogramma dal comitato organizzatore, si effettua sul campo gara secondo le modalità valide per il C.I.



## Art. 2 – CATEGORIE E CLASSI

Sono ammesse le seguenti categorie e classi:

### CATEGORIA SKI.

Questo gruppo comprende le moto d'acqua progettate per la guida INPIEDI di una persona. Sono dirette 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 114 (260 lbs)
2. Lunghezza massima dello scafo: cm. 304,8 (120")
3. Larghezza minima cm. 50,8 (20") e massima cm. 76,2 (30"), dello scafo.

### CLASSI

- **SKI F3** - classe per motori di serie da 0 a 900cc a 2 Tempi e Hydrospace S4;110 cv diserie;
- **SKI F2** - classe per motori di serie 4 Tempi da 0 a 1602cc aspirati (compreso nuovo Kawasaki sxr 2017), per motori a 4 Tempi di serie da 0 a 750 cc turbo e/o volumetrici e motori limited 2 Tempi da 0 a 950cc tutti con potenza fino a 140 cv;
- **SKI F1** moto "Prototipi" con motori liberi e scafi di derivazione Water Craft. Cilindrate massime fino a 1300cc 2 Tempi e 1602cc 4 Tempi.

### CATEGORIA RUNABOUT.

Questo gruppo comprende le moto d'acqua progettate per due persone e che includono anche una sella. Sono dirette 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

- **RUNABOUT F3-F2** - 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; per motori a 2 Tempi superstock.
- **RUNABOUT F1** - moto "Prototipi" con motori liberi e scafi di derivazione Water Craft. Cilindrate massime fino a 2500cc 2 tempi aspirati, fino a 2600 4 tempi aspirati, e fino a 2000cc 4 tempi turbo.

La titolazione di Campionato Italiano sarà assegnata solo a quelle classi che avranno una partecipazione di almeno **5 piloti** per gara per almeno i 4/5 delle gare a calendario nazionale.

## Art. 3 – NUMERO DI GARA

Il numero di gara sarà assegnato in base alla classifica finale del Campionato Italiano precedente per le prime 3 posizioni di ogni categoria con il seguente ordine: Ski F1 – F2 – F3 e Runabout F1 – F2 – F3. I piloti possono in ogni caso mantenere il proprio numero di



gara dell'anno precedente o eventualmente 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.

Ogni CATEGORIA avrà una numerazione propria.

Il numero di gara deve essere messo sullo scafo in una posizione ben visibile e sulla pettorina. Ogni cifra deve avere un'altezza minima di cm. 20 ed un corpo largo minimo cm.2,5. Il pilota deve riportare il numero di gara nella parte posteriore del giubbotto salvagente/pettorina e sulla moto con le stesse dimensioni minime sopra indicate ed i numeri riportati devono essere di colore nero su sfondo bianco.

Lo sfondo dei numeri deve avere le seguenti dimensioni minime: per un numero (20 x15), due numeri (20 x 23), tre numeri (20 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 minime e gli interspazi qui sopra citati.

La perdita parziale o totale del numero di gara posto sulla moto e 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.

#### **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 **31 marzo 2017** le tasse di iscrizione a tutte le gare di campionato italiano pagheranno un importo complessivo di **€ 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.

Qualora i Comitati Organizzatori non provvederanno ad inviare alla F.I.M. gli avanprogrammi 30 gg. prima della manifestazione sono passibili delle sanzioni previste dal Regolamento di Giustizia.

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'avanprogramma 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 di gara e l'elenco degli alberghi convenzionati. Per le manifestazioni regionali/interregionali, deve essere specificato, se previsto, il costo di iscrizione.

#### **Art. 5 – VERIFICHE AMMINISTRATIVE**

La manifestazione ha inizio all'atto delle verifiche amministrative. Il pilota, si deve presentare in segreteria corse, pena l'esclusione dalla manifestazione, munito di licenza e certificato medico validi per l'anno in corso. Inoltre dovrà comunicare il modello della moto e il numero di gara. **Nella stessa sede ad ogni pilota verranno consegnati i pass necessari all'ingresso ai paddock chiusi.**

#### **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). Pertanto se la moto è iscritta in due classi per due differenti piloti, sarà cura degli stessi cambiare il numero di gara al momento della partenza.

Naturalmente tutto questo dovrà essere dichiarato al momento delle Verifiche Tecnico Amministrative. Ogni pilota deve presentarsi presso la postazione verifiche tecniche nei empî stabiliti.

Ogni pilota può iscrivere più di un mezzo per ogni classe.

Inoltre sarà obbligatorio far porre sulla moto la placca adesiva sulla quale l'Ufficiale Tecnico, per ogni manifestazione di campionato, dovrà indicare la data, il modello della moto, il numero di gara e la classe.



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 e una interna al vano motore.

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.

La punzonatura dovrà essere ben visibile dall'esterno (quindi non dovrà essere posta all'interno dello scafo).

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

E' permesso il cambio della moto tra la prima e la seconda manche e dopo le qualifiche, previa notifica verbale al Commissario Tecnico dell'utilizzo della seconda moto.

Non è consentito sostituire la moto durante una manche in corso (intendendo per "manche in corso" il periodo compreso tra il momento in cui il pilota si presenta **al cancelletto di partenza** fino al momento in cui prende bandiera a scacchi).

E' possibile sostituire il blocco motore prima dell'inizio della prima manche previa autorizzazione del Commissario Tecnico.

Le moto, così come verificate e partenti, devono terminare la gara complete di tutte le loro parti **(salvo incidenti)**.

#### **Art. 7 – PROVE UFFICIALI**

L'organizzazione delle prove ufficiali è obbligatoria.

Gli orari saranno evidenziati sull'avan-programma di ogni manifestazione. Ai fini della sicurezza è fatto obbligo ai piloti l'effettuazione di almeno un giro delle prove di cui sopra. In caso contrario il pilota non potrà prendere parte alla manifestazione.

#### **Art. 8 – UNIFICAZIONI CLASSI**

E' facoltà del Commissario Generale, sentito il parere consultivo del Delegato Commissione Moto d'Acqua FIM e dei Rappresentanti piloti, far concorrere nella stessa manche più classi con classifica finale separata. Nel caso si prospettassero diverse soluzioni, è preferibile l'accoppiamento di classi immediatamente inferiori o superiori. Se necessario, è consentita qualunque combinazione, purché il tipo di carena degli scafi sia simile. Non è consentito far correre nella stessa manche piloti della Categoria Ski, con piloti della Categoria Runabout.

#### **Art. 9 – PERCORSO DI GARA**

**Il percorso di gara dovrà essere definito dal comitato organizzatore ed approvato dal personale incaricato dalla FIM insieme al Commissario Generale e al Delegato della Commissione e l'addetto alla sicurezza in mare, fermo restando che per motivi legati alla sicurezza il commissario generale della manifestazione ha potere decisionale assoluto in merito.**

Le prove di circuito si disputano su percorsi di lunghezza compresa tra i 1000 ed i 2000 mt. per le gare di Campionato Italiano, delimitati da un minimo di 12 boe, oltre a quelle dei percorsi alternativi e boa nera.

Il percorso dovrà essere realizzato utilizzando boe marchiate, aventi il diametro minimo cm. 90 di colore rosso per le virate a sinistra e di colore bianco per le virate a destra. Verrà



posizionata una boa di colore nero nei pressi del traguardo, in una posizione tale da creare svantaggio al pilota che ne deve fare utilizzo.

Il circuito dovrà essere realizzato tenendo conto che il medesimo dovrà essere utilizzato anche per la classe Runabout, che richiede un raggio di sterzata maggiore, quindi con la possibilità di poter evitare le boe di ritorno ed utilizzare solo le boe con ampio raggio di virata.

E' obbligatorio lasciare uno spazio idoneo per la prova dei mezzi (posizionamento di almeno due boe senza che queste causino pericolo ed intralcio al percorso di gara).

In caso di avverse condizioni meteorologiche il Commissario Generale può prevedere un circuito semplificato di almeno 3 boe, sempre che sia assicurata l'assistenza in acqua ed il

soccorso ai piloti. E' obbligo del COL e degli addetti alla realizzazione dei percorsi l'utilizzo di percorsi alternativi o boa equalizzatrice (trattasi di una boa diversa per colore e dimensioni, posta in prossimità del circuito, che il pilota deve doppiare durante la manche almeno una volta, quando lo ritenga più opportuno secondo la sua strategia di gara).

Il percorso alternativo dovrà essere verificato tramite i rappresentanti piloti e dovrà essere composto da almeno 6 boe di virata per parte (salvo caso di forza maggiore).

Alla fine del percorso alternativo deve essere posizionata una boa di separazione (salsiccionne) delle due linee di inserimento nella boa di riunione, in maniera che i piloti non si ostacolino.

Qualora durante lo svolgimento delle gare per qualsiasi motivo i 2 percorsi alternativi, a causa dello spostamento di qualche boa, venissero a risultare palesemente diseguali l'uno rispetto all'altro, il personale addetto, senza creare intralcio o pericolo e nei limiti del possibile, è tenuto ad effettuare le correzioni necessarie a ripristinarne la più possibile parità, anche in corso di manche, con esclusiva autorizzazione dei giudici.

Il salto della boa di separazione e/o la non doppiatura della boa equalizzatrice procureranno la squalifica del pilota.

Solo nei casi in cui sia impossibile la disposizione del percorso alternativo si potrà utilizzare la sola boa equalizzatrice.

E' inoltre facoltativo posizionare due boe di forma e colore diverse da quelle del circuito, per rendere più sicura la partenza, posizionate entro una distanza massima di 50 mt dalla linea di partenza, allineate con i pali esterni del cancelletto, così da formare il corridoio di partenza.

E' facoltà del Comitato Organizzatore posizionare un long-jump lungo il percorso di gara. In detto caso sarà obbligatorio per il Comitato Organizzatore incaricare un proprio assistente fornito di moto d'acqua che sorvegli esclusivamente l'area del long-jump.

E' obbligatorio predisporre un percorso gara con doppia partenza, tramite la creazione di due corridoi equilibrati tra loro, confluenti entrambi nei rispettivi percorsi alternativi, atti a separare la partenza in due gruppi di moto d'acqua.

In fase di partenza i piloti saranno divisi in 2 gruppi uguali; potranno scegliere, in base a quanto previsto nel successivo Art.11 in merito alla griglia di partenza, il circuito interno o esterno.

Ognuno potrà scegliere la zona dove posizionarsi purché venga rispettata la giusta divisione tra i due percorsi (es.: 16 piloti partenti: 8 nel percorso di partenza esterno e 8 nel percorso di partenza interno).

I piloti di ogni gruppo devono rimanere all'interno del proprio corridoio di partenza compreso il percorso alternativo assegnato, fino al ricongiungimento dei 2 percorsi.



I 2 percorsi di partenza non possono essere interscambiati. Il pilota che interscambia i 2 percorsi di partenza viene squalificato dalla manche.

Il circuito dovrà essere posizionato preferibilmente ad una distanza non superiore ai 50 metri dalla battaglia dove vi sia un fondale idoneo alla partenza dal cancelletto.

#### **Art. 10 – NUMERO DEI CONCORRENTI AMMESSI ALLA PARTENZA**

Per motivi di sicurezza, il numero massimo dei piloti ammessi a gareggiare in un circuito per ogni manche o batteria di Campionato Italiano è stabilito in:

**CATEGORIA SKI: 24**

**CATEGORIA RUNABOUT: 18**

(Sono escluse le prove libere o ufficiali )

#### **Art. 11 – PARTECIPAZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO**

Qualora il numero di piloti iscritti ad ogni singola classe risultasse essere non superiore o pari secondo quanto stabilito dall'Art. 10, la griglia di partenza sarà stabilita a sorteggio **nella prima manche** della prima gara e dalla classifica provvisoria del campionato in corso per le gare successive.

Qualora invece il numero di piloti iscritti in qualche classe risultasse essere superiore secondo quanto stabilito dall'Art. 10, occorrerà effettuare le batterie di qualificazione con le seguenti modalità:

#### **QUALIFICAZIONI CATEGORIA SKI CLASSI F3-F2-F1**

Saranno direttamente ammessi alle manche gli **11 piloti** che tra gli iscritti risulteranno essere in ordine di classifica meglio posizionati nel ranking Italiano di ogni singola classe calcolato sui risultati sportivi degli ultimi 4 anni (**esclusivamente sulla base dei piloti attivi nella stagione 2016**), oltre al **pilota campione italiano** in carica della classe stessa.

Nella classe F3, considerando che il campione italiano in carica non può parteciparvi nuovamente, saranno ammessi direttamente alle manche in base al ranking nr. **12 piloti**. Tutti gli altri piloti iscritti alla classe con partecipanti in numero totale superiore a quanto stabilito dall'art.10, e non ammessi direttamente alle manche secondo quanto sopra, dovranno effettuare una o più batterie di qualificazione della durata di n° 3 giri dove si qualificheranno per le manche i primi **8 piloti** classificati.

I piloti non qualificati nella/e batteria/e di qualificazione potranno partecipare ad una ultima batteria di recupero sempre della durata di 3 giri, dove si qualificheranno i primi **4 piloti** classificati per le manche della gara, per un totale massimo consentito di **24 piloti** partenti come stabilito all'Art. 10.

Tra la/e batteria/e di qualificazione e la batteria di recupero di ogni classe dovrà trascorrere un intervallo di almeno 15 minuti.

Per l'allineamento al cancelletto di partenza in ogni caso sarà valido quanto riportato **precedentemente all'Art. 9.**

In caso di eventuale ritiro da parte di 1 o più piloti, si potrà non effettuare la **batteria di recupero se i partecipanti fossero in numero uguale o minore dei 4 piloti da ammettere alle manche.**





## QUALIFICAZIONI CATEGORIA RUNABOUT CLASSI F2-F1

Saranno direttamente ammessi alle manche gli **8 piloti** che tra gli iscritti risulteranno essere in ordine di classifica meglio posizionati nel ranking Italiano di ogni singola classe calcolato sui risultati sportivi degli ultimi 4 anni (**esclusivamente sulla base dei piloti attivi nella stagione 2016**), oltre al **pilota campione italiano** in carica della classe stessa.

Tutti gli altri piloti iscritti alla classe con partecipanti in numero totale superiore a quanto stabilito dall'art.10, e non ammessi direttamente alle manche secondo quanto sopra, dovranno effettuare una o più batterie di qualificazione della durata di n° 3 giri dove si qualificheranno per le manche i primi **6 piloti** classificati.

I piloti non qualificati nella/e batteria/e di qualificazione potranno partecipare ad una ultima batteria di recupero sempre della durata di 3 giri, dove si qualificheranno i primi **4 piloti classificati** per le manche della gara, per un totale massimo consentito di **18 piloti** partenti come stabilito all'Art. 10.

Tra la/e batteria/e di qualificazione e la batteria di recupero di ogni classe dovrà trascorrere un intervallo di almeno 15 minuti.

Per l'allineamento al cancelletto di partenza in ogni caso sarà valido quanto riportato precedentemente all'Art. 9.

In caso di eventuale ritiro da parte di 1 o più piloti, si potrà non effettuare la batteria di recupero se i partecipanti fossero in numero uguale o minore dei 4 piloti da ammettere alle manche.

**Nelle classi F3 e F4 qualora il numero di piloti iscritti in qualche classe risultasse essere superiore secondo quanto stabilito dall'Art. 10, tutti i piloti iscritti effettueranno le qualifiche.**

## Art. 12 – DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA IN GARA

Le boe sono di colori diversi: rosso, giallo o bianco, nero. Le boe rosse devono essere lasciate a sinistra, quelle gialle o bianche a destra.

Il pilota che lascia la boa dalla parte sbagliata, perde un giro.

Il pilota che salta o passa sopra una boa, da qualsiasi parte appaia, perde un giro.

Il pilota che commette uno o tutti e due gli errori dei comma precedenti, ha la possibilità di non essere penalizzato con la perdita di un giro andando a prendere la boa nera nel medesimo giro che commette l'irregolarità; la ripresa della boa nera al giro successivo comporta la perdita del giro.

Nei circuiti in cui non sia possibile posizionare la boa nera come ultima boa del circuito e pertanto vi siano delle boe successive prima della boa di fine circuito, in caso di salto di boa nelle boe posizionate dopo la boa nera, sarà possibile prendere la boa nera nel giro successivo.

La boa nera serve alla depenalizzazione di una delle infrazioni sopra citate, nel caso di più infrazioni **nello stesso** giro il pilota perderà giri di gara in base al numero delle infrazioni meno quello recuperato dalla boa nera.

E' comunque concesso un massimo di due depenalizzazioni con relativo passaggio sulla boa nera. Dopo aver esaurito il numero delle depenalizzazioni, eventuali ulteriori salti di boa nei giri successivi verranno comunque penalizzati di un giro senza la possibilità di recuperare l'errore con il passaggio sulla boa nera.



I tagli di percorso non possono essere depenalizzati con la boa nera ma con la perdita di giri gara di uguale numero alle boe saltate (si definisce salto di boa la virata effettuata solo ed esclusivamente in prossimità della boa, altrimenti sarà considerato taglio di percorso).

**Il posizionamento della boa nera nel percorso di gara è obbligatorio ed è assolutamente vietato riprendere la boa saltata.**

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

Nel caso si stacchi una boa il pilota deve continuare la gara verso la boa successiva, considerando nulla la boa staccata. Sarà facoltà del Commissario Generale interrompere la prova nel caso si ravvisino problemi di sicurezza. La manche verrà ripetuta almeno dopo 15 minuti se non saranno stati effettuati la metà per difetto (es.7 su 15) dei minuti previsti altrimenti sarà considerata valida la classifica al giro precedente l'interruzione (se verranno effettuati da 1/2 fino ai 3/4 dei minuti previsti ai piloti verrà assegnato metà del punteggio; sopra i 3/4 invece verrà assegnato punteggio pieno). Tale norma è applicabile anche per qualsiasi interruzione decretata dal Commissario Generale per motivi di sicurezza; la manche interrotta deve essere ripetuta dopo 15 minuti circa se tutti i piloti non hanno doppiato la boa equalizzatrice al momento dell'interruzione.

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

**Solo per la categoria SKI** è vietato appoggiare le ginocchia o sedersi sulla moto durante la gara ad eccezione della fase di partenza o ripartenze a seguito di cadute. L'infrazione comporta l'ammonizione. Dopo due ammonizioni nella stessa manifestazione il pilota verrà squalificato.

Il pilota in ritardo di uno o più giri che sta per essere superato, non deve ostacolare il pilota più veloce. Per tale infrazione sarà comminata la perdita di un giro. In caso di inosservanza delle segnalazioni (bandiere, bandiera con numero ecc.) è prevista la squalifica dalla manche.

Il pilota che causa l'interruzione di una manche per essere soccorso, non può, in caso di ripartenza, prendere parte alla manche di ripartenza.

Il pilota che durante una manche viene trainato ai paddock non può ripartire e non viene classificato.

### **Art. 13 - PARTENZE**

La partenza **avverrà con apposito cancelletto ed elastico a sgancio**, con i mezzi allineati uno accanto all'altro e il motore acceso.

Durante la procedura di partenza le moto dovranno stare allineate dietro alla linea di partenza determinata dall'elastico, accertandosi di non stare in nessun caso né oltre né sotto l'elastico.

**I piloti dovranno rimanere fermi fino allo sgancio dell'elastico.** Non saranno ammesse partenze lanciate.

Solo per causa di forza maggiore è ammessa la partenza a motore spento o la partenza lanciata con allineamento tra le moto/barche starter.

Dove non è possibile installare il cancelletto si effettuerà la partenza lanciata.

In caso di partenza senza cancelletto, è obbligatorio includere nell'avan-programma ufficiale il metodo utilizzato, che integrerà il presente regolamento.



## **LA PROCEDURA DI PARTENZA E' LA SEGUENTE:**

L'Ufficiale addetto segnala l'inizio della fase di partenza con un cartello riportante il nr. 2, indicando con ciò che mancano max. 2 minuti alla partenza. Contemporaneamente controllerà che i piloti non abbiano nessun problema ad effettuare la partenza e che siano correttamente allineati, puntandoli uno ad uno con la bandiera rossa.

Se nessun pilota alza il braccio in segno di difficoltà, senza attendere la conclusione del tempo indicativo, l'Ufficiale di Gara espone il cartello nr. 1 per segnalare che da 2 a 5 secondi si sgancerà l'elastico ed avrà luogo la partenza.

Se un pilota alza il braccio in segno di difficoltà per un problema persistente per più di 10 secondi l'Ufficiale di gara fa spegnere i motori in attesa che il pilota abbassi il braccio.

Quando il pilota abbassa il braccio per aver risolto la difficoltà, o comunque 15 secondi prima dello scadere del tempo massimo dei 2 minuti previsti, l'ufficiale di gara fa segno di riaccendere i motori, esegue di nuovo il puntamento con la bandiera rossa e successivamente espone il cartello nr.1 per segnalare che da 2 a 5 secondi si sgancerà l'elastico ed avrà luogo la partenza.

I 2 minuti saranno unici e non si aggiungerà altro tempo nel caso più piloti denunciassero le proprie difficoltà in tempi diversi nella stessa partenza.

Il tempo massimo per l'uscita dal cancelletto non potrà superare i due minuti dopo la partenza effettiva dei concorrenti. Il pilota che parte in ritardo (sempre comunque entro i 2

minuti) può ripartire, dopo il benestare del Commissario Generale e sempre dal cancelletto di partenza. Il Commissario Generale della manifestazione, per motivi di sicurezza, può ridurre questo tempo a seconda della tipologia del circuito.

Tale variazione verrà comunicata ai concorrenti nel corso della riunione piloti.

Il pilota che non si è presentato al cancelletto, in caso di ripartenza, non potrà prendere parte alla manche.

Il pilota della categoria Ski, durante tutta la fase di partenza, deve avere almeno un piede a terra. Nel caso in cui non avesse almeno un piede a terra subisce la sanzione prevista per la falsa partenza. In fase di partenza, nelle categorie Ski, è consentito l'aiuto di una persona mentre nella categoria Runabout è consentito l'aiuto di due persone.

E' inoltre obbligatorio, per i concorrenti in fase di partenza, tenere una traiettoria perpendicolare al cancelletto di partenza fino al superamento delle due boe di sicurezza che determinano la fine del corridoio di partenza.

Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica per la manche.

Per la prima gara la griglia di partenza della prima manche sarà effettuata a sorteggio.

Dalla gara successiva secondo la classifica provvisoria del campionato in corso.

Per la 2^ manche farà sempre fede la classifica finale della 1^ manche.

E' obbligatorio in partenza tra una moto e l'altra uno spazio di almeno 50 cm circa.

E' assolutamente vietato il contatto dei mezzi.

## **FALSA PARTENZA:**

In caso di partenza chiaramente anticipata da parte di uno o più piloti, la gara sarà immediatamente interrotta con bandiera rossa e la procedura di partenza ripetuta.

Il/I pilota/i che chiaramente anticipa/no la partenza, cioè colui/coloro che supera/no la linea dell'elastico che accelera/no prima dello sgancio dello stesso anche senza superarlo, nella ripartenza verrà/anno penalizzato/i come di seguito indicato:



- Si dovrà/nno posizionare nella ripartenza della manche in seconda linea rispetto agli altri piloti.

- Potranno prendere il via solo dopo che l'ufficiale addetto alla partenza sventolerà la bandiera verde trascorsi 10 secondi dallo sgancio dell'elastico. Il pilota penalizzato con falsa partenza che nella ripartenza partisse prima dello sventolio della bandiera verde sarà squalificato in quella manche.

- Ad ogni pilota che avrà effettuato una partenza anticipata in una manche, alla fine della stessa, verranno decurtati per quella manche la metà dei punti conquistati.

La procedura di partenza sarà supportata dall'utilizzo di telecamera.

Una partenza chiaramente anticipata sarà ad insindacabile giudizio degli ufficiali di gara addetti, seguita da immediata verifica del filmato.

L'ufficiale di gara comunque ogni volta verificherà il filmato **del tablet** per valutare eventuali partenze anticipate dubbie, senza interrompere la gara.

Qualora dal filmato risultasse la partenza anticipata non palese da parte di qualche pilota, anche quest'ultimo/i verrà/nno penalizzato/i come sopra con la decurtazione della metà dei punti conquistati in quella manche.

La Segreteria della FIM memorizzerà per l'intero campionato tutte le partenze anticipate che ogni pilota effettuerà anche se in diverse classi.

Dopo la terza partenza anticipata nell'anno in corso, il pilota non potrà prendere parte alla manche in cui ha effettuato la terza partenza anticipata e alla manche successiva di ogni classe in cui intende partecipare. Qualora venisse effettuata all'ultima manche dell'ultima

gara del campionato in corso, gli verranno decurtati i punti della manche precedente di tutte le classi in cui ha partecipato.

Il Commissario Generale durante il briefing di ogni gara comunicherà i piloti ammoniti di 2 false partenze.

Il Commissario Generale ove sarà possibile, potrà decidere di rendere aperta a tutti la visione della partenza filmata.

I piloti ai quali viene data la falsa partenza non palese hanno il diritto di guardare il filmato, a fine manche della giornata in corso, gratuitamente.

#### **Art. 14 – NUMERO E DURATA DELLE MANCHES**

- CATEGORIE SKI F3 - F2 ed F1 disputano 2 manches:

- F3 10 minuti + 1 giro

- F2 12 minuti + 1 giro

- F1 15 minuti + 1 giro

- CATEGORIE RUNABOUT F4- F3 - F2 ed F1 disputano 2 manches:

- F3 – F4 10 minuti + 1 giro

- F2 12 minuti + 1 giro

- F1 15 minuti + 1 giro

Un intervallo minimo di 20 minuti dovrà trascorrere tra il termine di una manche e l'altra della stessa classe.



Nel caso in cui un pilota non si presenti, per qualsiasi tipo di impedimento, al cancelletto di partenza di qualsiasi manche, deve obbligatoriamente comunicarlo alla Segreteria Corse, pena sanzione pecuniaria di euro 50,00.

### **Art. 15 - ARRIVI**

Il vincitore è colui che compie tutti i giri previsti e 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 e abbiano compiuto più di 3/4 (per difetto) dei giri effettuati dal 1° classificato.

### **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:

ES.: 1^ manche 25 punti

2^ manche 20 punti

Classifica finale 45 punti

In caso di ex-aequo ai soli fini della premiazione prevale la migliore posizione della seconda manche.

#### **Art. 16.2 Classifica finale di C.I.**

La classifica finale di Campionato Italiano sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai piloti partecipanti al Campionato Italiano.

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 conquistato 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 - PUNTEGGI**

Il punteggio da assegnare ai piloti partecipanti alle varie manche di circuito **per le prime gare di campionato italiano** è il seguente:

1° punti 25

2° punti 20

3° punti 16

4° punti 13

5° punti 11

6° punti 10

7° punti 9

8° punti 8

9° punti 7

10° punti 6

11° punti 5

12° punti 4

13° punti 3



14° punti 2

15° punti 1

**VALORE AGGIUNTO:**

- per la terzultima 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 sopradescritto verrà applicato esclusivamente ai piloti che avranno partecipato a tutte le gare del Campionato Italiano.

**Art. 18 – PARCO CHIUSO E FINE GARA**

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

Entro 15 minuti dal termine della seconda manche, le moto dei primi tre piloti + 1 a scelta dal Commissario Tecnico, della classifica finale ufficiosa, dovranno essere portate al parco chiuso e restare per 30 minuti in attesa di eventuale reclamo tecnico.

In caso di sostituzione della moto da parte del pilota tra una manche e l'altra verrà sottoposta a verifica anche la moto usata nella prima manche, che dovrà essere integra in tutti i suoi componenti.

L'Ufficiale di Gara preposto può chiedere al pilota di smontare il motore solo se c'è 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; inoltre 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. 19 - RECLAMI**

I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo di € 100,00 al Commissario Generale tramite la Segreteria Corse entro 30 minuti dall'esposizione della singola manche ed entro 30 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 verificata 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 il reclamo verrà riscontrata irregolare. Nel caso in cui il reclamo venga accettato verrà restituita la tassa versata.

### **Art. 20 - 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
- Nera = accompagnata da un numero, arresto immediato per il pilota indicato da quel numero
- Scacchi = fine prova e fine gara

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. 21 - 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 Sportiva Moto d'Acqua;
- a seguito di un reclamo scritto presentato a norma di regolamento.

E' discrezione del Commissario Generale infliggere oltre al cartellino giallo la penalizzazione di un giro al pilota che commette un'infrazione ai danni di un concorrente durante la gara.

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.

**E' vietato utilizzare e/o provare le moto d'acqua nel campo gara al di fuori degli orari della manifestazione, ai piloti ed alle moto d'acqua che siano o meno iscritti alla manifestazione.**

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. 22 - DELEGATO COMMISSIONE SPORTIVA MOTO D'ACQUA**

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

- assiste gli organizzatori locali;
- partecipa **con parere decisionale** alla definizione del circuito di gara;
- partecipa con parere consultivo alle decisioni del Giudice di Giornata;
- approva le variazioni all'avvan-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. 23 – 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.;

- il Delegato Commissione Moto d'Acqua F.I.M.;

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

#### **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 dei montepremi (questi ultimi se previsti dal COL), avviene per le prove dell'Attività Nazionale fino al terzo posto della classifica finale di giornata per le classi F1, F2, F3, F4 e Free-Style.

Al fine di favorire la presenza di un pubblico numeroso, la premiazione ufficiale avverrà entro **15 minuti** dalla fine dello svolgimento dell'ultima gara di giornata e sarà "sub judge" ad eventuali rettifiche di classifica dovute a reclami o squalifiche.

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 esclusivamente con l'abbigliamento 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.

L'arrivo in ritardo di un pilota al briefing comporta il pagamento di una multa di €50,00.

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.

E' fatto obbligo ai piloti di presentarsi al briefing in orario e vestiti con divisa ufficiale o abbigliamento da gara, pena come per la assenza dal briefing.

La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti:

1. Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito.
2. Elezione rappresentanti piloti.
3. Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario.
4. Procedure di griglia, partenza e arrivo e comunicazione del tempo massimo di partenza previsto dall'art. 13.
5. Informazioni riguardanti le eventuali manche di qualificazione, unificazione classi, ecc.
6. Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri ecc.
7. Posizione bandiere e il loro significato.
8. Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, barche di soccorso, comportamento nell'area di gara ecc.
9. Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati ecc.
10. Orario e località della premiazione ufficiale, con relative modalità.
11. Domande.

**12. Aggiornamento piloti con 2 partenze false già effettuate.**

N.B. L'ultimo capoverso dell'art. 9 prevede il posizionamento di due boe a 50 mt. Dal cancelletto di partenza per rendere più sicura la partenza stessa. Volutamente, per questioni logistiche dei campi di gara, il Regolamento non chiarisce come devono essere



superate queste boe. Pertanto è indispensabile che il Commissario Generale durante la riunione piloti, in funzione del posizionamento del campo di gara e del tipo di partenza (doppia), dia indicazioni precise in mancanza delle quali le due boe delimiteranno solo il percorso durante il quale i piloti devono mantenere la propria traiettoria (art. 13).

Ulteriore precisazione che il Commissario Generale deve fare nel corso della riunione piloti è la seguente:

L'art. 15 prevede che i piloti per essere classificati devono tagliare il traguardo dopo il 1° classificato ed aver compiuto i 3/4 (per difetto) dei giri effettuati dal 1° classificato.

Al fine di evitare diverse interpretazioni e di conseguenza diversi tipi di classifiche si precisa quanto segue:

la penalizzazione (un giro per ogni salto di boa) non può influire sul conteggio dei giri effettivamente percorsi, infatti l'art. 15 recita "..... purché abbiano compiuto più dei  $\frac{3}{4}$  dei giri ....." I giri che vengono detratti per effetto dei salti di boa, sono da considerare solo ed esclusivamente ai fini della posizione in classifica.

### **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 - Giubbotto salvagente**

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

Il giubbotto salvagente deve essere di tipo da competizione o per sci d'acqua o muta con giubbotto 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 giubbotto 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.

### **5 - Casco protettivo**

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

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".

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.

### **6 - Para schiena, protezione gambe e muta**

**E' obbligatorio** l'utilizzo del para schiena e delle protezioni per le gambe.

L'efficacia del para schiena e della protezione delle gambe è di responsabilità esclusiva di chi lo indossa.

Per le categorie Ski l'utilizzo delle protezioni per le gambe è solo consigliata.



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

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

### **7 - 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.

### **8 - Protezioni tecniche**

Non sono permesse strutture di prua nude.

E' obbligatoria un'adeguata protezione.

### **9 – Dispositivo di retromarcia**

Deve essere eliminato il dispositivo di retromarcia.

### **10 – Norma Generale – Motori a 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 di sicurezza, onde evitare perdite di olio in caso di allentamento delle parti sopra esposte.

### **11 – 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.

### **12 – 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

### **13 – 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. E U.I.M. VIGENTI.