

REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE MOTO D'ACQUA ENDURANCE 2025

(approvato dal Consiglio Federale del 14/03/2025 e aggiornamenti maggio 2025)

DISPOSIZIONE GENERALE

Il CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO consiste in una superficie acquatica (acque marittime o acque interne) delimitata da boe perimetrali invalicabili che ne sanciscono la totale interdizione temporanea alla navigazione commerciale e diportistica.

Esso deve avere un'estensione massima corrispondente a un rettangolo virtuale avente una base di metri lineari 500 (cinquecento) e un'altezza di metri lineari 2.000 (duemila); in detto rettangolo virtuale devono ricadere anche le aree di alaggio e di varo, nonché le eventuali corsie di collegamento al percorso agonistico interno al rettangolo, ovvero quell'area delimitata da boe di virata, la quale costituisce il "Campo di Gara".

Solo ed esclusivamente all'interno del CIRCUITO AGONISTICO MOTONAUTICO, come sopra descritto ed identificato, l'atleta, sia in gara sia in allenamento organizzato ed autorizzato, può condurre il proprio mezzo motonautico con la sola Licenza Agonistica o Tessera di Conduttore rilasciate dalla Federazione Italiana Motonautica (a seconda della tipologia del mezzo motonautico medesimo utilizzato e a seconda che l'attività abbia livello Nazionale o Regionale) senza necessità di ulteriori abilitazioni all'uso e alla conduzione di imbarcazioni, natanti o moto d'acqua.

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.

La presenza di piloti stranieri al C.I. comporta l'iscrizione della manifestazione a calendario UIM per diventare "Gara Internazionale Ordinaria", secondo le norme previste dal Regolamento UIM.

La partecipazione ad ogni singola tappa è subordinata al pagamento della tassa prevista dal medesimo Regolamento UIM, pari a €290,00, a carico del/dei pilota/piloti stranieri partecipanti (presenza di 1 pilota €290,00 cad., presenza di due piloti € 145,00 cad. etc) da pagare sul campo gara durante le iscrizioni amministrative; il Direttore di Gara, una volta accertato l'avvenuto pagamento, ammetterà i piloti alla competizione; in caso contrario i piloti potranno partecipare in modalità allenamento e non potranno rientrare in classifica.

Oltre alla tassa sopra citata ogni pilota dovrà pagare l'estensione assicurativa pari a €50,00 per ogni singola tappa di C.I.

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, rimborso 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.

L'attività Nazionale Moto d'Acqua alla quale partecipino sia piloti italiani (o stranieri con licenza italiana), sia piloti di nazionalità straniera in possesso di licenza rilasciata da altra Autorità Nazionale e di nulla osta rilasciato dall'Autorità Nazionale medesima, è soggetta esclusivamente alle regolamentazioni tecniche e sportive della FIM.

Si specifica che gli Atleti disabili non possono partecipare alle gare Moto d'Acqua in quanto la FIM non ha mai regolamentato la attività sportive ed agonistiche con disabili e non ha in essere alcun accordo con il C.I.P. (Comitato Italiano Paralimpico).

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 e 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'avan-programma dal comitato organizzatore, si effettua sul campo gara secondo le modalità valido 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 minimo 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 2 e 4 tempi aspirati con motori di serie ai quali è possibile apportare solo le modifiche come da Regolamento Tecnico UIM GP3; classe in cui può partecipare:

- 1- chi non ha mai vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Runabout, indipendentemente dai piazzamenti conseguiti nella Endurance F1;
- 2- chi ha vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Endurance da oltre **5** anni, indipendentemente dai piazzamenti nazionali o internazionali conseguiti nella Runabout F1 nel frattempo.

- **F2E Runabout:** classe per moto in libero commercio 2 e 4 tempi con motori di serie ai quali è possibile apportare solo le modifiche come da regolamento UIM GP2; classe in cui può partecipare:

- 1- chi non ha mai vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Endurance;
- 2- chi, pur avendo vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Endurance, non si è classificato nelle prime 3 posizioni, negli ultimi 5 anni, nella classe Endurance F1, ad eccezione del campione in carica che non vi può partecipare.

- **F1 E 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, come da Regolamento UIM GP1.

- **F1 E Veteran (2 tempi e 4 tempi uniti)** La categoria è riservata a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2025 che abbiano già compiuto **50 anni al momento dell'inizio del campionato. Si precisa che tale classe correrà insieme alla F1 E tradizionale Runabout con classifica separata.**

Nella categoria Endurance non sarà possibile iscriversi **in più di una classe.**

I piloti neofiti che non provengono dalle categorie Giovanili e dalla Runabout F4 e che non hanno effettuato almeno una stagione di gara in qualsiasi classe devono correre per il primo anno nell'Endurance F2 per motivi legati alla sicurezza.

Le gare di Campionato Italiano Endurance per l'anno 2025 prevedono manches di 30 minuti l'una, da svolgersi una al sabato e una alla domenica, tutte le classi

correranno insieme.

La titolazione di Campionato Italiano sarà assegnata se ci sarà una partecipazione di almeno **3 (tre)** 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 – F2E – ~~F3E~~ simultaneamente.

Il numero di gara

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

Il numero di gara deve essere messo sullo scafo in una posizione ben visibile e sulla pettorina. Ogni cifra (massimo due consentite) deve avere **un'altezza minima di cm. 25 uno spessore di cm 5 e lo spazio tra i due numeri cm 2**

Lo sfondo dei numeri deve avere le seguenti dimensioni minime: per un numero (**25** x15), due numeri (**25** x 23); sono vietati numeri di tre cifre; lo spazio fra un numero e l'altro deve essere di **cm 2**.

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 viene fornita dalla FIM, nelle modalità qui sottoindicate, in maniera personalizzata con numero di gara e cognome del pilota; non sarà ammesso l'uso di altre pettorine.

Per la stagione agonistica 2025 la FIM fornirà nuove pettorine esclusivamente ai piloti neo licenziati e ai piloti che hanno perso o deteriorato quella dell'anno precedente; questi ultimi ne dovranno fare richiesta scritta al momento dell'iscrizione al Campionato Italiano entro e non oltre il 1° marzo p.v.

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 che, prima della gara successiva, il pilota stesso dovrà provvedere a far stampare, a proprie spese, con numero di gara e cognome.

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: le iscrizioni al CI tramite apposito modulo, se effettuate entro i termini stabiliti dalla FIM, sono gratuite; per il 2025 la scadenza è fissata al 3 marzo.

Oltre i termini stabiliti è prevista una tassa pari a €50,00.

Le tasse di iscrizione alla gara devono essere versate al Comitato Organizzatore tramite bonifico ordinario almeno entro 5 giorni prima della gara oppure tramite bonifico istantaneo almeno 2 giorni prima della gara.

Si precisa che l'IBAN del Comitato Organizzatore verrà comunicato a tutti i piloti almeno 30 giorni prima della gara e sarà inserito nell'avan-programma.

Le quote di iscrizione da versare per ogni singola gara sono le seguenti:

- €100,00 per la prima classe in cui si partecipa e se viene inviata tutta la documentazione corretta in Federazione entro i termini indicati;
- €50,00 per ogni classe aggiuntiva in cui si intende partecipare e se viene inviata tutta la documentazione corretta in Federazione entro i termini indicati;
- €200,00 per la prima classe in cui si partecipa se ci si iscrive direttamente sul campo gara o se non si è mandato preventivamente la documentazione necessaria o se la documentazione non fosse corretta o compilata in ogni sua parte;
- €100,00 per ogni classe aggiuntiva in cui si intende partecipare se ci si iscrive direttamente sul campo gara o se non si è mandato preventivamente la documentazione necessaria o se la documentazione non fosse corretta o compilata in ogni sua parte.

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

L'avanprogramma da inviare alla FIM dovrà contenere: iban, indirizzo dell'organizzatore, numero telefonico, e-mail, luogo esatto di svolgimento della manifestazione, orario delle verifiche e delle prove, elencazione 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, se previsto, il costo di iscrizione.

Qualora i Comitati Organizzatori non provvedano ad inviare alla F.I.M. gli avanprogrammi 30 gg. prima della manifestazione saranno 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.

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, di 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).

Ogni pilota deve presentarsi presso la postazione verifiche tecniche nei tempi stabiliti. Le verifiche tecniche sono obbligatorie, è 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. 7.1 – PROVE UFFICIALI

L'organizzazione delle prove ufficiali libere è obbligatoria; devono essere previsti 10 minuti al sabato più un giro prima della manche del sabato e un giro prima della manche della domenica.

La partecipazione alle prove libere del sabato e ai giri prima delle manches (sabato e domenica) è obbligatoria (ad eccezione delle gare in linea).

Il mancato rispetto del presente articolo comporta la non ammissione alla gara.

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

Art. 7.2 – GARE: SCALETTA DISCESA IN ACQUA DELLE CLASSI

Al fine di organizzare al meglio l'attività dei Comitati Organizzatori e dei Piloti, l'ordine della discesa in acqua delle classi a tutte le tappe di Campionato Italiano, che dovrà risultare tale in ogni programma orario, è il seguente:

Mattina sabato e domenica:

FREESTYLE

SKI F4 – SKI OPEN

SPARK GIOVANILE 12-14

SKI GIOVANILE 15-18

RUNABOUT F2

SKI F2 – SKI SUPERJET

Pomeriggio sabato e domenica:

ENDURANCE **TUTTE LE CLASSI** (la domenica passa come ultima gara della mattina)

SPARK GIOVANILE 15-18

SKI GIOVANILE 12-14

RUNABOUT F4 – **F4 VETERAN**

RUNABOUT F4 FEMM. – RUNABOUT F4 NOVICE

RUNABOUT F1 – RUNABOUT F1 VETERAN

SKI F1 – SKI F1 VETERAN

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 Direttore di Gara e l'addetto alla sicurezza in mare, fermo restando che per motivi legati alla sicurezza il Direttore di Gara della manifestazione ha potere decisionale assoluto in merito.

Sono altresì previsti addetti al controllo del campo di gara col compito di intervenire nella sistemazione delle strutture sportive necessarie, pronti ad eseguire eventuali modifiche e/o rettifiche disposte dal Direttore di Gara.

La lunghezza del percorso (giro) si deve articolare su una distanza minima di 4 chilometri con almeno 8 boe di virata, di altezza minima mt. 1,5, di cui 4 in prossimità della giuria al fine di agevolare la lettura dei numeri di gara dei piloti.

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 Direttore di Gara, potrà per ragioni di sicurezza, disporre la partenza su due file suddividendo i Piloti (la prima manche con sorteggio) la seconda manche in base all'ordine di classifica della prima manche.

Art. 10 – DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA IN GARA

In funzione del regolare svolgimento della manifestazione è prevista la presenza di personale addetto alla gestione e alla custodia di attrezzature sportive/materiali e all'allestimento del campo gara; dovrà inoltre occuparsi del posizionamento/recupero delle boe in acqua, al trasporto di eventuale altro materiale tecnico necessario sia a inizio sia a termine manifestazione.

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 **e deve immediatamente abbandonare la gara.**

Il pilota che salta una qualsiasi delle boe del percorso, nel caso in cui il salto sia avvenuto nella **immediata vicinanza della boa viene penalizzato con la perdita di un giro se non presente la boa nera come di seguito specificato.**

Qualora il salto non venga effettuato nelle vicinanze della boa diventa taglio di percorso che comporta la **perdita di un numero di giri pari alle boe saltate.**

In alcuni circuiti potrebbe essere previsto il posizionamento della boa nera per la depenalizzazione dei salti di boa effettuati nelle immediate vicinanze della boa.

In questo caso il pilota che salta una boa nelle immediate vicinanze della stessa, potrà recuperare la boa saltata doppiando **la boa nera**, purché il passaggio venga effettuato nello stesso giro.

Se la boa nera per la depenalizzazione dei salti di boa venisse messa nei pressi del traguardo esternamente alla postazione di direzione gara, sulla linea dello stesso traguardo all'interno delle boe che lo delimitano, sarà posizionata una boa bianca a separare il passaggio di chi proviene dalla boa nera e chi invece dal circuito. I piloti che provengono dal circuito devono obbligatoriamente passare all'interno delle boe di traguardo nel corridoio tra la direzione gara e la boa bianca, mentre quelli che provengono dalla boa nera devono obbligatoriamente transitare tra la boa bianca e la boa di traguardo dalla parte esterna alla direzione gara. La penalità per questa infrazione sarà la squalifica dalla manche.

Non è ammesso in nessun caso riprendere la BOA tornando indietro, pena la squalifica.

Il pilota che non osserva quanto riportato nel precedente comma è squalificato dalla manche.

È 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 staccino una o più boe sarà facoltà del Direttore di Gara 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 Direttore di Gara 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 boe di virata.

In caso di infrazione, questa verrà segnalata dal Direttore di Gara con apposita bandiera di colore blu e dal Personale addetto alla sicurezza con modalità che verrà comunicata al briefing; nel caso in cui il pilota non agevolasse il passaggio del pilota più veloce pur avendo subito insistenti segnalazioni, così come nel caso di inosservanza di tutte le segnalazioni (bandiere, bandiere con numero etc), è prevista la squalifica dalla manche.

Il pilota che commette un'infrazione per la quale è prevista la squalifica ed in questa infrazione viene coinvolto un altro pilota, o più piloti, al quale/ai quali è accaduto un danno fisico e/o materiale, detto pilota verrà squalificato dalla manche, come da Regolamento, e non potrà partecipare alla manche successiva; nel caso in cui l'infrazione si verificasse nella giornata di domenica, il pilota non potrà partecipare alla prima manche di quella classe nella gara successiva.

È consentito il libero utilizzo di radio e/o radiotelefoni in tutte le categorie e classi, giovanili comprese.

Le modalità di utilizzo di detti dispositivi saranno disciplinate e comunicate in sede di riunione piloti e saranno oggetto di verifica da parte dei Giudici di Gara.

Lo scorretto, improprio od antisportivo utilizzo di detti apparati ricetrasmittenti potrà essere soggetto a sanzioni disciplinari ed economiche.

È prevista la presenza costante di addetti a garantire la sicurezza dei piloti durante lo svolgimento delle prove e delle gare, tramite mezzi e uomini incaricati del salvamento in acqua dei piloti e del trasporto dei piloti e/o mezzi incidentati dall'acqua alla terraferma.

Art. 11 – PARTENZE ALLINEAMENTO - CORRIDOIO DI LANCIO

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 €200,00.

In Mare

Partenza da spiaggia tipo Le Mans

Questa tipologia di partenza prevede l'allineamento delle moto ferme e spente, tenute da 2 persone in un cancelletto parallelo e vicino alla riva, una accanto all'altra ad una distanza tra loro di almeno 1 metro. I Marshall devono guardare l'allineamento delle moto.

I piloti si schiereranno in piedi sulla battigia allineati e non potranno iniziare la corsa verso la moto e partire prima del via che verrà dato dal direttore di gara con l'innalzamento della bandiera verde.

Partenza lanciata

In caso di partenza lanciata tutte le moto sono posizionate sulla stessa linea, affiancate, dietro alla poppa della moto del Marshall che tiene la linea. La partenza viene data dalla barca starter dall'Ufficiale di Gara preposto.

Sia in caso di partenza a moto ferme a riva, sia in caso di partenza lanciata, le moto devono essere schierate come da pre-griglia di partenza distinguendo le classi in gara.

Partenza: lo starter procederà a lento moto con bandiera **verde** abbassata parallela all'acqua aumentando la velocità; la partenza verrà data dall'innalzamento della bandiera **verde**.

Al Briefing deve essere delineato nei dettagli il tragitto del percorso e la posizione della boa di rispetto. Come Holeshot è considerata la prima boa di virata del circuito.

In Fiume

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

Partenza: lo starter procederà a lento moto con bandiera **verde** abbassata parallela all'acqua aumentando la velocità; la partenza verrà data dall'innalzamento della bandiera **verde**.

N.B. In tutti i tipi di procedura di partenza. *Il pilota che anticipa la partenza è colui che commette una delle seguenti infrazioni:*

- inizia a correre **anticipatamente verso la moto** (se partenza Le Mans)
- supera la linea immaginaria posta tra le **poppe** delle due barche starter o la **poppa** della barca starter e la riva, **prima dell'innalzamento della bandiera** (se partenza con barca starter).

Il pilota che effettua una partenza anticipata verrà penalizzato con procedura dello STOP and GO o la perdita di un giro.

11.1 È 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 Direttore di Gara o del personale di sicurezza (*qualora impiegato su indicazione del Direttore di Gara nella partenza*)- non allineati e davanti alla poppa della barca o moto di allineamento, verranno penalizzati con la procedura dello STOP and GO o la perdita di un giro.

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

STOP AND GO:

In caso di partenza anticipata la Direzione gara potrà decidere di applicare una penalità STOP AND GO. Il pilota che riceverà una penalità STOP AND GO sarà informato dalla Direzione gara con l'esposizione del suo numero di gara insieme alla bandiera gialla e nera **AL MASSIMO ENTRO IL SECONDO PASSAGGIO** davanti al traguardo, compreso il primo passaggio di procedura di partenza.

I piloti ai primi 2 passaggi sulla linea di traguardo sono tenuti a guardare la direzione gara per verificare che non gli sia stata attribuita una penalità di STOP AND GO.

Il pilota al quale viene data la penalità di STOP AND GO deve scontare la penalità entro il terzo passaggio sul traguardo. (compreso il primo passaggio di procedura di partenza)

Se la segnalazione di penalità STOP AND GO non verrà vista dal pilota o non verrà effettuata nei termini di cui sopra, verrà imposta una penalità di 1 giro.

Lo STOP AND GO ha una durata di 30 secondi per tutte le classi del Circuito e di 1 minuto per tutte le classi Endurance. Il conteggio del tempo di penalità comincerà quando il pilota sarà fermo e a motore spento a fianco della apposita boa vicino alla Direzione gara.

Il pilota potrà ripartire solo dopo la segnalazione con bandiera verde del direttore di gara. Per motivi di sicurezza il direttore di gara potrà ritardare la ripartenza e il rientro nel circuito di un pilota dallo STOP AND GO qualora sopraggiungessero in quel momento altri piloti. Una ripartenza anticipata dalla bandiera verde comporterà la ulteriore penalità di un giro

Lo STOP AND GO può essere applicato per:

- Partenza anticipata
- Non rispetto della posizione alla partenza
- Non mantenimento della traiettoria in partenza fino al superamento delle boe di sicurezza
- Salto della boa holeshot nelle immediate vicinanze

Qualora non fosse possibile rilevare e segnalare al pilota una penalità di cui sopra entro il secondo passaggio per praticare lo STOP AND GO o una di queste venisse attribuita dall'esito di un reclamo di altro pilota a fine gara, al pilota che commette l'infrazione verrà data la penalità di un giro.

Il pilota che in procedura di partenza commette contemporaneamente più di una delle infrazioni per cui è previsto lo STOP AND GO verrà squalificato dalla manche.

Art. 13 – PENALITA'

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 Minimo

Il concorrente che non prende bandiera entro il tempo minimo viene penalizzato

perdendo il punteggio della manche.

c) Falsa Partenza

Il Pilota che anticipa la partenza è penalizzato **con la procedura dello STOP and GO o la perdita di un giro.**

d) Mancato Allineamento

Il Pilota che durante l'allineamento supera la prua della/e barca/e starter viene penalizzato **come al punto c) per falsa partenza.**

e) 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 per comportamento potenzialmente pericoloso **come al punto c) per falsa partenza.**

Art. 14 - 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.

Tempo Minimo

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.

Art. 15 - CLASSIFICHE

15.1 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.

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. 15.2 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.

Verrà assegnato il 10% di punteggio in più sulle classifiche finali di campionato italiano a tutti i piloti che abbiano partecipato a tutte le tappe del Campionato Italiano. 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. 16 – 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 qualsiasi altra 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 qualsiasi parte 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 che dovrà essere pagata entro 8 giorni dalla data in cui gli è stata comminata; 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.

Al pilota che non provvederà al pagamento della sanzione di €200,00 verrà revocata la possibilità di iscriversi alla gara successiva a calendario.

Nel caso in cui la sanzione venisse comminata nell'ultima gara di Campionato Italiano e il pilota non dovesse pagarla nei termini sopra indicati, perderà tutto il punteggio acquisito durante l'intera stagione agonistica, nella classe alla quale si riferisce la sanzione; inoltre, non gli verrà data la possibilità di rinnovare la licenza per la stagione agonistica successiva.

Nel caso in cui il pilota ricorra in Appello contro la squalifica tecnica subita, la sanzione dovrà in ogni caso essere pagata nei termini sopra indicati ed eventualmente restituita nel caso in cui vincessero l'Appello istruito dal Giudice Unico federale.

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. 17 - RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Direttore di Gara per iscritto, anche per il tramite della Segreteria Corse che potrà fissare l'orario di ricevimento, entro 60 minuti

dall'esposizione della singola manche e d entro 60 minuti dall'esposizione della classifica finale generale. Il reclamo deve essere sempre fatto contro un solo pilota per volta, fermo restando il diritto di presentare più reclami nei confronti di più piloti.

I reclami SPORTIVI dovranno essere accompagnati dall'apposita tassa reclamo di €100,00.

I giudici di gara saranno muniti di telecamere su apposito berretto fornito dalla FIM. Si precisa che i video verranno visualizzati a fine giornata e solo in presenza di regolare reclamo da parte del pilota; sia il Direttore di Gara, sia qualsiasi altro Giudice di Gara non potranno mostrare alcun video ai piloti a meno che gli stessi non abbiano fatto regolare reclamo.

Nel caso in cui il reclamo sportivo venga accolto in favore del pilota reclamante verrà restituita la tassa versata.

In caso di reclamo TECNICO, oltre alla tassa di reclamo fissata in €100,00, deve essere corrisposto anche un deposito cauzionale di €300,00, per singola moto, oggetto del reclamo, iscritta e verificata in gara.

Il pilota che presenta il reclamo dovrà sottoporre anche la sua moto alla medesima verifica.

Nel caso in cui il reclamo tecnico venga accolto in favore del pilota reclamante verranno restituiti sia la tassa versata sia il deposito cauzionale.

Nel caso in cui il reclamo tecnico venga accolto in favore del pilota reclamante ma anche la sua moto sia riscontrata irregolare, verranno incamerati sia la tassa versata che il deposito cauzionale.

Nel caso in cui il reclamo tecnico venga accolto in favore del pilota reclamato, la tassa versata verrà incamerata dalla FIM e il deposito cauzionale sarà dato al pilota reclamato.

In caso di verifiche tecniche di parti invasive (es: apertura blocco motore), nel caso in cui un reclamo tecnico venga accolto in favore del pilota reclamato, il reclamante dovrà versare una sanzione di €300,00 in favore del reclamato.

Art. 18 - BANDIERE

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

È 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

- **Gialla e nera accompagnata da un numero = segnalazione dello “stop and go”**
- *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 Direttore di Gara, verso il quale tutti i piloti sono tenuti a guardare giro per giro.

Art. 19 – SANZIONI

Tutte le sanzioni seguono, secondo la validità della gara, le norme previste dalla F.I.M./U.I.M.

Il cartellino Giallo o Rosso o Blu può essere inflitto dal Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara agisce su segnalazione dei Commissari di Gara e/o del Delegato della Commissione Moto d'Acqua F.I.M.

I cartellini gialli e rossi possono essere inflitti solo per comportamenti scorretti durante tutte le fasi di gara:

- fino a due cartellini gialli per volta per comportamenti scorretti o offensivi in griglia di partenza;
- fino a due cartellini gialli per volta per guida pericolosa;
- cartellino rosso per guida pericolosa molto grave;

Il pilota al quale viene comminato un cartellino rosso è squalificato immediatamente da quella manifestazione e ne perde gli eventuali punti conquistati. Non potrà, inoltre, prendere parte ad alcuna attività della F.I.M. per 2 mesi dalla data della notifica.

Il pilota al quale vengono comminati due cartellini gialli nella stessa manifestazione sarà squalificato immediatamente da quella manifestazione, perdendone gli eventuali punti conquistati. Non potrà inoltre prendere parte ad alcuna attività della F.I.M. per 4 settimane dalla data della notifica.

Se ad un pilota vengono comminati tre cartellini gialli, nella stessa manifestazione, questi equivalgono ad un cartellino rosso e comportano le stesse penalità previste per il cartellino rosso.

Il pilota al quale vengono comminati tre cartellini gialli, accumulati in manifestazioni differenti, perde il diritto a partecipare alla successiva manifestazione (stagione in corso o stagione successiva).

Il cartellino giallo rimarrà valido per un anno dalla data in cui è stato comminato il cartellino.

Il cartellino giallo/rosso dovrà essere evidenziato dal Commissario Generale sia sui verbali di gara che sulla licenza dell'interessato. La segnalazione dovrà essere riportata anche sulla classifica esposta e potrà essere oggetto di ricorso da parte dell'interessato con le normali tempistiche dei reclami sportivi.

Cartellino blu: applicabile a tutti i tesserati FIM anche non iscritti alla manifestazione:

Un cartellino blu può essere comminato dal Direttore di Gara per qualsiasi comportamento offensivo o antisportivo durante un evento.

Due cartellini blu possono essere comminati per comportamento palesemente offensivo o antisportivo.

La sanzione dovrà essere evidenziata dal Commissario Generale sui verbali di gara e dovrà essere annotata dalla Segretaria Federale. La segnalazione non dovrà essere riportata sulle classifiche esposte e non potrà essere oggetto di ricorso da parte dell'interessato.

Il cartellino Blu rimane valido per un anno dalla data di emissione.

Un secondo cartellino Blu, comminato durante la stessa manifestazione o durante una manifestazione successiva, comporta la squalifica (se emesso nei confronti di un pilota) da tutti i risultati ottenuti nell'evento in cui è stato emesso il secondo cartellino e la sospensione dal resto dell'evento e da tutte le gare titolate per i successivi 2 mesi dalla data della notifica.

Un secondo cartellino Blu, emesso durante la stessa manifestazione o durante una manifestazione successiva emesso nei confronti di un tesserato comporta l'allontanamento dal campo di gara e la sospensione da tutte le gare titolate per i successivi 2 mesi dalla data della notifica.

La sanzione dovrà essere evidenziata dal Direttore di Gara sia sui verbali di gara sia sulla licenza dell'interessato. La segnalazione dovrà essere riportata anche sulla classifica esposta e può essere oggetto di ricorso da parte dell'interessato.

Il pilota è responsabile del comportamento dei propri accompagnatori i quali, per partecipare attivamente all'evento, dovranno essere tutti tesserati FIM e pertanto saranno punibili per eventuali scorrettezze degli stessi avverso Ufficiali di Gara, Piloti, Organizzatori, Dirigenti Federali o di Club, pena l'allontanamento dal campo gara.

È 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 Direttore di Gara può infliggere un'ammenda ai piloti pari a €26,00.

N.B.: nel caso in cui le multe comminate sui campi di gara non vengano pagate dai piloti nei termini regolamentari, saranno applicate le sanzioni previste dal Regolamento di Giustizia FIM.

Art. 20 - 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;
- verifica l'idoneità dei campi di gara e del materiale utilizzato per lo svolgimento della gara;
- partecipa con parere consultivo alle decisioni del Giudice di Giornata, se consultato;
- approva le variazioni all'avan-programma;
- partecipa all'esame delle problematiche importanti con il Direttore di Gara;

- segnala al Direttore di Gara eventuali comportamenti scorretti dei piloti;
- redige un report della manifestazione.

Art. 21 – COMITATO D'EMERGENZA

In caso d'emergenza in merito all'Organizzazione generale della manifestazione il Direttore di Gara costituisce un Comitato composto da:

- Direttore di Gara;
- un rappresentante del C.O.L.;
- il Delegato Commissione Sportiva Moto d'Acqua;

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

Art. 22 – 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'Art. 22 del presente regolamento.

Art. 23 – 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 Direttore di Gara tramite la Segreteria Corse accompagnati dalle relative tasse.

ART. 24 – REGOLAMENTO TECNICO ENDURANCE

Per la categoria Unica Endurance vale il regolamento tecnico 2025 F1.

ART. 25 – SERVIZI ORGANIZZATIVI - SPEAKERAGGIO

In funzione della regolare gestione ed esecuzione delle manifestazioni, è previsto il servizio di speakeraggio; l'incaricato dovrà informare pubblico e piloti, attraverso un impianto di amplificazione, in merito a comunicazioni di servizio, modalità di svolgimento della manifestazione, ordini di partenza e arrivo dei piloti a inizio e a termine gare, con diffusione di musica negli intervalli.

DISCIPLINARE DI GARA

Ognuna delle tipologie di infrazione qui sotto riportate, comminate dal Direttore di Gara su segnalazione degli Ufficiali di Gara/Addetti al Salvamento/Delegato della Commissione, saranno sanzionate con un importo di €200,00:

- 1) Tutti i mezzi (quad, monopattini, biciclette) devono circolare a passo d'uomo all'interno dell'intera area di gara al fine di evitare l'uso improprio di tali mezzi; si precisa inoltre che i conduttori del quad all'interno del campo gara dovranno indossare sempre le scarpe. È vietato l'uso di quad con ciabatte, infradito o similari.
- 2) Vietato fumare nell'area paddock (wet pits);
- 3) Vietato portare cani in spiaggia/area paddock (wet pits);

- 4) Vietato travasare, rifornire le moto d'acqua di carburante senza l'utilizzo di apposite protezioni (tappetini);
- 5) È obbligatorio essere presenti alle premiazioni oppure, se impossibilitati, occorre incaricare un sostituto; i piloti premiati si devono presentare indossando scarpe e divisa;
- 6) È obbligatorio riportare i gazebo della FIM utilizzati nelle due giornate di gara, opportunamente ripiegati nei relativi involucri, presso il motorhome o altro mezzo federale ove erano stati prelevati;
- 7) È obbligatorio partecipare ai briefing piloti e non è consentito arrivare in ritardo;
- 8) È obbligatorio presentarsi alle verifiche tecniche entro i tempi stabiliti dal programma di gara e/o regolamenti in vigore;
- 9) È vietato urlare, incitare, dare indicazioni ai piloti in gara gridando dalla zona ove si è svolta la partenza, che deve rimanere sgombra immediatamente dopo la procedura di start.;
- 10) Per il buon decoro di tutto il gruppo piloti e, nel complesso, di tutta la manifestazione, tutti i gazebo nell'area paddock non devono essere chiusi e tolti prima del termine di tutte le gare.

Nel caso in cui le multe comminate sui campi di gara non possano essere notificate dagli Ufficiali di Gara ai piloti interessati causa assenza di questi ultimi, tali multe saranno oggetto di successiva comunicazione scritta da parte della FIM.

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 tutte le classi.

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 judice" 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, indossando le scarpe, senza le quali il pilota non sarà accettato sul podio; sono vietate quindi ogni tipo di ciabatte, infradito o similari.

L'infrazione del presente articolo (segnalato dal Delegato della Commissione, dal Comitato Organizzatore o da un Giudice di Gara) comporta un'ammenda di **€ 200,00** **500,00** che sarà notificata alla FIM tramite comunicazione scritta.

È 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 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 **€200,00**.

Il pilota che si assenti durante il briefing sarà passibile di sanzioni economiche pari a **€200,00** e/o provvedimenti disciplinari (cartellino giallo) da parte del Direttore di Gara. È 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 Direttore di Gara 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.
13. 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 **€200,00**.

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.

Qui di seguito si elencano le parti che si possono sottoporre a verifica tecnica, suddivise per le varie categorie e classi:

nelle moto d'acqua Ski F1 Circuito:

- controllo conformità scafo
- controllo dimensionale degli sponsons laterali (l'applicazione di sponsons laterali integrati, stuccati e verniciati sarà considerata come modifica allo scafo come al punto F1.008 del regolamento tecnico)

nelle moto d'acqua Runabout F1 Circuito

- diametro della farfalla
- dimensione e conformità della parte interna (lato motore) del super charged
- conformità pompa idrogetto
- conformità scafo e sponsons
- condotti di scarico e aspirazione della testata
- turbina
- la centralina è libera)
- sella

nelle moto d'acqua Runabout F2 Circuito ed Endurance F2/F3

- conformità supercharged
- conformità gruppo idrogetto
- centralina e cablaggio
- impianto di scarico
- albero a camme
- condotto di aspirazione e scarico della testata del motore
- conformità scafo e sella

nelle moto d'acqua Ski F2 e Runabout F4 e tutte le altre classi e categorie

- pompa idrogetto e diametro elica
- pressione benzina
- albero a camme conforme
- condotti di aspirazione e scarico testata motore
- diametro farfalla
- compressione pistoni

nelle moto d'acqua Endurance F1

- controlli di sicurezza

Per quanto riguarda controlli più approfonditi o invasivi è necessario un reclamo del pilota.

Vedi sezione reclamo tecnico.

Le verifiche che prevedono smontaggi di parti meccaniche saranno effettuate solo la domenica dopo le seconde manche; tuttavia, al sabato dopo le prime manche saranno eseguite le verifiche di base non invasive e possono essere punzonate parti meccaniche da verificare a fine gara la domenica.

4 - Verifiche NUMERO Gara
VEDERE REGOLAMENTO CIRCUITO.

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 Direttore di Gara.

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 Direttore di Gara.

7 - Sistemi di Protezione, Segnalazione, Emergenza

È obbligatorio l'utilizzo del para schiena così come l'utilizzo del paragambe.

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

È 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.

È tuttavia consentito in tutte le gare di dotarsi di GPS o altro mezzo simile 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 Direttore di Gara.

9 - Protezioni tecniche

Non sono permesse strutture di prua nude.

È 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

È 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;
- **È vietato fumare e fare uso di alcohol nell'area destinata ai paddock e nella zona alaggi durante gli orari delle prove delle gare; il non rispetto di detta norma comporterà un'ammenda di €200,00;**
- Responsabilità dei propri accompagnatori a cui si distribuiscono i pass; tutti gli accompagnatori/holder dei piloti devono obbligatoriamente essere tesserati FIM;
- Divieto assoluto di introduzione di animali;
- Accesso ai podi delle premiazioni in divisa ufficiale o abbigliamento gara, pena esclusione dal podio;
- Massima puntualità e rispetto degli orari del programma.

15 – Gazebi ufficiali

La Federazione fornirà a tutte le Associazioni Sportive direttamente sui campi gara i gazebi 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 gazebi 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 gazebi dovranno essere montati in una zona limitrofa o retrostante a quelli ufficiali che manterranno la prima linea.

I paddock devono essere suddivisi tra mezzi operativi, tipo furgone o camion, e mezzi a campeggio, tipo camper e roulotte; questi ultimi devono occupare una zona sulle retrovie leggermente distaccata da quella riservata ai mezzi operativi.

16 – GARE JET-RIDE

Per eventuali gare Jet-Ride i regolamenti tecnici saranno gli stessi del presente Programma Attuativo Moto d'Acqua Endurance, mentre eventuali modifiche ai regolamenti sportivi saranno pubblicati almeno 15 giorni prima dell'evento e concordate con il COL e la Commissione Moto d'Acqua.

Eventuali modifiche al regolamento sportivo verranno pubblicate nel programma di gara.