REGOLAMENTO SPORTIVO MOTOSURF 2025

(Approvato dal Consiglio Federale del 14 marzo 2025 con integrazione del mese di luglio 2025)

INDICE

Art.1 DISPOSIZIONI GENERALI
1.1 Piloti ammessi all'attività nazionale
1.2 Categorie ammesse
1.3 Iscrizione al Campionato Italiano
1.4 Numero di gara
1.5 Verifiche amministrative
1.6 Verifiche tecniche
1.7 Dotazioni di sicurezza

ART. 2 ORGANIZZAZIONE GARA
2.1 Prove Ufficiali
2.2 Unificazione classi
2.3 Percorso gara
2.4 Procedura di partenza
2.5 Modalità di partenza
2.6 Durata e il numero delle gare
2.7 Bandiere
2.8 Riunione Piloti

ART. 3 DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA IN GARA
3.1 Conduzione della gara
3.2 Salto di boa
3.3 Depenalizzazione salto di boa
3.4 Mancato passaggio al traguardo
3.5 Taglio del percorso
3.6 Inversione del circuito
3.7 Pilota doppiato
3.8 Comportamenti in caso di caduta o ritiro
3.9 Rifornimento

ART. 4 ARRIVI

ART.5 PUNTEGGI
5.1 Assegnazione dei punteggi
5.2 Parità di punteggio
5.3 Penalità e detrazione

ART. 6 CLASSIFICHE

ART. 7 RECLAMI

ART.8 DELEGATO COMMISSIONE SPORTIVA MOTO D'ACQUA ART.9 COMITATO DI EMERGENZA

ART.10 PREMIAZIONI

Art. 1.1 - PILOTI AMMESSI ALL'ATTIVITA' NAZIONALE

Sono ammessi all'Attività Nazionale Motosurf 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 dalla propria Autorità Nazionale e di nulla osta rilasciato dalla stessa e non residenti in Italia.
I piloti con licenza di altra Autorità Nazionale 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 Motosurf secondo la vigente normativa CONI e C.I.P. (Comitato Italiano Paralimpico).

Art. 1.2 - CATEGORIE 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 Motosurf.
Il Campionato Italiano è istituito per le seguenti categorie:
• **Pro** (Categoria riservata a tutti i piloti che utilizzano JetSurf modello Titanium reperito sul mercato e con certificazione di conformità)
• **Amatori** (Categoria aperta a tutti i piloti che utilizzano qualsiasi modello di Surf Motorizzato reperito sul mercato e con certificazione di conformità ad eccezione del Jetsurf modello Titanium).

• **Amatori Veteran** (Categoria aperta a tutti i piloti over 55 che utilizzano qualsiasi modello di Surf Motorizzato reperito sul mercato e con certificazione di conformità, è consentito l'utilizzo

anche delle tavole Jetsurf Titanium).
• **Donne** (Categoria aperta a tutti i piloti di sesso femminile che utilizzano qualsiasi tipologia di Surf Motorizzato con certificazione di conformità, ad eccezione del modello Titanium).
• **Electric Challenge e/o Foil** - Uomini-Donne * (Categoria aperta a tutti piloti che utilizzano qualsiasi modello di jetboard e/o Foil Elettrico reperito sul mercato e con certificazione di conformità).

Art. 1.3 - ISCRIZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO

I piloti in possesso di Licenza Nazionale o Internazionale che intendono partecipare alla/e gare di Campionato Italiano Motosurf dovranno versare una quota di iscrizione pari a 70,00 euro per ogni gara direttamente in Campo Gara al Comitato Organizzatore.

Art. 1.4 - 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. I piloti possono in ogni caso mantenere il proprio numero di gara dell'anno precedente o eventualmente chiedere una variazione del numero alla Segreteria Moto d'Acqua che provvederà ad assegnare, se libero, il nuovo numero richiesto. Nel caso in cui un pilota non residente in Italia con licenza di altra Autorità Nazionale partecipi al Campionato Italiano con lo stesso numero di gara di un pilota Italiano, il pilota straniero dovrà richiedere un numero diverso alla Segreteria Federale.

Le CATEGORIE avranno una numerazione unica.
Il numero di gara deve essere in una posizione ben visibile sulla pettorina. Ogni cifra (massimo due consentite) deve avere un'altezza minima di cm. 10. Il pilota deve riportare il numero di gara nella parte anteriore o posteriore del giubbotto salvagente/pettorina, i numeri riportati possono essere di qualsiasi colore purché visibili, sono vietati numeri di tre cifre. Resta inteso che i numeri dovranno obbligatoriamente essere ben visibili e leggibili.
La perdita parziale o totale del numero di gara posto sulla tavola o sulla pettorina comporta la squalifica dalla manche (salvo in caso di incidente). La pettorina è obbligatoria per tutti i piloti che partecipano al campionato italiano e sarà fornita dalla FIM in maniera personalizzata con numero di gara e cognome del pilota al costo di €15,00 cadauna.
Non sarà ammesso l'uso di altre pettorine. La FIM fornirà nuove pettorine ai piloti neo-licenziati, e a quelli che hanno persa o deteriorata quella dell'anno precedente, i quali ne dovranno fare richiesta al momento dell'iscrizione al campionato. Per chi partecipa a singoli eventi la pettorina sarà sempre fornita dalla F.I.M., al costo di €10,00 cadauna ma senza personalizzazione. In caso di smarrimento, il pilota dovrà partecipare alla gara con una

pettorina provvisoria fornita dalla FIM. Per la successiva gara il pilota dovrà dotarsi di pettorina ufficiale a proprie spese obbligatoriamente fornita dalla FIM. Inoltre, sarà

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

Art. 1.5 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

La manifestazione ha inizio all'atto delle verifiche amministrative. Il pilota, si deve presentare negli orari previsti in Segreteria Corsa, pena l'esclusione dalla manifestazione, munito di licenza e certificato medico valido per l'anno in corso. Inoltre, dovrà comunicare il modello del Surf Motorizzato o Foil e il numero di gara. Nella stessa sede ad ogni pilota verranno consegnati i pass necessari all'ingresso ai paddock chiusi.

Art. 1.6 - VERIFICHE TECNICHE PRE-GARA

Ogni pilota deve presentarsi presso la postazione verifiche tecniche nei tempi stabiliti. Ogni pilota può iscrivere più di un Surf Motorizzato per ogni categoria. Sarà obbligatorio far porre sul Surf la placca adesiva sulla quale l'Ufficiale Tecnico, per ogni manifestazione di campionato, dovrà indicare la data, il modello, il numero di gara e la categoria.
I piloti potranno utilizzare qualsiasi Surf Motorizzato purché verificato e punzonato in quella determinata giornata di gara e purché idoneo o inferiore alla classe in cui gareggia.
È permesso il cambio del Surf tra la prima e la seconda manche e dopo le qualifiche, previa notifica verbale al Commissario Tecnico dell'utilizzo del secondo Surf.
Non è consentito sostituire Il Surf 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.
I surf, così come verificati e partenti, devono terminare la gara completi di tutte le loro parti (salvo incidenti).

Art. 1.7 - DOTAZIONI DI SICUREZZA

Ogni pilota dovrà essere dotato della seguente attrezzatura, per le prove di qualsiasi natura, sia per le manche che per tutta la durata della
manifestazione ufficiale:
• Muta lunghi alla caviglia con possibilità di braccia
e busto scoperti
• Impact jacket/vest certificati

• Casco modello Cross omologato CE
• Paracollo
• Tutte le tavole devono essere obbligatoriamente provviste di un acceleratore a ritorno automatico, nonché di un dispositivo sul circuito di accensione assicurando l'arresto del motore

in caso di caduta del pilota (stacco di massa).

Il dispositivo deve essere installato sulla tavola 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/riparazioni 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 comminata dal Commissario Generale.
• È sempre obbligatorio l'utilizzo del leash; questo dovrà essere del tipo da bodyboard, max. lunghezza 4' (120 cm), attacco al polso o al bicipite e laccio del tipo a molla

Art. 2.1 - PROVE UFFICIALI

L'organizzazione delle prove ufficiali è obbligatoria.
Gli orari saranno evidenziati sul 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. 2.2 - UNIFICAZIONI CLASSI

È facoltà del Commissario Generale, sentito il parere consultivo del Delegato Commissione Motosurf FIM e dei Rappresentanti piloti da eleggere ad ogni gara, far concorrere nella stessa manche più categorie con classifica finale separata. Non è consentito far correre nella stessa manche piloti della Categoria a motore, con piloti della Categoria Foil Elettrica.

Art. 2.3 - PERCORSO DI GARA

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

Le prove di circuito si disputano su percorsi di lunghezza compresa tra i 200 ed i 1.000 mt. per le gare di Campionato Italiano Circuito, delimitate da un minimo di 15 boe a un massimo

di 45, compresa la boa nera o circuito equalizzatore e altre boe del circuito. Per il Campionato Italiano Slalom Parallelo il numero di boe è fisso ed è di 10 boe per la classe Elettrica Foil. Il percorso dovrà essere realizzato utilizzando boe allungate e rotonde, di colore rosso per le virate a sinistra e di colore bianco o gialle per le virate a destra. Verrà posizionata una boa nera o un percorso di deviazione con una serie di boe nei pressi del traguardo, spazi permettendo, in una posizione tale da creare svantaggio al pilota che ne deve fare utilizzo. E' previsto nel circuito la presenza di uno slalom parallelo.
Il traguardo è rappresentato da una linea compresa tra le due boe a scacchi o tra una boa a scacchi e i giudici di gara, il traguardo si trova nella vicinanza alla postazione di direzione gara. Il pilota dovrà obbligatoriamente transitare all'interno di questi due punti ad ogni giro di gara, pena la squalifica dalla manche.

È obbligo del C.O. e degli addetti alla realizzazione dei percorsi l'utilizzo di boa equalizzatrice (trattasi di una boa o un percorso diverso/a per colore e/o dimensioni, posta in prossimità del circuito, che il pilota deve doppiare durante ogni hit (o gara finale) **per due volte** quando lo ritenga più opportuno secondo la sua strategia di gara).
La non doppiatura della boa equalizzatrice procurerà la squalifica del pilota. I piloti sono obbligati a mantenere una traiettoria perpendicolare al cancelletto di partenza, pena la squalifica dalla manche, fino alla prima boa di virata. La posizione (il cavalletto) di partenza dei piloti sarà decisa da una estrazione nella prima gara di campionato e sulla base delle classifiche di campionato per le gare successive, la parte interna o esterna ovvero il cavalletto di partenza sarà assegnato in base ai punti della classifica.
Sono ammessi un massimo di 8 piloti al cancelletto per ogni hit e un massimo di 10 piloti per la gara finale.

Art. 2.4 - PROCEDURA DI PARTENZA

La procedura di partenza è avviata dal Commissario Generale sventolando la bandiera verde, che indica ai piloti l'inizio della procedura con il relativo allineamento al cancelletto.
Una volta che tutti i piloti saranno allineati il
Commissario solleverà la bandiera rossa per indicare ai concorrenti di accendere i motori, dopo di che punterà tutti i piloti per verificare che non ci sia nessuno con la mano alzata in segno di stop. Qualsiasi rider ha il diritto di ritardare l'inizio della gara alzando la mano per segnalare un problema tecnico o di mancata accensione della propria tavola, il Commissario Generale interromperà quindi la procedura concedendo al concorrente fino al massimo di 3 minuti per risolvere il problema e avviare il motore.
Se dopo 3 minuti il pilota non sarà riuscito ad avviare/riparare il proprio mezzo, la procedura di partenza proseguirà a prescindere. Se un atleta sarà riuscito a far partire la sua tavola prima del tempo limite, il Commissario riprenderà subito la procedura interrotta. Dopo essersi accertato quindi che tutti i concorrenti siano pronti a partire il Commissario solleverà la bandiera verde e a quel punto da 1 a 5 secondi la abbasserà confermando il segnale di partenza.

Qualora un pilota anticipasse la partenza muovendosi prima del segnale del Giudice, ovvero prima dell'abbassamento della bandiera verde, la partenza sarà annullata tramite esposizione della bandiera rossa e verrà ripetuto il riallineamento.

Tutti i piloti che avranno anticipato la partenza per più di una volta prenderanno una penalità sulla classifica della hit/gara svolta pari a 6 punti.
Prima di inizio di ogni hit o gara finale si svolgerà la prova della procedura di partenza.

Art. 2.5 - MODALITA' DI PARTENZA

Tutti i piloti saranno allineati in una zona di basso livello di acqua (massimo 50 cm) con un piede poggiato a terra e l'altro poggiato sulla tavola stessa (dentro il pad/strap) che sarà sostenuta da un apposito cavalletto, dovranno rimanere fermi fino allo sventolio della bandiera verde indicante lo start.

La distanza tra i piloti/cavalletti di partenza non può essere inferiore a 1 metro.

Nel caso in cui non ci fosse la possibilità di utilizzare la terraferma si procederà con la partenza lanciata. Tutti i concorrenti si allineeranno accanto alla imbarcazione starter con una distanza l'uno dall'altro di 2 mt circa, attenderanno quindi di essere lanciati a lento moto dall'imbarcazione starter, dopodiché attenderanno lo sventolio della bandiera indicata durante il briefing che segnalerà il via alla gara. Qualora un pilota anticipasse la partenza lanciata, la gara sarà interrotta dal giudice di gara/addetto alla partenza mediante bandiera rossa, la procedura sarà ripetuta.
Tutti i piloti che avranno anticipato la partenza per più di una volta prenderanno una penalità sulla classifica della hit/gara svolta pari a 6 punti.

Art. 2.6 - DURATA E NUMERO DELLE GARE

• Pro
- Le HIT 8 MINUTI + 1 GIRO
- La gara FINALE 10 MINUTI + 1 GIRO

• Amatoriale - Veteran
- Le HIT 8 MINUTI + 1 GIRO
- La gara FINALE 10 MINUTI + 1 GIRO

• Donne

- Le HIT 8 MINUTI + 1 GIRO
- La gara FINALE 10 MINUTI + 1 GIRO

• Electric Challenge Foil - Uomini-Donne * SLALOM MATCH RACE A SECONDA DEI PARTECIPANTI
- Le HIT 6 MINUTI + 1 GIRO
- La gara FINALE 8 MINUTI + 1 GIRO

Il numero delle HIT sarà stabilito in base al numero dei partecipanti per una equa divisione.

Prove libere 120 minuti per tutti.

Se una hit o gara finale venisse interrotta, questa verrà ripetuta nel caso in cui non siano 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 meta del punteggio; sopra i 3/4 invece verrà assegnato punteggio pieno). Tale norma è applicabile anche per qualsiasi interruzione decretata dal Commissario Generale per motivi di sicurezza; la hit o gara finale interrotta deve essere ripetuta dopo 15 minuti circa.
Nei casi sopracitati le ripartenze causate da forza maggiore (escluse false partenze dei piloti) non potranno essere più di 2.
Nella gara finale parteciperanno i 10 migliori piloti in base alla classifica provvisoria dopo lo svolgimento di un numero equo delle hit per tutti i gruppi.

Art. 2.7 – BANDIERE

Le bandiere sono il mezzo di comunicazione fra gli Ufficiali d i 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 (cartellino giallo).
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 dal numero

• Scacchi = fine prova e fine gara

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

Art. 2.8 - RIUNIONE PILOTI

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di tutti i piloti iscritti; l'assenza del pilota ne comporta l'esclusione dalla gara. L'arrivo in ritardo di un pilota al briefing comporta il pagamento di una multa di € 50,00.

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

È fatto obbligo ai piloti di presentarsi al briefing in orario e vestiti con divisa ufficiale o abbigliamento consono (no torso nudo, no scalzi etc), pena come per l'assenza dal briefing.

La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti:
• Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito.
• Elezione rappresentanti piloti.
• Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario.
• Procedure di griglia, partenza e arrivo e comunicazione del tempo massimo di partenza previsto dall'art.13.
• Informazioni riguardanti le eventuali manche di qualificazione, unificazione classi, ecc.
• Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri e cc.
• Posizione bandiere e il loro significato.
• Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, barche di soccorso, comportamento nell'area di gara ecc.
• Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati ecc. • Orario e località della premiazione ufficiale, con relative modalità. • Domande.

Art. 3. - DISPOSIZIONI RELATIVE ALLA CONDOTTA IN GARA

Art. 3.1 Conduzione della Gara

Le boe sono di colori diversi: rosso, giallo o bianco, nero.

Le boe rosse devono essere lasciate a sinistra.

Le boe gialle o bianche a destra.

I palloncini vengono utilizzati per indicare l'inizio di un slalom parallelo (sono utilizzati in coppia).

Prima di aver attraversato i palloncini di ingresso, il rider può scegliere uno dei due slalom/percorsi da seguire fino al punto di ricongiungimento (di nuovo contrassegnato da una coppia di palloncini).
La coppia di palloncini viene utilizzata anche per contrassegnare il punto di ritorno dalla zona slalom.

Art.3.2 Salto di boa

Si definisce salto di boa :
- Passaggio dal lato sbagliato in prossimità della boa
- Passaggio sopra la boa

Il pilota che lascia la boa dalla parte sbagliata, perde 3 punti per ogni boa saltata nella medesima manche.
Il pilota che salta o passa sopra una boa, da qualsiasi parte, perde 3 punti per ogni boa saltata nella medesima manche.

E' assolutamente vietato riprendere la boa saltata pena la squalifica per inversione del circuito (art ?). Il pilota che non osserva quanto riportato viene squalificato dalla manche.

Art 3.3 Depenalizazzione salto di boa

Il pilota che commette uno o tutti e due gli errori precedenti (Art. 3.2), ha la possibilità di non essere penalizzato con il totale dei punti andando a prendere la boa nera o circuito depenalizzatore nel medesimo giro nel quale commette la irregolarità. Sarà annullata solo una delle irregolarità, cioè quella commessa per prima.
La ripresa della boa nera al giro successivo comporta l'applicazione della penalità dei punti.
Se la boa nera o il circuito depenalizzatore non sono stati posizionati prima del traguardo e la

boa saltata è una delle ultime prima del traguardo, il giro valido per la depenalizzazione sarà il successivo.

La boa nera o il circuito depenalizzatore serve alla depenalizzazione di una delle infrazioni sopra citate; nel caso di più infrazioni nello stesso giro il pilota sarà penalizzato con la detrazione dei punti stabilito per ogni irregolarità meno quello recuperato dalla boa nera o circuito. È comunque concesso un massimo di **due depenalizzazioni** con relativo passaggio sulla boa nera o circuito depenalizzatore. Tutti i succesivi passaggi saranno nulli.

Se un pilota non effettua uno dei due passaggi obbligatori alla boa nera o al circuito depenalizzatore sarà penalizzato di 6 punti all'arrivo per ogni mancato passaggio.

Dopo aver esaurito il numero delle depenalizzazioni, eventuali ulteriori salti di boa nei giri successivi verranno comunque penalizzati con la sottrazione di 3 punti, senza la possibilità di recuperare l'errore con il passaggio sulla boa nera o circuito depenalizzatore.

Se il pilota è impossibilitato a doppiare la boa (e non più di 2) correttamente per via di un pericolo o della presenza in acqua di un'altro pilota esso può essere esonerato da tale obbligo a patto che rallenti (andatura a velocità media) possibilmente alzando la mano in modo da avvisare il pilota che lo segue del pericolo.
Per la sicurezza del pilota in acqua ed altri rider il sorpasso è vietato. Il pilota non deve ottenere alcun vantaggio di tempo o posizione da questa azione. **In caso il pilota ottenga del vantaggio o non rispetti le regole sarà penalizzato di 3 punti all'arrivo.**

Art 3.4 Mancato passaggio al traguardo

Il traguardo è rappresentato da una linea compresa tra le due boe a scacchi o tra la boa a scacchi e i giudici di gara. Il pilota dovrà obbligatoriamente transitare all'interno di questi due punti ad ogni giro di gara pena la squalifica dalla hit o gara finale.

Art 3.5 Taglio del percorso

Viene considerato un taglio di percorso, qualora un pilota saltasse una boa senza seguire la geometria del percorso così da trarne vantaggio.

I tagli di percorso non possono essere depenalizzati con la boa nera o circuito, quindi sarà data al pilota una penalità di 6 punti per il numero delle boe saltate (si definisce salto di boa la virata effettuata solo ed esclusivamente in prossimità della boa, altrimenti sarà considerato taglio di percorso). È permesso toccare la boa sia con la tavola, sia col corpo del pilota.

Nel caso si stacchi una boa il pilota deve continuare la gara verso la boa successiva, considerando nulla la boa staccata. Sarà facoltà del Commissario Generale interrompere la prova nel caso si ravvisino problemi di sicurezza. La manche annullata verrà ripetuta dopo almeno 15 minuti.

Se un pilota cade e rialzandosi taglia il percorso omettendo delle boe in quanto impossibilitato ad effettuare la traiettoria del circuito, ciò non viene visto come un taglio di percorso. In quanto già penalizzato dalla caduta.

Art 3.6 L'inversione del circuito

L'inversione del circuito è qualora un pilota dovesse invertire il senso dell'andatura e fare il circuito o una parte del circuito nel senso opposto da quello comunicato durante la riunione dei piloti (Art 2.8), ed esposto sulla bacheca ufficiale del comitato di gara. L'inversione pena la squalifica dalla gara/hit.

Art 3.7 Pilota doppiato

Il pilota in ritardo di uno o più giri che sta per essere doppiato, non deve ostacolare il pilota più veloce. **Per tale infrazione sarà sanzionata con meno 1 punto.**

In caso di inosservanza delle segnalazioni (bandiere, bandiera con numero ecc.) è prevista la squalifica dalla hit o gara finale.

Art 3.8 Comportamenti in caso di caduta o ritiro

In caso di una caduta, se il pilota è in grado di ripartire, è consigliato seguire una linea al di fuori del percorso boe o nelle vicinanze per il tempo necessario a rialzarsi, al fine di non creare situazioni di pericolo per gli altri concorrenti. Il pilota caduto, al momento della ripartenza, non deve in alcun modo ostacolare gli altri concorrenti né trarre vantaggio dalla situazione.In caso di una caduta, il pilota non è in grado di ripartire per segnalare il bisogno di essere soccorso è obbligatorio alzare la mano.Il pilota che causa l'interruzione di una hit o gara finale per essere soccorso, non può, in caso di ripartenza, prendere parte alla ripartenza della stessa hit o gara finale.

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

Art. 3.9 – Rifornimento

È vietato il rifornimento di carburante in acqua. Questo è consentito solamente nell'area paddock e nella zona alaggi delle tavole (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.

Art. 4 – ARRIVI

Il vincitore è colui che taglia per primo il traguardo compiendo i minuti previsti +1 giro prendendo la 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.

Se c'è una parità nel punteggio di una serie delle hit tra due o più piloti, i punteggi di ciascun pilota devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore e la parità deve essere risolta al primo punto dove c'è una differenza in favore del pilota con miglior punteggio. Se persiste una parità tra due o più piloti essi devono essere classificati nell'ordine del loro punteggio nell'ultima hit/gara.

La classifica finale di Campionato Italiano (dopo tutte le tappe) sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai piloti partecipanti al Campionato Italiano. In caso di parità il titolo di Campione Italiano verrà assegnato al pilota che abbia vinto più gare; a parità di vittorie prevale il pilota che abbia conquistato più secondi posti, terzi posti ecc.

Art. 5 – PUNTEGGI

Art 5.1 Assegnazioni dei punteggi

Il punteggio da assegnare ai piloti partecipanti alle varie hit e delle gare finali di ogni tappa 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

La classifica dei piloti di una delle tappe/gare sarà determinata dal totale dei punteggi ottenuti nelle hit e gare. La classifica finale di Campionato Italiano sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai piloti partecipanti.

Art 5.2 Parità di punteggio

Se c'è una parità nel punteggio di una serie delle hit tra due o più piloti, i punteggi di ciascun pilota devono essere elencati in ordine dal migliore al peggiore e la parità deve essere risolta al primo punto dove c'è una differenza in favore del pilota con miglior punteggio. Se persiste una parità tra due o più piloti essi devono essere classificati nell'ordine del loro punteggio nell'ultima hit/gara.

Art 5.3 Penalità e detrazione

Ad ogni pilota che effettuerà delle infrazioni non depenalizzabili (art 3.2) verranno applicate delle penalità di punteggio, i punti saranno sottratti in base al numero delle infrazioni effettuate nella medesima gara (non dal totale punti delle giornate). Se il numero dei punti di penalità è superiore a quelli ottenuti nella gara il valore sarà zero.

- **1 punto** (**Art 3.7 Pilota doppiato**)
- **3 punti** (**Art.3.2 Salto di boa, Art 3.3 Depenalizzazione salto di boa**)
- **6 punti** (**Art. 2.5 - Modalità di partenza, Art 3.3 Depenalizzazione salto di boa, Art 3.5 Taglio del percorso**)

Art. 6 – CLASSIFICHE

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 finale di giornata viene fatta sommando i punti delle hit disputate: ES.:
1^ hit 25 punti + 2 ^ hit 20 punti = Classifica finale di giornata 45 punti.

Art. 7 – RECLAMI

I reclami devono essere presentati al Commissario Generale 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 o quella del 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. Il reclamo SPORTIVO dovrà essere accompagnato dall'apposita tassa reclamo di €100,00.
Nel caso in cui il reclamo sportivo venga accolto in favore del pilota reclamante verrà restituita la tassa versata.
Non sono accettati reclami tecnici.

Art. 8 - DELEGATO COMMISSIONE SPORTIVA MOTO D 'ACQUA

Il Delegato Commissione Sportiva alle manifestazioni nazionali ha i seguenti compiti:

• assiste gli organizzatori locali;
• 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 Commissario Generale;
• segnala al Commissario Generale eventuali comportamenti scorretti dei piloti; • redige un report della manifestazione.

Art. 9 - COMITATO DI EMERGENZA

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

- Commissario Generale;
- un rappresentante del C.O.L;
- il Delegato Commissione F.I.M.;

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

Art. 10 – 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 30 minuti dalla fine dello svolgimento dell'ultima gara di giornata e sarà "sub judice" ad eventuali rettifiche di classifica dovute a reclami o squalifiche.

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.

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.

Art. 1.0 - TAVOLA DA SURF MOTORIZZATA/FOIL ELETTRICO

Tavola da surf motorizzata indica una tavola che utilizza un motore a benzina entrobordo alimentato da una pompa idrogetto come fonte primaria di forza motrice.
È progettato per essere azionato da una persona seduta, in piedi o in ginocchio sulla tavola ed è controllata da una maniglia/controller.
Qualsiasi tavola da surf motorizzata alimentata a benzina deve essere omologata per partecipare alla competizione, la cilindrata della tavola non deve superare i 120 cc.
Le tavole da surf motorizzate devono essere conformi ai seguenti criteri: Il peso a secco non deve essere superiore a 22 kg in tutte le classi, eccetto FOIL. La lunghezza dello scafo non può superare i 200 cm; La larghezza dello scafo deve essere compresa tra 50 cm e 70 cm

Art. 1.1 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

L'intero sistema di alimentazione è un sistema chiuso. Il serbatoio del carburante originale deve essere utilizzato e non può essere modificato.

Art. 1.2 – RIPARAZIONI

L'equipaggiamento danneggiato, rotto non è necessariamente motivo di penalità a meno che non provochi una situazione di pericolo e dovrà necessariamente essere sistemato dal pilota prima dell'inizio di ogni manche comprese le prove

Art. 1.3 - CONFORMITÁ

Non sono ammessi pinne o timoni aggiuntive rispetto alle originali sul fondo dello scafo, sulla griglia di aspirazione o sulla piastra della pompa e comunque in nessuna parte dello scafo potranno esserci oggetti taglienti, contundenti o che possano creare pericolo.

La batteria deve essere contenuta all'interno dello scafo nel proprio alloggiamento e deve essere fissata con le cinghie apposite.
Il carburatore/l'impianto di alimentazione del carburante non deve avere alcun tipo di perdita.
I tubi flessibili del carburante devono essere fissati.

Art. 1.4 - MODIFICHE CONSENTITE

Per le tavole alimentate a benzina è possibile rimappare la centralina purché l'involucro rimanga originale.
È possibile sostituire o modificare il sistema di scarico con pezzi acquistati sul mercato aftermarket, purché venga adeguatamente fissato all'interno dello scafo, non potranno sporgere in nessun modo dallo scafo e non dovranno creare situazioni di pericolo.
È possibile modificare o sostituire il sistema di alimentazione intero anche reperendo pezzi sul mercato aftermarket, purché non generi situazioni di pericolo. Non è consentito alcun sistema di sovralimentazione.

È possibile sostituire l’intero corpo pompa idrogetto compresa l’asse, anche con pezzi di ricambio reperiti sul mercato aftermarket.
Si possono cambiare o modificare le pinne anche con pezzi di ricambio reperiti sul mercato aftermarket, purché non generino situazioni di pericolo. È possibile applicare una protezione aggiuntiva allo stacco di massa, purché ne consenta l’estrazione in caso di caduta o di perdita della tavola.