

REGOLAMENTO ATTIVITA' NAZIONALE ENDURANCE GRUPPO B 2008

1 – PREMESSA

In attuazione dello Statuto Federale che all'articolo 1 ultimo comma recita: “La Federazione Italiana Motonautica (F.I.M.) aderisce all'Unione Internazionale Motonautica (U.I.M.) e ne è l'unico rappresentante in Italia”, l'attività di Endurance Internazionale in Italia si svolge secondo i regolamenti U.I.M. e sue modifiche.

L'attività Nazionale Endurance è disciplinata secondo le norme di cui ai successivi articoli integrate dai predetti regolamenti U.I.M.

Le regole applicabili all'Endurance sono esclusivamente quelle comprese nel presente Regolamento od in un suo supplemento emesso dall'Autorità Sportiva Nazionale.

Nel presente Regolamento, tutte le unità da diporto, a prescindere dalle dimensioni, sono denominate “imbarcazioni”.

1.1 – La specialità Endurance è costituita allo scopo di favorire lo sviluppo della motonautica ed è riservata ad imbarcazioni, da diporto, monocarena di lunghezza compresa tra 4 e 8 metri.

1.2 - Le gare di Endurance si svolgono in acque aperte alla navigazione, pertanto devono effettuarsi nel rispetto del Codice della Navigazione, delle Leggi Nazionali e delle Ordinanze locali vigenti.

2 – PROVE DI CAMPIONATO DEL MONDO E CAMPIONATO D'EUROPA IN ITALIA

Lo svolgimento del C.M. e del C.E. è disciplinato dall'U.I.M., compatibilmente alle norme di sicurezza nazionali.

3 – ATTIVITA NAZIONALE

3.1 – PILOTI AMMESSI

Sono ammessi, all'attività Nazionale Endurance, i piloti regolarmente tesserati ad Associazioni affiliate alla F.I.M. in possesso di licenza e patente nautica (se richiesta per la condotta dell'imbarcazione iscritta) residenti in Italia; sono parimenti ammessi all'attività Endurance nazionale piloti di nazionalità straniera, in possesso di licenza o nulla osta della rispettiva Autorità Nazionale e non residenti in Italia. Tali piloti acquisiscono punti nelle singole gare e concorrono alla classifica finale di Campionato Italiano. I piloti privi della cittadinanza italiana sono esclusi da qualunque contributo, rimborsi e agevolazioni federali; possono accedere però ad eventuali premi di classifica messi in palio dai singoli organizzatori. I punteggi riferiti ai piloti italiani o stranieri con licenza italiana d'ogni Società ai sensi dello Statuto e del Regolamento Organico, formano la graduatoria delle Società per le Specialità.

3.1.2 - IMBARCAZIONI

Sono ammesse alle prove di C.I. le unità da diporto classificate come tali ai sensi della Legge 50/71 e successive modifiche ed integrazioni. Per ogni imbarcazione, all'atto dell'iscrizione, deve essere documentata la regolare omologazione alla navigazione rilasciata da un Ente Certificatore riconosciuto dalle Autorità Nazionali. Nel corso di una manifestazione non è ammessa la sostituzione dell'unità da diporto.

3.1.3 - Le imbarcazioni iscritte al C.I. possono essere sostituite, nel corso del Campionato Italiano, solo per causa di forza maggiore e per una sola volta. I punteggi per la definizione delle classifiche sono assegnati all'equipaggio. La sostituzione con un'imbarcazione d'uguale modello non comporta penalizzazioni nel punteggio. La sostituzione con un'imbarcazione non d'uguale modello alla precedente comporta, per l'equipaggio, la perdita del punteggio acquisito.

3.2 - MOTORI

Tutti i motori installati devono essere regolarmente omologati da un Ente Certificatore riconosciuto dalle Autorità Nazionali oppure dotati della dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore ovvero dal suo rappresentante stabilito nel territorio nazionale. Nel corso di una manifestazione è ammessa la sostituzione del/dei motori, nel rispetto delle normative.

3.3 – DIFFORMITÀ

Le difformità delle caratteristiche tecniche reali dell'imbarcazione e del motore a quelle descritte nei documenti presentati comporta l'esclusione dalla gara. A seguito di notifica al concorrente, i documenti presentati possono essere oggetto di verifiche d'ufficio post gara.

Tale situazione pone il concorrente sub-judice per la manifestazione in cui è stata notificata la verifica e fino al momento della definizione della pratica.

3.4 – ISCRIZIONI E CAUZIONI PER IL CAMPIONATO ITALIANO

È fatto obbligo agli equipaggi iscriversi al Campionato Italiano della classe secondo le norme indicate dalla F.I.M.

Contestualmente all'iscrizione, l'equipaggio deve versare alla F.I.M. una cauzione a titolo di garanzia per la partecipazione alle gare previste dal calendario nazionale, l'importo della cauzione è stabilito annualmente dal Consiglio Federale.

3.4.1 - RESTITUZIONE CAUZIONE

La cauzione sarà restituita a fine campionato se l'equipaggio parteciperà a tutte le gare previste a calendario, fatta eccezione per le cause di forza maggiore.

Le cause di forza maggiore devono essere comunicate alla FIM per iscritto, prima della manifestazione a cui si riferiscono.

La decisione dell'applicazione della clausola "causa di forza maggiore" è di pertinenza del Consiglio Federale, previo parere della Commissione.

Le cauzioni non distribuite saranno divise tra i piloti della stessa classe di appartenenza.

3.4.2 – ISCRIZIONI

I piloti regolarmente iscritti al Campionato Italiano sono automaticamente iscritti ad ogni singola prova, dovranno comunicare solo l'eventuale rinuncia di partecipazione.

La comunicazione della mancata partecipazione dovrà essere inviata per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del mercoledì precedente alla manifestazione stessa.

Per l'equipaggio che non comunicherà la mancata partecipazione è prevista un'ammenda pari a € 150,00 da versarsi alla prima manifestazione successiva.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, è obbligatoria solo per gli equipaggi che effettuano una partecipazione occasionale.

La stessa deve pervenire per iscritto alla F.I.M. entro le ore 24,00 del mercoledì precedente alla manifestazione.

L'iscrizione, per ogni singola prova di Campionato Italiano, dopo le ore 24,00 del mercoledì precedente, comporta un'ammenda di € 50,00.

3.5 - ASSEGNAZIONE TITOLI

I titoli di Campione Italiano saranno assegnati a tutte le classi che al momento della chiusura delle iscrizioni avranno almeno 4 iscritti

Per le classi che non hanno ottenuto il predetto numero minimo, è indetto il Trofeo Nazionale "Targa F.I.M."

La partecipazione ad una gara è accertata solo se si superano le verifiche amministrative e tecniche.

Ai fini dell'assegnazione del titolo è obbligatorio partecipare all'ultima gara.

3.6 - CLASSIFICA FINALE

La classifica finale sarà determinata dai punteggi ottenuti in tutte le prove effettuate dai partecipanti al Campionato Italiano. In caso di parità il titolo sarà assegnato all'equipaggio che conquisterà più secondi posti, terzi posti, ecc.

3.7 - PARTENZE

Le partenze possono avvenire:

- Singolarmente.
- Per batterie con barca starter.
- In gruppo con barca starter.

A seguito di comunicazione durante il briefing, la procedura di partenza può essere preceduta da un giro di ricognizione da effettuarsi dietro la barca starter.

Il superamento della barca starter, durante il giro di ricognizione, prevede il cartellino giallo. Se la manovra effettuata è ritenuta pericolosa, può essere dato il cartellino rosso.

Terminato il giro di ricognizione si darà inizio alla regolare procedura di partenza, eventuali ritardatari partiranno in coda al gruppo.

3.8 - PERCORSI

La lunghezza del percorso non può essere inferiore a 38 miglia nautiche. Il percorso può essere effettuato su più giri ognuno dei quali non può essere inferiore a 3 Mn, il percorso è in ogni caso quello approvato dalla Commissione, ogni eventuale modifica deve essere approvata dal Comitato d'emergenza.

3.8.1 – PERCORSO DI RISERVA

Il C.O. di una gara che si disputi in mare deve prevedere, nell'avamprogramma, anche un percorso di gara sostitutivo di lunghezza non inferiore al 50% del percorso normale.

3.9 – BOE DI VIRATA

Nelle gare in circuito la prima boa di virata deve essere posizionata ad almeno 1 Mn dalla linea di partenza. Quando il percorso segna un angolo di virata inferiore a 90 gradi, devono essere utilizzate due boe ancorate a circa 30 mt. di distanza tra loro; i concorrenti dovranno lasciarle entrambe all'interno del percorso.

In ogni tipo di percorso, come da indicazioni dell'avamprogramma o da specifiche durante il briefing pre gara, il salto di boa comporta la squalifica

Il danneggiamento di una boa comporta un'ammenda di € 50,00 da versarsi al C.O.

3.10 - ARRIVI E TEMPO MASSIMO

Il tempo massimo, previsto per le gare in circuito, è pari a sessanta minuti dall'orario della partenza. La bandiera a scacchi sarà esposta alla prima imbarcazione che transita sul traguardo dopo aver coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo, oppure alla prima imbarcazione che, al completamento del giro in corso dopo lo scadere dell'ora di gara, si trova in testa alla corsa.

La corsa ha termine dopo che l'imbarcazione, presunta al primo posto, taglierà il traguardo d'arrivo.

Tutte le altre imbarcazioni, indipendentemente dalla classe di appartenenza, saranno fermate al loro passaggio sul traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.

La classifica sarà stilata in base al numero dei giri percorsi da ogni imbarcazione. Ai fini del conteggio dei giri, l'ultimo verrà conteggiato soltanto se compiuto in un tempo non superiore al doppio del giro più veloce.

La bandiera a scacchi sarà ritirata allo scadere di detto tempo massimo.

Se la bandiera a scacchi è data prima che l'imbarcazione di testa abbia compiuto il numero dei giri previsti, oppure prima dello scadere dell'ora, la gara è considerata ultimata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto.

Se la bandiera a scacchi è esposta in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine gara previsto dal Regolamento della Manifestazione.

Se la bandiera a scacchi è esposta, per errore, ad un'altra imbarcazione che non sia in testa, sarà considerata come annuncio differito di un arrivo. La classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta all'imbarcazione di testa.

Per essere classificati è necessario completare almeno il 70% dei giri percorsi dall'imbarcazione presunta vincente della propria classe di appartenenza.

Tabella di riferimento per la definizione del 70% dei giri

Il calcolo è arrotondato per eccesso o per difetto al giro completo più vicino:

N° GIRI	70%	N° GIRI	70%	N° GIRI	70%
2	1	5	3	8	6
3	2	6	4	9	6
4	3	7	5	10	7

3.11 – ASSISTENZA ESTERNA

Durante una gara è consentita ogni forma d'assistenza, il rimorchio è consentito solo in caso d'avaria. I motori, gli equipaggiamenti e gli accessori possono essere riparati o sostituiti, è indifferente che le parti di ricambio siano trasportate a bordo dell'imbarcazione o che provengano dall'esterno.

L'imbarcazione deve, in ogni caso, tagliare il traguardo con i propri mezzi.

3.12 – BANDIERE E LORO SIGNIFICATI

- **Verde** – Partenza – Via libera
- **Rossa** – Arresto immediato della gara / Ripetizione procedura di partenza.
- **Gialla** – Situazione di pericolo / Attenzione prepararsi alla partenza.
- **Strisce giallo rossa** – Incidente risolto e/o coperto da soccorsi, i piloti devono proseguire.
- **Nera** – Squalifica / Obbligo di ritirarsi dal percorso.
- **Arancio** – Imbarcazione ritirata / Boa di virata.
- **Scacchi bianchi e neri** – Fine gara (salvo disposizioni diverse durante il briefing).

3.13 - BANDIERA NAZIONALE

Per l'intera durata della manifestazione ogni imbarcazione deve esporre la bandiera della Nazione d'appartenenza.

La bandiera della Nazione d'appartenenza può essere riportata sulla metà posteriore di ambedue le fiancate, sopra la linea di galleggiamento.

4 – SANZIONI

4.1 - CARTELLINO GIALLO

Può essere inflitto dal Commissario Generale per condotta pericolosa in gara o durante le prove ufficiali, per comportamenti scorretti dei piloti e dei loro accompagnatori (anche se non tesserati) avverso: Dirigenti Federali – Ufficiali di Gara – Cronometristi – Comitati Organizzatori – altri piloti ecc. e per la non tempestiva comunicazione dell'avvenuto ritiro.

Il Commissario Generale agisce su segnalazione di:

- Ufficiali di Gara.
- Delegato Commissione.

Il pilota, cui sono inflitti 3 cartellini gialli, nell'arco della stagione, perde il diritto a partecipare alla successiva manifestazione di Campionato Italiano (stagione in corso o stagione successiva).

Il Commissario Generale che infligge un cartellino giallo, dovrà evidenziarlo sui verbali di gara.

La segnalazione dovrà essere riportata sulla classifica che viene esposta.

4.2 - CARTELLINO ROSSO

Può essere inflitto dal Commissario Generale per gravi infrazioni (omissione di soccorso, condotta di guida pericolosa ecc ...) e comporta l'esclusione immediata dalla gara.

Il pilota che nel corso dell'anno venga squalificato per ragioni tecniche o si rifiuti di sottoporre il proprio complesso (barca e motore) a verifica in una prova di Campionato Italiano, sarà penalizzato come segue:

- **per ragioni tecniche:** squalifica della giornata più una successiva per la stessa classe in cui è stato squalificato e pena pecuniaria.
- **Per rifiuto di sottoporre il proprio complesso a verifica tecnica:** squalifica per tutto l'anno.

5 – RECLAMI

I reclami riguardanti irregolarità accadute durante la gara devono essere presentati dal concorrente al Presidente di Giuria entro 60 minuti dal suo arrivo.

Quelli avverso la classifica entro 60 minuti dall'esposizione della stessa.

Il reclamo firmato dal pilota deve essere accompagnato dalle previste tasse, stabilite annualmente dalla F.I.M.

6 – UFFICIALI DI GARA – CRONOMETRAGGIO

Il servizio Ufficiali di Gara è a cura del G.U.G. della F.I.M., il servizio cronometraggio obbligatorio è effettuato dalla F.I.Cr.

6.1 – DELEGATO COMMISSIONE FIM

Il Delegato della Commissione F.I.M. alle manifestazioni Nazionali ha i seguenti compiti:

- Assiste gli Organizzatori Locali.
- Partecipa, con parere consultivo, alle decisioni del Presidente di Giuria.
- Partecipa all'esame delle problematiche con il Commissario Generale cui compete la decisione finale.
- In emergenza, su richiesta del Commissario Generale, può sostituire uno degli Ufficiali di Gara.

6.2 – COMITATO D'EMERGENZA

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

- Commissario Generale
- Rappresentante del Comitato Organizzatore
- Delegato Commissione
- Rappresentante Piloti.

7 – CLASSIFICHE E PUNTEGGI

Al termine d'ogni gara, a cura del Commissario Generale ed in luogo previsto nel programma, devono essere esposte le classifiche finali per classi redatte in base alle norme F.I.M. / U.I.M. e dai seguenti punteggi:

1 ° classificato	400	punti	11 ° classificato	22	punti
2 ° classificato	300	punti	12 ° classificato	17	punti
3 ° classificato	225	punti	13 ° classificato	13	punti
4 ° classificato	169	punti	14 ° classificato	9	punti
5 ° classificato	127	punti	15 ° classificato	7	punti
6 ° classificato	95	punti	16 ° classificato	5	punti
7 ° classificato	71	punti	17 ° classificato	4	punti
8 ° classificato	53	punti	18 ° classificato	3	punti
9 ° classificato	40	punti	19 ° classificato	2	punti
10 ° classificato	30	punti	20 ° classificato	1	punto

8 – RIUNIONE PILOTI

La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di almeno un pilota per imbarcazione.

L'assenza del pilota e/o la mancanza della firma comporta l'esclusione dalla gara.
I piloti che si presenteranno in ritardo (dopo la firma di presenza) saranno sanzionati con un'ammenda di € 50,00.

9 – VERIFICHE POST GARA

A gara ultimata, tutte le imbarcazioni devono restare a disposizione degli Ufficiali di Gara per 60 minuti dall'esposizione della classifica, al fine di consentire le eventuali verifiche tecniche.

10 – PREMIAZIONE

La partecipazione alla premiazione è obbligatoria.

- L'assenza deve essere giustificata al Comitato Organizzatore.
- È obbligatoria la premiazione di ogni componente dell'equipaggio dei primi tre classificati.
- I concorrenti devono presentarsi sul podio con la tuta da gara o la divisa ufficiale.
- Non è consentito ai piloti premiati di presentarsi sul podio con in braccio bambini, animali o quant'altro.
- **L'infrazione al presente articolo, comporta una sanzione di € 50,00.**

11 – AVANPROGRAMMA

L'avanprogramma per l'organizzazione delle manifestazioni, deve essere redatto dal Comitato Organizzatore, secondo quanto indicato dalla F.I.M. e secondo la normativa riguardante le predisposizioni per la gara.

Deve essere inviato alla Commissione per l'approvazione, almeno 45 giorni prima dell'effettuazione delle manifestazioni Nazionali e Internazionali.

12 – GARE REGIONALI – INTERREGIONALI – CAMPIONATI REGIONALI

I Comitati/Delegazioni Regionali potranno effettuare manifestazioni a carattere Regionale previa segnalazione alla Commissione. (vige il regolamento di Campionato Italiano).

12.1 – Le manifestazioni Regionali e Interregionali sono aperte a tutti i piloti in possesso di Tessera Conduttore o Licenza F.I.M.

12.1.2 – È previsto effettuare prove di Campionato Italiano e Campionato Regionale nel corso della stessa manifestazione.

12.1.3 - I piloti che partecipano a gare di Campionato Italiano con Tessera Conduttore (come previsto dall'art. 12.1.2) rientrano nella classifica solo per il premio di giornata senza togliere i punteggi dei piloti iscritti al Campionato Italiano.

12.1.4 - I piloti che partecipano occasionalmente a gare di Campionato Italiano con licenza F.I.M. rientrano nella classifica solo per il premio di giornata senza togliere i punteggi dei piloti iscritti al Campionato Italiano.

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

NORMATIVE DI SICUREZZA

1 – Le normative di sicurezza sono stabilite annualmente dal Consiglio Federale per proposta della Commissione sulla base delle esperienze maturate nelle precedenti stagioni ed in funzione delle nuove tecnologie.

Integrazioni a tali norme, per impreviste ragioni di sicurezza, possono essere adottate dal Consiglio Federale anche in tempi successivi all'approvazione del Calendario o dei programmi attuativi.

2 – Equipaggiamento

2.1 – **Dotazioni di sicurezza** - Tutte le imbarcazioni, per l'intera durata della gara, prove comprese, devono avere a bordo tutte le dotazioni di sicurezza previste dalle leggi e norme in essere. Nel caso il Comitato Organizzatore Locale lo ritenesse necessario, possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle previste dalle leggi vigenti.

Tutti i componenti dell'equipaggio devono indossare un giubbotto salvataggio omologato da un Ente Certificatore riconosciuto dalle Autorità Nazionali, ed un casco arancione, parimenti omologato.

2.1.2- **Collegamenti Radio**- Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di apparecchio VHF marino, anche di tipo palmare omologato.

2.2 – **Stacco di sicurezza** - Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di stacco di sicurezza. Se il dispositivo è azionato per mezzo di un cavetto collegato al primo pilota, anche l'eventuale secondo pilota deve essere collegato.

Un duplicato del cavetto deve essere sistemato in posizione visibile.

2.3 - **Tuta da gara** - Durante lo svolgimento della gara e delle prove ufficiali, è obbligatorio l'uso della tuta da gara.

L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di € 50,00.

3 - Suspendite

Tutte le imbarcazioni devono essere dotate di suspendite omologate.

4 - Serbatoi

I serbatoi di carburante devono essere di tipo omologato e la loro installazione deve essere conforme alla Norma ISO attualmente in vigore.

5 - Assistenza medica e soccorsi

Come da protocollo corrente.

Tutte le unità di assistenza dislocate lungo il percorso devono essere collegate via radio con la Direzione di Gara.

6 - Assistenza tra concorrenti

6.1 – L'assistenza tra i concorrenti è un obbligo imprescindibile ogni qualvolta sia in pericolo la vita umana; in detti casi è prescritto prestare assistenza ed assicurarsi del sopraggiungere dei soccorsi o sostituirsi a loro in caso di necessità.

L'omissione di soccorso comporta l'applicazione dell'art. 4.2 del Regolamento Nazionale Endurance.

6.1.1 – Per l'equipaggio che presta soccorso è prevista la reintegrazione in classifica secondo le seguenti normative:

- **Gara in circuito in più giri:**

Si ricostruisce il tempo finale sulla media dei giri completati, annullando il tempo del/dei giri in cui l'equipaggio ha prestato il soccorso.

- **Gara in linea:**
si ricostruisce il tempo finale sulla media dei settori cronometrati, annullando il tempo del settore in cui l'equipaggio ha prestato soccorso.

7 – Ritiri

L'equipaggio che intende ritirarsi deve comunicarlo tempestivamente alla Direzione Gara ed issare la bandiera arancione.

8 – Certificazione CE e massima potenza installabile ad esclusivo uso agonistico

Con l'entrata in vigore della Norma ISO/FDIS/11592, che prevede la possibilità di installare sulle imbarcazioni e sui battelli pneumatici, a determinate condizioni, una potenza maggiore di quella derivante dall'applicazione della formula base, il Consiglio Federale, per proposta della Commissione, ad esclusivo uso agonistico, dispone quanto segue:

8.1 - **La "massima potenza installabile"** deve intendersi quella derivante dalle formule base, con le maggiorazioni di potenza stabilite dalla F.I.M. ad esclusivo uso agonistico.

8.2 – **Formule Base e relative maggiorazioni** di potenza consentite.

8.2.1 – Battelli pneumatici inferiori a Lh 8 metri con motore Fuoribordo

Per tutte le categorie:

- $ISO/DIS\ 6185-3 = (Lh \times Bh \times 10) - 33 = Kw \times 1.36 = CV$

Maggiorazione consentita solo per le categorie Boat Production e Super Boat Sport:

- Risultato formula base + 30%* = CV

8.2.2 – Battelli Pneumatici inferiori a Lh 8 metri con motore EFB o EB

Per le categorie Boat Production e Super Boat Sport:

- $ISO/DIS\ 6185-3 = (Lh \times Bh \times 10) - 33 = Kw \times 1.36 = CV$

Maggiorazioni consentite:

- $(\text{Risultato formula base} + 35\%) + 25\%* = CV$

8.2.3 – Imbarcazioni inferiori a Lh 8 metri con motore Fuoribordo

Per tutte le categorie:

- $ISO/FDI\ 11592 = (Lh \times Bh \times 16) - 67 = KW \times 1.36 = CV$

Maggiorazioni consentite solo per le categorie Boat Production e Super Boat Sport:

- Risultato formula base + 20%* = CV

8.2.4 – Imbarcazioni inferiori a Lh 8 metri con motore EFB o EB

Solo per la categoria Super Boat Sport:

ISO/FIDIS 11592 = (considerando che la Norma ISO in oggetto consente che l'installazione della massima potenza installabile, per i motori EF – EFB, sia a discrezione del Costruttore) la FIM, ad esclusivo uso agonistico, dispone quanto segue:

l'incremento di potenza consentito sarà quello derivante dal risultato della formula base applicata per le imbarcazioni con motore fuoribordo, con le seguenti maggiorazioni:

$(\text{Risultato formula base} + 35\%) + 20\% = CV$ per categoria Boat Production.

$(\text{Risultato formula base} + 35\%) + 25\% = CV$ per categoria Super Boat Sport.

* Derivante dalla prova (test previsto dalla Norma CE)

8.3 – Documentazione richiesta

Le imbarcazioni certificate CE a cui sono state apportate incrementi di potenza, dovranno essere in possesso di tutta la documentazione tecnica e della comprovata effettuazione di tutti i test previsti dalle Norme CE attualmente in vigore.

8.4 – Le imbarcazioni costruite prima dell'entrata in vigore delle Norme CE non potranno, in nessun caso, eccedere dalla massima potenza installabile indicata nei rispettivi certificati d'omologazione che, in ogni caso, non deve essere superiore a quanto previsto dagli art. 8.1 – 8.2 delle Normative di Sicurezza.

8.5 – Per Lh s'intende la misura indicata come lunghezza fuori tutto (escluso bottacci ed appendici non strutturali) nella documentazione d'omologazione.

Per Bh s'intende la misura indicata come larghezza fuori tutto (escluso bottacci ed appendici strutturali) nella documentazione d'omologazione.

7 – Vietato Fumare

E' vietato fumare nella zona parcheggio scafi, nella zona gru per varo e alaggio scafi e sui pontili per attracco scafi. L'infrazione al presente articolo comporta un'ammenda di Euro 105,00.=.

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

PROGRAMMA ATTUATIVO ENDURANCE

1 – VALIDITÀ

Le nuove disposizioni devono essere emesse dalla F.I.M. non meno di 120 giorni prima dell'inizio della stagione agonistica.

2 – EQUIPAGGIO

2.1 - Per ogni imbarcazione, l'equipaggio può essere costituito da una sola persona; è data facoltà di imbarcare un secondo componente, ambedue devono essere iscritti all'Autorità Nazionale d'appartenenza.

2.2 - L'età minima per essere imbarcati è di 16 anni già compiuti alla data della disputa della gara. I componenti l'equipaggio che non hanno raggiunto la maggiore età, devono esibire l'autorizzazione a gareggiare rilasciata da chi esercita sugli stessi la potestà. Non è possibile prendere il comando dell'imbarcazione in mancanza dei requisiti prescritti dal presente Regolamento.

2.3 - All'atto delle verifiche amministrative, i componenti l'equipaggio devono esibire in originale i seguenti documenti:

- Licenza F.I.M. per il primo pilota e/o nulla osta della rispettiva Autorità Sportiva Nazionale.
- Tessera conduttore nei seguenti casi:
- Secondo pilota solo se non abilitato alla conduzione dell'imbarcazione
 - Partecipazione a classe promozionale.
 - Partecipazione a prove regionali concomitanti con prove di Campionato Italiano.
 - Partecipazione a manifestazioni di Campionato Italiano, autorizzate dal Consiglio Federale (Pavia-Venezia, 100 Miglia del Lario, ecc.)
 - Patente nautica, quando richiesta per la conduzione dell'imbarcazione.
 - Documenti relativi all'imbarcazione ed all'apparato motore.

3 – CATEGORIE

Le categorie in cui si articola l'Endurance Gruppo B sono le seguenti:

- Pro (promozionale)
- Boat Production
- Super Boat Sport

4 - CLASSI

Le categorie sono ripartite in Classi in relazione alle caratteristiche tecniche individuate e considerate nel presente regolamento.

5 - MOTORI

5.1 – I modelli di motori derivati da un modello base, cui sono state apportate modifiche per l'incremento delle prestazioni e destinati specificatamente all'impiego sportivo, anche se compresi nel catalogo del costruttore, non sono ammessi nella categoria Pro e Boat Production.

5.2 - Le motorizzazioni dotate di sovralimentazione* non sono ammesse nelle categorie Pro e Super Boat Sport.

*(per sovralimentazione s'intende turbo compressore o compressore volumetrico, non è da ritenersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta del carburante che il costruttore dell'unità motrice adotta di primo montaggio).

5.3 - Tutte le imbarcazioni devono essere in grado di poter manovrare con motore acceso in marcia avanti – folle - retromarcia

6 – CARBURANTE

6.1 – È ammesso esclusivamente l'impiego di carburante commerciale, così come fornito dai punti di rifornimento pubblici ubicati nelle aree portuali o stradali.

È escluso ogni tipo di additivo liquido, solido, gassoso, di potenziamento o antidetonante.

7 – NUMERO DI GARA

7.1 – Ogni imbarcazione deve essere contraddistinta da un numero di gara, assegnato di norma, dall'Autorità Sportiva Nazionale. Gli Organizzatori possono attribuire un diverso numero di gara, nel caso si presenti la necessità.

7.2 - Il numero di gara deve essere preceduto dalla lettera distintiva della categoria d'appartenenza, come segue:

P per categoria Pro
B per categoria Boat Production
S per categoria Super Boat Sport

7.3 – Il numero di gara deve essere compreso in apposito spazio bianco ed avere le dimensioni previste dal regolamento U.I.M., è facoltà della Direzione Corsa accettare delle identificazioni di dimensioni diverse alla norma, rese necessarie dalla particolare conformazione delle imbarcazioni, purché efficaci.

8 – NORME ANTI INQUINAMENTO

L'imbarcazione non deve lasciare persistenti tracce oleose sulla superficie dell'acqua in nessuna delle fasi della gara, prove comprese.

9 – GENERALITÀ

9.1 - Le imbarcazioni ammesse al Gruppo B devono avere una motorizzazione con cilindrata totale non inferiore a 500 cm³.

9.2 - È consentita l'installazione di due motori solamente se detta soluzione è stata prevista dalla certificazione/omologazione dell'imbarcazione. In tali casi, la motorizzazione deve essere costituita da due motori identici.

9.3 – Gli organi di governo (timonerie) di serie possono essere sostituite con altre più adatte all'andatura sportiva. In ogni caso tutta la componentistica deve essere adatta per le caratteristiche dell'imbarcazione e costruita da ditte specializzate certificate CE.

La documentazione (certificazione in originale del cantiere costruttore e/o cataloghi in originale del costruttore della componentistica) comprovante l'idoneità di tutte le parti che compongono l'organo di governo, deve essere esibita sul campo di gara su richiesta del Commissario Tecnico.

9.4 – I sedili di guida possono essere sostituiti con altri più adatti all'andatura sportiva.

9.5 – Le classi di appartenenza delle imbarcazioni partecipanti al Campionato Italiano Endurance Gruppo B sono identificate da vari parametri fra cui la potenza di omologazione delle motorizzazioni. Il valore della potenza serve per identificare una motorizzazione e collocarla all'interno delle norme previste per l'omologazione dell'imbarcazione. La potenza, di fatto, identifica

una motorizzazione ben precisa. Di conseguenza tutte le caratteristiche di cilindrata e tecnico costruttive, del motore, sono verificabili.

9.6 – Le potenze indicate nelle limitazioni di classe hanno una tolleranza del 5% rispetto a quelle rilevate dalla documentazione, come previsto dalla normativa internazionale.

10 – CATEGORIE

10.1 - PRO (P)

La categoria PRO (promozionale) comprende esclusivamente le imbarcazioni monomotore con motorizzazione **Fuoribordo** strettamente di serie, come da catalogo del costruttore, con le caratteristiche sotto specificate:

- Peso minimo* non inferiore a: kg. 750
 - * Il peso minimo è da rilevare a fine gara, ed è riferito all'insieme:
 - Complesso imbarcazione.
 - Dotazioni di bordo.
 - Residui carburante.
 - Eventuale zavorra dichiarata.
- Potenza massima: c.v. 150 rilevata dal documento del motore.
- Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.
- Numero max cilindri: 4 (quattro).
- Non sono ammesse le motorizzazioni dotate di sovralimentazione*
*(per sovralimentazione s'intende: turbo compressore o compressore volumetrico, non è da ritenersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta del carburante che il costruttore dell'unità motrice adotta di primo montaggio).
- Non è ammesso l'utilizzo di distanziali con spessore superiore a 30 mm, ovvero qualsiasi dispositivo che aumenta la distanza dell'unità motrice dallo specchio di poppa dell'imbarcazione (Bracket , Jack Plates , ecc.).
- Non è ammesso il sistema di sollevamento del motore (Power-Lift).
- Non è ammesso qualsiasi meccanismo aggiunto per modificare l'altezza del motore durante la competizione

Nota esplicativa:

A. Nelle categorie PRO (promozionale) non sono ammesse trasmissioni tipo racing (piedi corsa) e trasmissioni a linea d'asse di superficie.

B. Nelle categorie PRO (promozionale) non sono ammessi cambi di velocità a più rapporti.

10.2 - BOAT PRODUCTION (B)

La categoria BOAT PRODUCTION comprende le imbarcazioni con motorizzazioni **FB - EB – EFB Benzina e Diesel** con le caratteristiche sotto specificate:

- Non è ammessa la partecipazione di imbarcazioni certificate/omologate come unico esemplare.
- Non è consentito applicare alle imbarcazioni pontature fisse, sono ammessi tendalini amovibili.
- Le unità motrici presenti sulle imbarcazioni iscritte al Campionato Italiano Endurance, categoria Boat Production, devono avere i condotti che raccolgono la totalità dei gas scarico convogliati all'interno del diametro dell'elica. (fuoribordo con scarico all'asse elica, entrobordo con comando a poppa con scarico integrato)

FB

Cilindrata massima: c.c. 4050 .

Numero max cilindri: 6

Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

Peso minimo: kg. 1200

Per le imbarcazioni dotate di doppia motorizzazione FB, quando l'omologazione lo consente, comunque sempre nel rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi, è consentita una cilindrata massima complessiva di c.c. 5750 con due motorizzazioni identiche e con un massimo di 4 (quattro) cilindri per ogni motore. Il peso minimo consentito sarà di: kg. 1400.

EB-EFB Benzina

Cilindrata massima: c.c. 6300

Numero massimo cilindri: 8

Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

Peso minimo: kg. 1400

Per le imbarcazioni dotate di doppia motorizzazione EB-EFB Benzina, quando l'omologazione lo consente, comunque sempre nel rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi, è consentita una cilindrata massima complessiva di c.c. 7000 con due motorizzazioni identiche e con un massimo di: 4 (quattro) cilindri per ogni motore. Il peso minimo consentito sarà di: kg. 1400.

EF-EFB Diesel

Cilindrata massima: c.c. 3700.

Numero massimo cilindri: 6

Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

Peso minimo: kg. 1200

Per le imbarcazioni dotate di doppia motorizzazione EB-EFB Diesel, quando l'omologazione lo consente, comunque sempre nel rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi, è consentita una cilindrata massima complessiva di c.c. 5000 con due motorizzazioni identiche e con un massimo di: 5 (cinque) cilindri per ogni motore. Il peso minimo consentito sarà di: kg. 1400.

10.3 - SUPER BOAT SPORT (S)

La categoria SUPER BOAT SPORT comprende anche le imbarcazioni certificate/omologate come unico esemplare.

Non sono ammesse le motorizzazioni dotate di sovralimentazione*

*(per sovralimentazione s'intende turbo compressore o compressore volumetrico, non è da ritenersi sovralimentazione qualsiasi sistema di iniezione diretta del carburante che il costruttore dell'unità motrice adotta di primo montaggio).

Le classi previste sono le seguenti:

Classe S 1

- **Eb - EFB:**
 - Peso minimo per imbarcazioni: come da grafico Art. 11
 - Cilindrata massima: c.c. 8.300
 - Numero max cilindri: 8 (otto).
 - Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

- **FB:**
 - Peso minimo: come da grafico Art. 11
 - Potenza massima: con le limitazioni specifiche previste dall'art. 8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

Classe S 2

- **EB – EFB:**
 - Peso minimo: come da grafico Art. 11
 - Cilindrata massima: c.c. 6300
 - Numero max cilindri: 8 (otto).
 - Rispetto delle limitazioni specifiche previste dall'art.8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

- **FB:**
 - Peso minimo: come da grafico Art. 11
 - Potenza massima: con le limitazioni previste dall' art.8 della normativa sicurezza e relativi paragrafi.

Art. 11 - PESO MINIMO

TABELLA PESI S1 EB-EFB

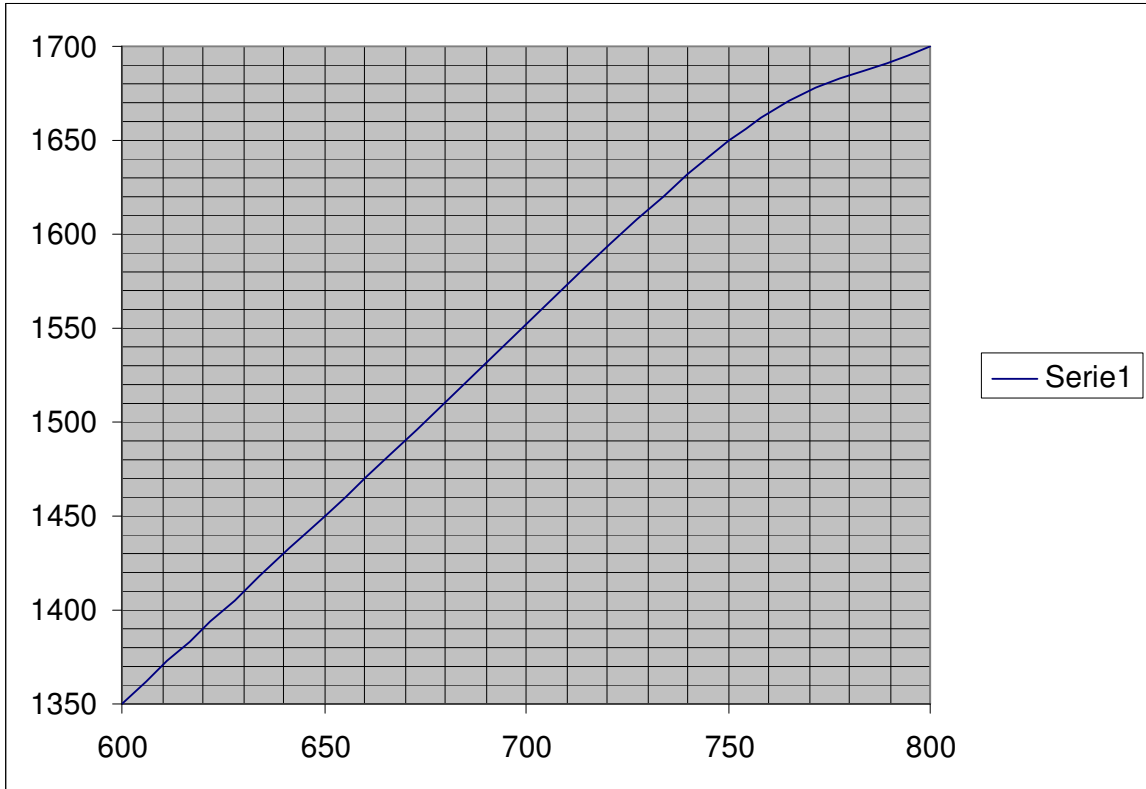


TABELLA PESI S2 EB-EFB

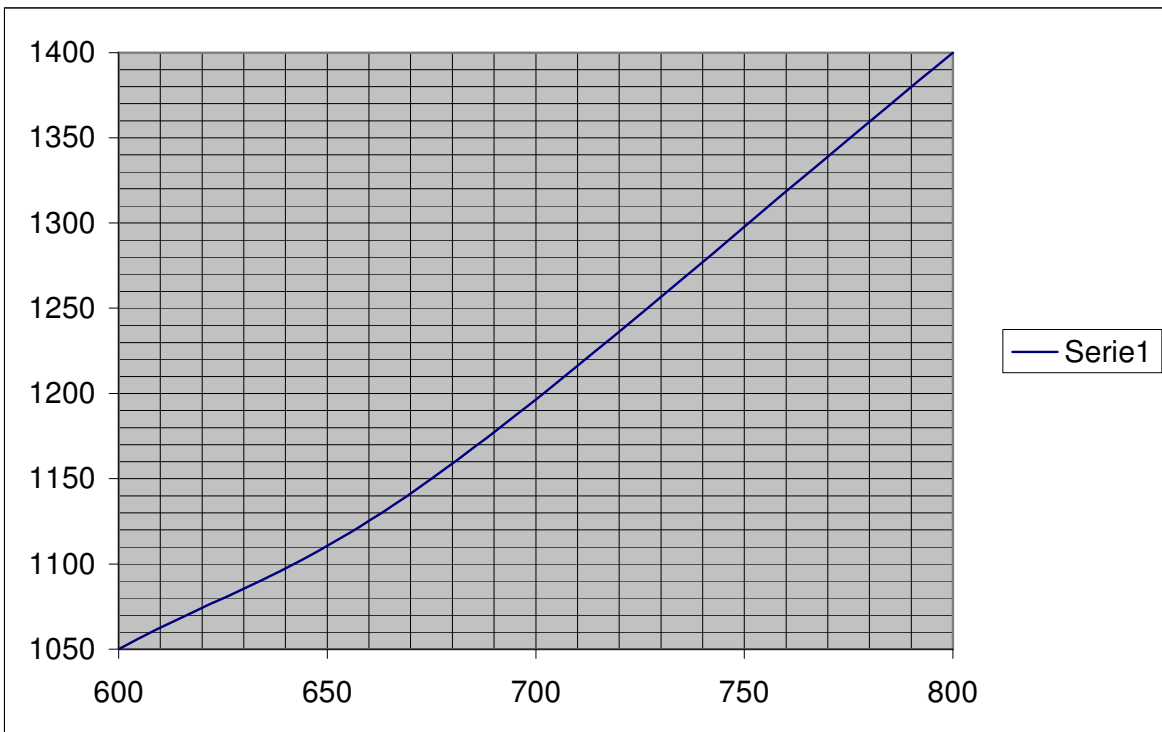


TABELLA PESI S1 FB

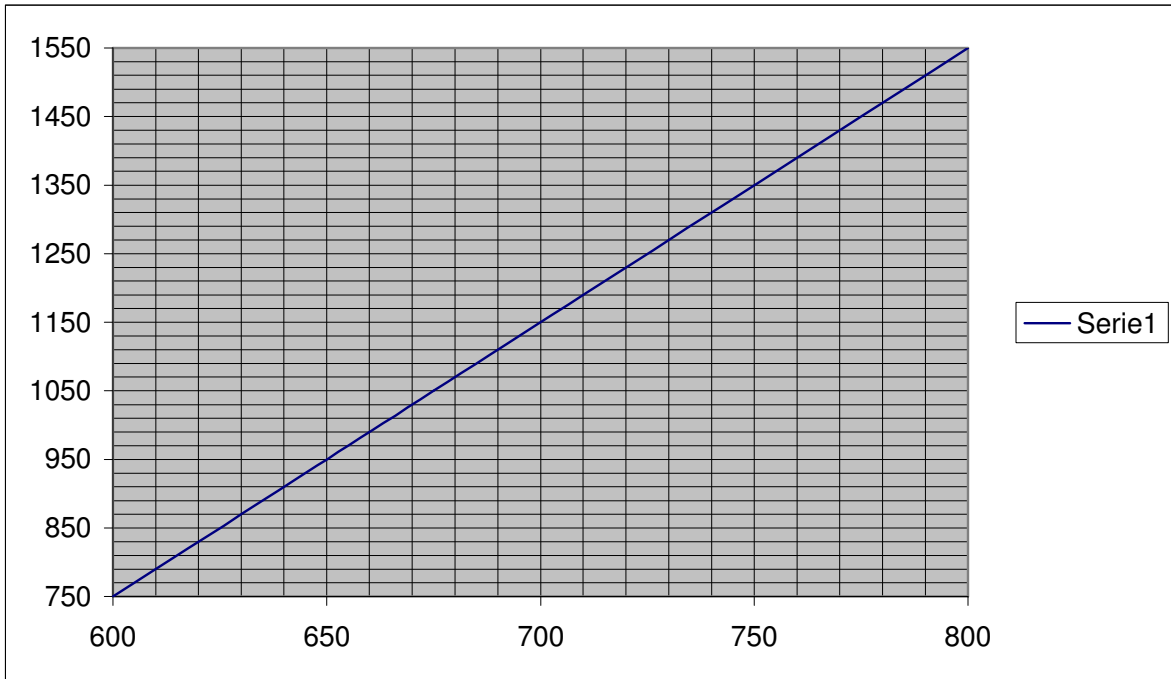
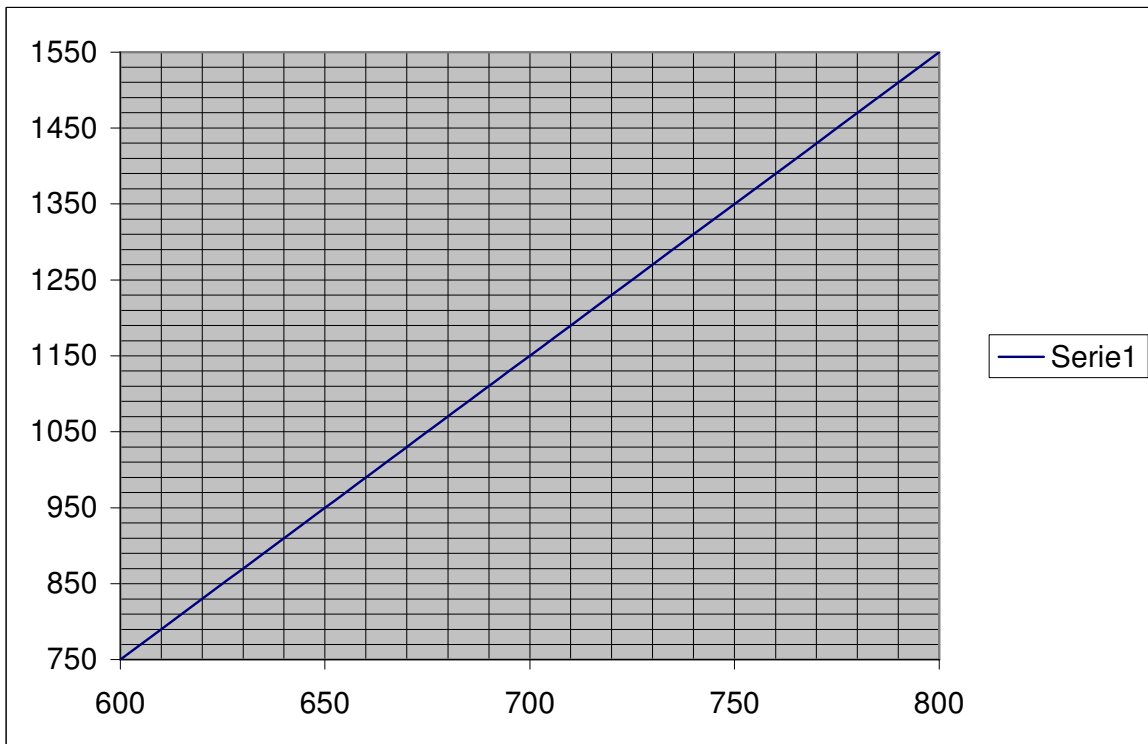


TABELLA PESI S2 FB



11.1 – Verifica peso.

Per la categoria Super Boat Sport, il peso minimo consentito per ogni imbarcazione, va letto nell'apposita tabella, incrociando l'asse della lunghezza dell'imbarcazione (cm.), rilevata dai documenti dell'imbarcazione (Lh), e la curva di compensazione adottata.

All'incrocio, sull'asse riportante i kg. si legge il peso relativo arrotondando per eccesso.

Il peso minimo è da rilevare a fine gara, ed è riferito all'insieme:

- Complesso imbarcazione.
- Dotazioni di bordo.
- Residui carburante.
- Equipaggio in assetto gara*.
*(ESCLUSO PER LA CATEGORIA PRO)
- Eventuale zavorra dichiarata.

La zavorra può essere solo di tipo solido, deve essere fissata in modo inamovibile alla struttura dell'imbarcazione, non è ammesso il fissaggio con cime, elastici od altro materiale di facile rimozione.

L'esistenza ed il peso della zavorra devono essere dichiarati ed annotati sulla SCHEDA TECNICA a cura del Commissario Tecnico.

Alla fine di ogni gara, tutte le imbarcazioni e relativi piloti, devono restare a disposizione del Commissario Tecnico per le eventuali procedure di verifica peso e relative ispezioni.

Durante le procedure di verifica peso, l'imbarcazione non deve contenere liquidi diversi dal residuo di carburante e solidi che non siano dotazioni di bordo o zavorra dichiarata.

Il peso del/dei piloti sarà quello corporeo con la sola aggiunta dell'abbigliamento da gara.

Qualora si verifichi un peso minimo inferiore a quanto previsto, sarà applicata la sanzione di cui all'art. 4.2 del Regolamento Nazionale Endurance, relativa alla squalifica tecnica.

12 - SCHEDA TECNICA

Per ogni imbarcazione, alla prima prova di Campionato Italiano, sarà compilata, a cura del Commissario Tecnico, una scheda tecnica che riporterà, oltre alle caratteristiche dello scafo e della motorizzazione, quanto di seguito elencato:

- Posizionamento e numero dei serbatoi carburante.
- Posizionamento e numero serbatoi acqua.
- Posizionamento e peso di eventuale zavorra.

Ogni modifica, rispetto a quanto dichiarato, deve essere comunicata al Commissario Tecnico al momento delle verifiche pre gara.

Qualora, in sede di verifica tecnica, si riscontreranno difformità rispetto a quanto dichiarato, sarà applicata la sanzione di cui all'art. 4.2 del Regolamento Nazionale Endurance, relativa alla squalifica tecnica.

IL MANCATO RISPETTO DELLE PRESENTI NORMATIVE COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA E DISCIPLINA.

CAMPIONATO ITALIANO COSTRUTTORI

1- Per incrementare l'inserimento e l'avvicinamento dei Cantieri costruttori di unità da diporto, il Consiglio Federale per proposta della Commissione, istituisce il titolo di:

Campione Italiano Costruttori Endurance gruppo B

2 – Il titolo sarà assegnato al Cantiere che ha acquisito il maggior punteggio nelle gare a calendario del Campionato Italiano.

3 - Per ogni gara è redatta una classifica finale, sommando il punteggio acquisito dal piazzamento delle unità dello stesso Cantiere dal 1 ° al 6 °classificato per ogni classe.

La classifica finale sarà stilata considerando solo i punteggi acquisiti da imbarcazioni appartenenti alle seguenti categorie e classi costituite a norma del regolamento nazionale:

- **Promozionale**
- **Boat Production**
- **Super Boat Sport**

4 - Il punteggio sarà assegnato come segue:

1° classificato 100 punti

2° classificato 80 punti

3° classificato 60 punti

4° classificato 40 punti

5° classificato 20 punti

6° classificato 10 punti

5 - Il Cantiere vincitore é autorizzato dalla F.I.M. a fregiarsi del titolo di "**Campione Italiano Costruttori**" nella propria organizzazione.

CAMPIONATO CONTINENTALE PILOTI

1- Generalità

I titoli di Campione Continentale sono assegnati ai concorrenti vincitori di ogni categoria, secondo le normative U.I.M. in vigore.

1.2 - All'assegnazione del titolo di Campione Continentale partecipano il primo pilota e l'eventuale secondo pilota dell'unità in gara.

1.3 - L'assegnazione del titolo può essere effettuata con un numero minimo di due gare, anche disputate in unica località.

1.4 - La classifica finale è redatta in base alla somma dei punteggi ottenuti nella/e gara/e a calendario continentale.

CAMPIONATO CONTINENTALE COSTRUTTORI

È istituita la possibilità di assegnare il titolo di **Campione Continentale Costruttori** al Cantiere che ha acquisito il maggior punteggio nelle gare a calendario continentale.

Per ogni gara è redatta una classifica sommando il punteggio acquisito dal piazzamento dell'unità dello stesso Cantiere dal 1° classificato al 6° classificato per ogni classe.

La classifica finale è stilata considerando solo i punteggi acquisiti da imbarcazioni appartenenti alle seguenti categorie:

- PROMOZIONALE
- BOAT PRODUCTION
- SUPER BOAT SPORT

Il Cantiere vincitore è autorizzato a fregiarsi del titolo di **Campione Continentale Costruttori** nella propria organizzazione.

ENDURANCE Gruppo B

ALLEGATO TECNICO

Categoria Super Boat Sport

Tutti i motori devono essere omologati e forniti dalla rete di vendita. Le parti di ricambio del motore e le eventuali parti sostituite o sostituibili, come dai punti seguenti, devono essere fornite dalla rete di vendita come pezzi disponibili a catalogo. Un catalogo del fornitore del componente deve essere disponibile in sede di verifica.

Tutte le modifiche non espressamente consentite sono vietate.

1. La cilindrata totale del motore non può essere modificata oltre quanto consentito dalla rialesatura. È ammessa la rialesatura del cilindro con una maggiorazione non superiore ai 0,040" (1 mm).
2. Albero motore, bielle, volano, pistoni e tutti gli elementi del "gruppo rotante " sono liberi.
3. Bielle ed albero motore devono essere in acciaio. La corsa del pistone deve rimanere inalterata.
4. Le lavorazioni meccaniche interne al motore sono permesse. Il numero delle candele e delle valvole non possono essere variati.
5. È consentito impiegare solo i carter motore originali per quel tipo di motore.
6. E' consentito sostituire la testata con altra disponibile a catalogo per quel tipo di motore rimanendo consentito su tali elementi quanto al punto 4.
7. È permessa la sostituzione delle canne cilindro.
8. Valvole, alberi a camme, bicchierini, molle, ingranaggi, catena o cinghia di distribuzione e tutti gli elementi della distribuzione possono essere sostituiti.
9. È consentito sostituire o eliminare le guarnizioni tenuta del motore.
10. È consentita la sostituzione dei carburatori con altri disponibili a catalogo per quel tipo e modello di motore. L'alimentazione aria/carburante prevista dal costruttore per quel tipo e modello di motore deve rimanere come l'originale. Non è ammesso nessun tipo di modifica ad eccezione della sostituzione dei getti nei motori a carburatore e la rimappatura e/o centralina per i motori ad iniezione elettronica (non può essere cambiato il numero di iniettori rispetto l'originale).
11. Il sistema d'aspirazione previsto dal costruttore per quel tipo e modello di motore deve rimanere come l'originale. Non è ammesso nessun tipo di modifica. L'elemento filtrante deve essere presente in forma di filtro in carta, spugna, pacco lamellare metallico o pacco rete metallico. Non sono consentite le trombette d'aspirazione ed i convogliatori dinamici diretti al sistema d'aspirazione.
12. La configurazione esterna del carter motore deve rimanere di serie come fornito dal costruttore. È fatto divieto di sostituire elementi con altri disponibili a catalogo per quel tipo e modello di motore.
13. È permessa la sostituzione di candele, cavi e pipette delle candele, fili elettrici, bulloneria, tubi dell'acqua, fascette, anodi, filtri olio, eliche.

14. È consentito eliminare la pompa dell'idroguida.
15. È permesso eliminare l'intero sistema di lubrificazione separata nei motori con ciclo a due tempi.
16. È permessa la sostituzione dell'intero complesso di scarico con componente disponibile a catalogo per quel tipo e modello di motore; come da catalogo fornito dal costruttore dello scarico o del motore, purché di tipo a completa miscelazione gas di scarico – totalità acqua di raffreddamento. I fori di uscita dell'acqua di raffreddamento devono essere posizionati internamente ad almeno 10 cm. dalla fine del tubo di scarico. Copia del catalogo deve essere fornita al Commissario Tecnico in caso di richiesta durante le verifiche.
17. Non è consentito l'uso di cambi di velocità a più rapporti.
18. È permesso eliminare il limitatore di giri.
19. È permesso il rinforzo dell'ancoraggio tra il gambale e la barra di sterzo nei motori fuoribordo.
20. È ammesso esclusivamente l'impiego di carburante commerciale, così come fornito dai punti vendita pubblici ubicati nelle aree portuali o stradali.
21. È escluso ogni tipo d'additivo: liquido, solido, gassoso, di potenziamento o d'antidettonanza come previsto dal Regolamento Nazionale e UIM.
22. Le modalità di verifica del carburante sono previste dall'allegato tecnico "VERIFICA CARBURANTE" e sono le uniche applicabili ai fini della corrispondenza di cui all'art. 18.

Nota esplicativa:

A. Nella categoria Super Boat Sport sono ammesse trasmissioni tipo racing (piedi corsa) e trasmissioni a linea d'asse di superficie.

B. Nelle categorie Super Boat Sport non sono ammessi cambi di velocità a più rapporti.

IL PRESENTE ALLEGATO È PARTE INTEGRANTE DEL REGOLAMENTO NAZIONALE ENDURANCE.

IL MANCATO RISPETTO DELLE PRESENTI NORMATIVE COMPORTA L'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA

ENDURANCE Gruppo B

ALLEGATO TECNICO

Categorie Boat Production

Tutti i motori devono essere strettamente di serie.

Il presente allegato tecnico prevede le modifiche permesse.

Tutte le modifiche non citate non sono permesse.

1. Sono permesse esclusivamente le parti di ricambio, previste dal costruttore per quel tipo e modello di motore come da catalogo ed esploso del motore.
2. Tutti i ricambi devono essere del tipo fornito dalla rete di vendita.
3. I cilindri possono essere alesati fino alla maggiorazione prevista dal costruttore per quel modello di motore. I pistoni maggiorati devono essere ricambi originali come previsto dall'art. 1
4. Nei motori con ciclo a due tempi è permesso ripristinare, dopo l'alesatura, la smussatura delle luci dei cilindri; l'altezza massima della smussatura non può superare i mm 1,5 e l'angolo non può essere superiore a 30°.
5. È permessa la sostituzione con parti non originali solo nei seguenti particolari: candele, cavi e pipette delle candele, fili elettrici, bulloneria, tubi dell'acqua, fascette, anodi, filtri olio, eliche.
6. È permesso il rinforzo dell'ancoraggio tra il gambale e la barra di sterzo nei motori fuoribordo.

Nota esplicativa:

A. Nelle categorie Boat Production non sono ammesse trasmissioni tipo racing (piedi corsa) e trasmissioni a linea d'asse di superficie.

B. Nelle categorie Boat Production non sono ammessi cambi di velocità a più rapporti.

IL PRESENTE ALLEGATO È PARTE INTEGRANTE DEL REGOLAMENTO NAZIONALE ENDURANCE.

IL MANCATO RISPETTO DELLE PRESENTI NORMATIVE COMPORTA L'APPLICAZIONE DELLE SANZIONI PREVISTE DAL REGOLAMENTO DI GIUSTIZIA.