

## REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE MOTO D'ACQUA CIRCUITO 2025

(approvato dal Consiglio Federale del 14/03/2025 e aggiornamenti luglio 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, 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.

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**

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:**

- Ski F4 Classe riservata alla Yamaha Superjet 4 tempi e alle moto della soppressa classe **Ski Open** con regolamento tecnico UIM Ski F2 ma con la limitazione per motori aspirati 2 tempi e 4 tempi cilindrata massima 1000cc e alle moto con motori turbo 4 tempi cilindrata massima 800cc; Si precisa che queste classi correranno insieme con **UN'UNICA CLASSIFICA F4** e vi potranno partecipare tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2025 senza alcuna limitazione.

- F2 (2 e 4 Tempi uniti): classe in cui può partecipare:

- 1- chi non ha mai vinto un titolo nazionale o internazionale nelle classi SKI F2 o SKI F1,
- 2- chi, pur avendo vinto un titolo nazionale o internazionale nelle classi SKI F2 o SKI F1, non si è classificato nelle prime 3 posizioni, negli ultimi 5 anni, nella classe SKI F1;

- F2 FIM Superjet; classe riservata alle moto d'acqua Yamaha Superjet 4T. Si precisa che tale classe correrà insieme alla Ski F2 con classifiche separate.

I piloti iscritti alla classe FIM Superjet potranno essere iscritti anche nella classe F2 tradizionale e prendere i punti in entrambe le classi, anche se le 2 classi corrono contestualmente;

- F1 (2 e 4 Tempi uniti). Non sono ammessi prototipi. Non si possono usare scafi aftermarket né nella parte superiore né nella parte inferiore.

Le categorie sono riservate a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2025;

- F1 Veteran (2 tempi e 4 tempi uniti) La classe 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 tradizionale SKI con classifica separata.

I piloti iscritti alla classe F1 Veteran potranno essere iscritti anche nella classe F1 tradizionale e prendere i punti in entrambe le classi, anche se le 2 classi corrono contestualmente.

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

- F4\* - F4 VETERAN – F4 FEMMINILE – F4 VETERAN FEMMINILE – F4 NOVICE (riservata esclusivamente al modello SEA-DOO SPARK, qualsiasi motorizzazione) aperta a tutti i piloti, compresi i neo licenziati; la partecipazione nella classe Runabout F4 è esclusa ai piloti che corrono nella Runabout F4 Novice.

. F4 Veteran. 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 F4 tradizionale Runabout con classifica separata.

I piloti iscritti alla classe F4 Veteran potranno essere iscritti anche nella classe F4 tradizionale e prendere i punti in entrambe le classi, anche se le 2 classi corrono contestualmente.

- F4 Novice\*: riservata ai piloti provenienti dalla classe Spark Giovanile fino a 21 anni di età (se un pilota compie 22 anni a stagione agonistica già iniziata può correre in detta classe fino al termine del Campionato) e ai piloti neofiti (primi due anni di licenza) di qualsiasi età; per entrambi è possibile correre in questa classe per massimo 2 anni.

La classe è riservata esclusivamente ai piloti che non abbiano mai vinto un titolo di Campionato Italiano, ad eccezione della Spark Giovanile; inoltre è esclusa ai piloti che corrono nella Runabout F4, Runabout F4 Femminile e Veteran.

Segue il regolamento previsto per la categoria F4. La classe F4 Novice correrà insieme alla classe Runabout F4 Femminile a meno che non occorra fare le qualifiche, fino ad un numero massimo di 18 partecipanti ed avrà classifica separata.

\*Alla prima gara di Campionato Italiano i piloti interessati dovranno scegliere se gareggiare nella Runabout F4/Runabout F4 Femminile oppure nella Runabout F4 Novice.

- F2 (2 e 4 Tempi uniti): classe in cui può partecipare:
  - 1- chi non ha mai vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Runabout F2 o F1
  - 2- chi, pur avendo vinto un titolo nazionale o internazionale nella categoria Runabout F2 o F1, non si è classificato nelle prime 3 posizioni, negli ultimi 5 anni, nella classe Runabout F1;

La norma non si applica per la classe Runabout F4.

- F1 (2 e 4 Tempi uniti). La categoria è riservata a tutti i piloti in possesso di licenza Nazionale/Internazionale 2025;

• **F1 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 tradizionale Runabout con classifica separata.

I piloti iscritti alla classe F1 Veteran potranno essere iscritti anche nella classe F1 tradizionale e prendere i punti in entrambe le classi, anche correndo contestualmente in ambedue.

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 nella categoria **Endurance** classe Runabout F2 per motivi legati alla sicurezza.

### **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 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.). 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 IN PIEDI 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
2. Lunghezza massima dello scafo: cm. 304,8
3. Larghezza dello scafo: minima cm. 50,8 e massima cm. 76,6

### **CLASSI**

• **SKI F4** classe riservata alla moto Yamaha Superjet 4 tempi come da Regolamento UIM, e moto con motori aspirati 2 tempi e 4 tempi con regolamento UIM Ski F2 ma con limitazione di cilindrata massima 1000cc, e con motori turbo 4 tempi, cilindrata massima 800cc.

• **SKI F2** - classe per motori di serie 4 Tempi da 0 a 1602cc aspirati, per motori a 4 Tempi di serie da 0 a 850 cc turbo e/o volumetrici e motori superstock 2 Tempi da 0 a 950cc tutti con potenza fino a 180 cv (sono esclusi i prototipi);

• **SKI F2 FIM SUPERJET** – classe riservata alla moto d'acqua Yamaha, motore a 3 cilindri e 4 tempi TR-1, 1049cc;

• **SKI F1 - F1 VETERAN** – classe per motori di serie 4 Tempi da 0 a 1602cc aspirati, per motori a 4 Tempi di serie da 0 a 850 cc turbo e/o volumetrici e motori superstock 2 Tempi da 0 a 950cc tutti con potenza fino a 180 cv (sono esclusi i prototipi);

### **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
2. Lunghezza massima dello scafo: cm. 358
3. Larghezza dello scafo: minima cm. 96,5 e massima cm. 120.

### **CLASSI**

• **RUNABOUT F4 – F4 NOVICE – RUNABOUT F4 FEMMINILE – RUNABOUT F4 VETERAN** riservata esclusivamente al modello SEADOO SPARK, qualsiasi motorizzazione.

• **RUNABOUT 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– F1 VETERAN**- moto in libero commercio 4 Tempi con motori di serie ai quali è possibile apportare solo le modifiche per motori a 2 Tempi Superstock.

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. Solo nelle classi Veteran il numero minimo previsto è di 3 partecipanti; nel caso in cui già alla prima gara di campionato italiano non vi fosse il numero minimo previsto di piloti iscritti, tale/i classe/i verranno eliminate per l'intera stagione agonistica.

### **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-F1 Veteran–F2 – F2 – F4 - Fim Superjet e Runabout F1-F1 Veteran – F2 – F4 – F4 Novice – F4 Femminile – F4 Veteran. 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. I piloti iscritti nelle classi VETERAN che gareggeranno insieme alle classi F1 nella scelta dei numeri di gara dovranno dare precedenza ai piloti delle classi F1.

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. Le Categorie RUNABOUT CIRCUITO ED ENDURANCE dovranno avere un'unica numerazione.

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.

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 (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. Resta inteso che i numeri dovranno obbligatoriamente essere ben visibili e leggibili e i colori dovranno essere obbligatoriamente quelli indicati.

Nelle moto Spark i numeri vanno posti sopra o sotto al parabordo purché siano ben distinguibili per la direzione gara anche se non rispettano le nuove dimensioni richieste.

Sono ammessi sulle moto i numeri stilizzati purché rispettino tutte le dimensioni minime e gli interspazi qui sopra citati, sono vietati numeri di tre cifre.

La perdita parziale o totale del numero di gara posto sulla moto 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 3 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.

#### **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'avanz-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). 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 tempi 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.

È 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).

È possibile sostituire il blocco motore prima dell'inizio della 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). Tale infrazione comporterà la sanzione di verifica tecnica non conforme.

## **Art. 7 – PROVE UFFICIALI**

L'organizzazione delle prove ufficiali è obbligatoria.

Il tempo minimo da prevedere per ogni sessione di prove libere in acqua è di minimo 10, massimo 20 minuti per ogni categoria.

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**

È facoltà del Direttore di Gara, 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 Direttore di Gara e al Delegato della Commissione

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 modiche e/o rettifiche disposte dal Direttore di Gara.

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, più percorso equalizzatore ove previsto dal Comitato Organizzatore.

Il circuito equalizzatore è un circuito esterno al percorso di gara formato da almeno 4 boe che deve essere percorso almeno una volta da ognuno dei piloti, pena la squalifica dalla manche. Il circuito equalizzatore dovrà essere previsto nella parte apicale del rettilineo.

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 traguardo è rappresentato da una linea compresa tra 2 boe aventi dimensioni maggiori (boe a scacchi) di fronte alla postazione di direzione gara. Il pilota dovrà obbligatoriamente transitare all'interno di questi due punti ad ogni giro di gara pena la squalifica della manche.

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.

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. È 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 Direttore di Gara può prevedere un circuito semplificato di almeno 3 boe, sempre che sia assicurata l'assistenza in acqua ed il soccorso ai piloti. È 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 debba 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 (salsiccion) 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 disuguali 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.

È inoltre obbligatorio posizionare due boe di forma e colore diverse da quelle del circuito perpendicolari alla linea di partenza, per rendere più sicura la partenza, posizionate entro una distanza massima di 50 mt, allineate con i pali esterni del cancelletto, così da formare il corridoio di partenza; i piloti sono obbligati a mantenere una traiettoria perpendicolare al cancelletto di partenza pena la squalifica dalla manche; ove possibile tali infrazioni saranno verificate con telecamera. È inoltre obbligatorio predisporre al di fuori del circuito di gara due boe distanti almeno 50 mt. l'una dall'altra che possano fungere come are di prove motore.

È 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). Ad esclusione per le classi accorpate che si posizioneranno ognuna nel proprio cancelletto di partenza assegnato indipendentemente dal numero di piloti. In questo caso per la scelta del cancelletto interno o esterno sarà data priorità alla classe superiore.

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.

In caso di salto della boa holeshot nelle immediate vicinanze il pilota verrà penalizzato con lo STOP AND GO o come all'art. 13

In caso di salto della boa holeshot non nelle immediate vicinanze il pilota sarà penalizzato con la squalifica dalla manche.

Il circuito dovrà essere posizionato preferibilmente ad una distanza non superiore ai 50 metri dalla battigia dove vi sia un fondale idoneo alla partenza dal cancelletto, e la postazione di direzione gara dovrà essere in posizione dove siano ben distinguibili i numeri di gara dei piloti al passaggio sulla linea di traguardo

## **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 F4-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 2024), 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 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-F4-F4 FEMM.-F4 NOVICE**

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 2025), 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 5 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.

## **Art. 12 – 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 di gara; dovrà inoltre occuparsi del posizionamento/recupero delle boe in acqua, al trasporto di eventuale altro materiale tecnico necessario sia ad inizio sia a fine manifestazione.

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 commi 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.

Il traguardo è rappresentato da una linea compresa tra la boa a scacchi e la postazione di direzione gara. Il pilota dovrà obbligatoriamente transitare all'interno di questi due punti ad ogni giro di gara pena la squalifica della manche.

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.

È 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 con la perdita 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 pena la squalifica per guida contromano.

Il pilota che non osserva quanto riportato nel precedente comma è squalificato dalla manche. È 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 Direttore di Gara 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 Direttore di Gara 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 sopracitati, 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.

Il doppiaggio verrà segnalato 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 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.

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 ed al trasporto dei piloti e/o dei mezzi incidentati dall'acqua alla terraferma.

### **Art. 13 – PARTENZE**

Sono previsti addetti all'assistenza dei piloti durante le fasi di partenza dal cancelletto ed arrivo alla spiaggia a fine gara (holder).

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.

Il Direttore di Gara provvederà comunque a spiegare entrambe le procedure di partenza durante il briefing/riunione piloti, al fine di evitare un briefing straordinario in caso di cambiamento delle condizioni meteo marine.

In caso di partenza senza cancelletto è obbligatorio includere nell'avanprogramma ufficiale il metodo utilizzato che integrerà il presente regolamento; deve essere delineato nei dettagli il tragitto del percorso e la posizione della boa di rispetto.

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.

### **LA PROCEDURA DI PARTENZA È 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 Direttore di Gara e sempre dal cancelletto di partenza. Il Direttore di Gara 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.

È fatto obbligo a tutti gli holder di lasciare libera l'area di partenza allontanandosi rapidamente dal cancelletto dopo la partenza; si precisa comunque che nessuno dovrà

occupare l'area oltre il cancelletto di partenza, pena l'immediata squalifica del pilota e l'allontanamento dal campo gara dello stesso tesserato.

È 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 penalità di uno STOP AND GO o della perdita di un giro se risultasse dall'esito di un reclamo a fine gara o dal tardivo visionamento del video della partenza da parte degli ufficiali di gara.

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

Dalla gara successiva sarà effettuata, secondo la classifica provvisoria del campionato in corso, a scelta del pilota (il primo classificato sceglierà per primo, il secondo classificato sceglierà per secondo etc).

Per la 2<sup>a</sup> manche farà sempre fede la classifica finale della 1<sup>a</sup> manche.

Per le classi Veteran Ski e Runabout che gareggeranno insieme alle classi F1 con classifiche separate, i piloti sceglieranno le posizioni in griglia con la stessa procedura e modalità delle altre classi, ma dopo i piloti delle rispettive classi F1.

Per i piloti iscritti in ambo le classi prevarrà per la scelta in griglia la loro posizione nella classifica F1.

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

È assolutamente vietato il contatto dei mezzi.

#### **FALSA PARTENZA IN CASO DI IMPOSSIBILITA' DI EFFETTUARE LO STOP AND GO:**

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/anno 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 il 50% dei punti conquistati e verrà ricalcolato il suo riposizionamento in classifica in base al punteggio ottenuto dopo la decurtazione del 50% dei punti.

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 se disponibile.

L'ufficiale di gara comunque ogni volta verificherà il filmato del tablet e/o del drone 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/anno 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 Direttore di Gara durante il briefing di ogni gara comunicherà i piloti ammoniti di 2 false partenze.

Il video della partenza potrà essere mostrato al pilota solo in caso di regolare reclamo da parte dello stesso.

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.

#### 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 o dal tardivo visionamento**

del video della partenza da parte dei giudici di 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. 14.1 – NUMERO E DURATA DELLE MANCHES**

- CATEGORIE SKI F4 - F2 - F1 - F1 Veteran ed Open disputano 2 manches:

- F4 e Open 10 minuti + 1 giro

- F2 12 minuti + 1 giro

- F2 SKI SUPERJET 12 minuti + 1 giro

- F1- F1 VETERAN 15 minuti + 1 giro

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

- F4-F4 FEMMINILE – F4 VETERAN 12 minuti + 1 giro

- F4 NOVICE 12 minuti + 1 giro

- F2 12 minuti + 1 giro

- F1-F1 VETERAN 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 €200,00.

#### **Art. 14.2 – 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

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

RUNABOUT F4 FEMM. – RUNABOUT F4 NOVICE

RUNABOUT F1 – RUNABOUT F1 VETERAN

SKI F1 – SKI F1 VETERAN

#### **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.

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.

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

## **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 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. 19 - 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 classifica 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. 20 - 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
- Nera = accompagnata da un numero, arresto immediato per il pilota indicato da quel numero per squalifica.
- Gialla e nera accompagnata da un numero = segnalazione dello "stop and go"
- Scacchi = fine prova e fine gara

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. 21 – 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 Direttore di Gara sia sui verbali di gara sia 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 Direttore di Gara sui verbali di gara e dovrà essere annotata dalla Segreteria 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, tranne che nella sola zona delle 2 boe di prove motore, previa autorizzazione della direzione gara. L'infrazione a questa regola comporta la squalifica dalla giornata in cui si effettua, per il pilota interessato o responsabile.

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. 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;
- 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. 23 – 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.;
- il Delegato Commissione Moto d'Acqua F.I.M.;

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

## **ART. 25 – SERVIZI ORGANIZZATIVI – SPEAKERAGGIO**

In funzione di una migliore 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 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**

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.

La consegna dei trofei avviene per le prove dell'Attività Nazionale fino al terzo posto della classifica finale di giornata per tutte le classi.

**I premi (coppe e medaglie) dovranno essere consegnati momentaneamente al primo, secondo e terzo qualificati in gara per le foto di rito sul podio e solo al termine dell'intera cerimonia di premiazione, consegnati definitivamente ai piloti.**

**Ciò al fine di garantire a tutti i premiati il giusto riconoscimento sportivo da parte della stessa platea.**

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 **€ 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 €100,00.

Il pilota che si assenti durante il briefing sarà passibile di sanzioni economiche pari a €200,00 e 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 euro €200,00.

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 Direttore di Gara 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 Direttore di Gara 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.

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
- centralina
- 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. Qualora il pilota avesse la necessità di rimuovere i sigilli di punzonatura per fare lavorazioni alla moto deve prima portare la moto in verifica.

Nel caso in cui un pilota utilizzi la stessa moto in 2 classi diverse, dopo la prima manche della prima classe in cui gareggia la moto dovrà essere ripunzonata per le verifiche di fine gara.

Se un pilota che utilizzi la stessa moto in 2 classi diverse, per la partecipazione alla seconda classe avesse la necessità di eseguire delle modifiche che ne alterino la conformità per la classe precedente in cui ha partecipato, dovrà sottoporre a verifica la moto il sabato alla conclusione della prima classe a cui ha partecipato.

#### **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 Direttore di Gara.

#### **5 - 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".

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.

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

È obbligatorio l'utilizzo del para schiena e della protezione 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 consigliato.

È 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 Direttore di Gara.

#### **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 Direttore di Gara.

## **8 - Protezioni tecniche**

Non sono permesse strutture di prua nude.  
È 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**

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.

## **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;
- È vietato fumare e fare uso di alcool 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.
- La parata dei piloti delle classi Ski F1 e Runabout F1, da effettuarsi prima dell'inizio della manche della domenica, dovrà avvenire con l'utilizzo delle sole bandiere della FIM o dell'Italia; non è consentito l'uso di altre bandiere (società, sponsor etc)

## **13 – 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 gazebo 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.