

Motocross

Annesso // R.M.M.



MOTOCROSS

PARTE PRIMA

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva la facoltà di demandare ad un'Azienda specializzata la gestione dell'immagine, la promozione degli eventi e/o l'organizzazione delle prove titolate nazionali ed internazionali, con modalità che saranno illustrate ai Moto Club organizzatori in una riunione appositamente convocata.

Tutti gli organizzatori, assegnatari di gare titolate internazionali e/o nazionali di Motocross, hanno l'obbligo di organizzare anche manifestazioni a carattere territoriale.

I Promotori e/o gli Organizzatori potranno istituire premi speciali che dovranno essere dichiarati nel Regolamento Particolare e preventivamente approvati dai competenti Organi della FMI.

ART. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCROSS

- 1.1 - Una manifestazione di Motocross è una prova di velocità in circuito chiuso fuori strada, con ostacoli naturali e/o artificiali.
- 1.2 - Le gare sono aperte ai motocicli così come definiti dalle N.S.S. e dal Regolamento Tecnico Motocross.

ART. 2 - ASSEGNAZIONE DELLE GARE

- 2.1 - L'assegnazione di manifestazioni nazionali e nazionali titolate di motocross è soggetta alla comprovata capacità organizzativa ed alle caratteristiche dell'impianto che, al minimo, dovrà essere omologato alla 1° o 2° Categoria.
- 2.2 - **L'assegnazione delle gare territoriali è di competenza dei Comitati Regionali.**

ART. 3 - PERCORSO

- 3.1 - Le caratteristiche del percorso devono rispettare quanto previsto dalle norme relative agli impianti e indicato nel certificato di omologazione del circuito.
- 3.2 - Il percorso deve garantire una velocità media massima non superiore a 55 Km/h, calcolata sulla durata dell'intera corsa.

ART. 4 - PARCO PILOTI

- 4.1 - Il parco piloti, dove previsto, deve avere un accesso diretto alla zona di partenza ed alla zona di attesa e deve essere provvisto di:
 - adeguati servizi;
 - di un'area destinata ai controlli tecnici, alle riparazioni ed ai rifornimenti;
 - una pista di prova;
 - idonea zona per il lavaggio dei motocicli.
- 4.2 - La natura del terreno dovrà consentire lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica.
- 4.3 - I motocicli potranno essere lavati esclusivamente nelle apposite aree predisposte dall'Organizzazione. I piloti che non rispetteranno tale norma, saranno allontanati dal Direttore di Gara dal parco piloti.
- 4.4 - L'accesso al Parco Piloti è consentito ai soli mezzi autorizzati e vi si potrà accedere dalle ore 14,00 alle ore 23,00 del giorno antecedente le Operazioni Preliminari, dalle ore 23,00 alle ore 07,00 si dovrà rispettare il silenzio. L'accesso è consentito sino al termine delle Operazioni Preliminari.
- 4.5 - I Piloti che tenteranno di forzare il blocco previsto dagli orari di accesso al parco piloti, saranno esclusi dalla competizione.

4.6 - Le aree da occupare all'interno del paddock, saranno gestite da personale incaricato che provvederà ad indicare a ciascuno la propria area. Il mancato rispetto delle disposizioni impartite comporta l'allontanamento immediato dal paddock e, ove necessario, l'esclusione del pilota dalla competizione.

ART. 5 - SICUREZZA

- 5.1 - La zona di partenza e d'arrivo, il parco piloti e tutti i luoghi intorno al percorso dove è ammesso il pubblico devono essere protetti da una recinzione.
- 5.2 - La presenza di cani da guardia è proibita.
- 5.3 - Una zona neutra, di almeno metri uno di larghezza, deve essere prevista ai due lati della pista, per assicurare la protezione del pubblico e dei piloti. Questa zona deve essere delimitata da una recinzione o un ostacolo naturale lato pubblico e, lato pista, da paletti, terrapieno di ca. 50 centimetri di altezza; è vietato l'uso di pneumatici.
- 5.4 - I sostegni ai quali allacciare la fettuccia, da montare solo se strettamente necessario, non devono essere più alti di 50 cm. Le corde sono proibite per ragioni di sicurezza. I sostegni devono essere di legno o di materiale flessibile.
- 5.5 - Al fine di garantire la sicurezza dei piloti tutti gli ostacoli devono essere adeguatamente protetti.
- 5.6 - La pista deve essere correttamente irrigata prima e durante la manifestazione, al fine di assicurare condizioni di gara normali e proteggere il pubblico ed i piloti dalla polvere.

ART. 6 - SEGNALAZIONI UFFICIALI

6.1 - Le segnalazioni ufficiali devono essere effettuate mediante bandiere o cartelli dei seguenti colori e significato

BANDIERE	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA	Arresto immediato per tutti
Bandiera NERA Con numero del pilota	Arresto per il pilota indicato
Bandiera GIALLA fissa (b) (c)	Pericolo - procedere con cautela DIVIETO di sorpasso
Bandiera GIALLA agitata (b) (c)	Pericolo imminente - prepararsi a fermarsi DIVIETO di sorpasso
Bandiera BLU agitata (s)	Attenzione: stato per essere doppiati Agevolare il sorpasso
Bandiera VERDE	Inizio procedura di partenza
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	Agitata: termina gara Esposta: termina Prova-Qualificazioni
Cartello GIALLO con croce nera e numeri neri 1/2	2 = ultimi 2 giri 1 = ultimo giro
CARTELLO bianco con numero nero 10" (Zona di Attesa)	10 Minuti alla partenza. Accesso alla pista per giro di ricognizione
CARTELLO bianco con numero nero 4" (Zona di Attesa)	4 Minuti alla partenza.
CARTELLO bianco con numero nero 4" (Zona di Attesa)	Chiusura accesso alla Zona di attesa dalla Pista - Tutti tranne un singolo meccanico per pilota devono abbandonare la Zona di Attesa.
Bandiera Nera con disco ARANCIONE (diam. 40 cm.) Accompagnata da un numero bianco su pannello nero.	Problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri" per il Pilota indicato, fermarsi ed abbandonare immediatamente la pista.
Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA	Pista scivolosa fare attenzione nelle gare di Supermoto.
Cartello 30 sec. + e numero del pilota	Partenza anticipata nelle gare di Supermoto.
Bandiera BIANCA	Supercross - ultimo giro

- a) Gli Ufficiali di percorso con la bandiera blu devono essere in collegamento costante con il Direttore di Gara.
- b) Il mancato rispetto delle segnalazioni comporta la perdita di cinque posizioni nelle gare di Motocross.
- c) Il mancato rispetto delle segnalazioni comporta una penalizzazione di 20 secondi, nelle gare di Supermoto.
- 6.2 - L'età minima del personale di servizio deve essere di 16 anni e lo stesso deve essere in possesso di tessera F.M.I. valida per l'anno in corso.
L'osservanza di tale norma, ricade sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

ART. 7 - MOTOCICLI

7.1 - Le corse sono aperte ai motocicli così come definiti dalle N.S.S. e dal Regolamento Tecnico Motocross.

ART. 8 - PASSAGGI DI CATEGORIA

8.1 - E' assolutamente vietato cambiare categoria nel corso dell'anno agonistico salvo deroghe rilasciate dai competenti Organi Federali.

CAMPIONATO	POSIZIONE DI CLASSIFICA		PASSAGGIO A
	Dal	Al	
Campionato Italiano Motocross	1°	3°	Fuoristrada ELITE
Campionato Italiano Under 19	1°		Fuoristrada ELITE

ART. 9 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

- 9.1 - E' il documento principale che contiene le modalità specifiche relative alla manifestazione e ne regola lo svolgimento. Sullo stesso sono indicate le classi e le categorie delle licenze ammesse.
- 9.2 - Deve essere obbligatoriamente firmato dal Direttore di Gara, per accettazione ed approvato dagli organi federali di competenza.
- 9.3 - Copia del R.P. approvato, deve essere esposto in bacheca per tutti i giorni della manifestazione.

ART. 10 - APPROVAZIONE R.P.

- 10.1 - Gli Organi competenti abilitati all'approvazione dei Regolamenti Particolari, salvo diverse indicazioni sono:
- Commissione Tecnico Sportiva Nazionale, per manifestazioni Nazionali;
 - Comitati Regionali, per manifestazioni Territoriali;
 - Delegati Provinciali, per manifestazioni Provinciali.

ART. 11 - ISCRIZIONI

- 11.1 - I piloti potranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., all'intero Campionato in unica soluzione direttamente al Promotore, (ove previsto) a mezzo fax 15 giorni prima dell'inizio del Campionato. Le stesse saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa.
- 11.2 - L'iscrizione permanente, oltre a garantire un minor costo totale, assicura la possibilità di ottenere il numero fisso, nelle gare di Motocross, la facoltà di non presentare giustificazione in caso di mancata partecipazione, senza incorrere in alcuna sanzione.
- 11.3 - I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I. a mezzo fax o mezzo equipollente, 7 giorni prima della manifestazione al Promotore. La relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle

- Operazioni Preliminari.
- 11.4 - Il Promotore ha l'obbligo di trasmettere al Moto Club Organizzatore redatto sugli appositi moduli della F.M.I., l'elenco degli iscritti, aggiornato per ogni singola prova, 5 giorni prima della manifestazione.
- 11.5 - Ove non è prevista l'iscrizione all'intero Campionato, i piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax o mezzo equipollente, 7 giorni prima della manifestazione, al Moto Club Organizzatore, saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa.
- 11.6 - Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo non saranno accettate.
- 11.7 - La tassa di iscrizione sarà ridotta del 50% (ove previsto) ai piloti partecipanti con motocicli di marca corrispondente ad Aziende Associate.
- 11.8 - **Per le gare territoriali le modalità di iscrizione sono quelle previste dall'RMM, salvo diverse disposizioni dei singoli Comitati Regionali.**

TABELLA "A"

MANIFESTAZIONI	Piloti che partecipano con Motocicli di Aziende non Associate		Piloti che partecipano con Motocicli di Aziende Associate (riduzione 50%)	
	Iscrizione al Campionato €	Iscrizione singola Gara €	Iscrizione al Campionato €	Iscrizione singola Gara €
Campionati Internazionali d'Italia	720,00	160,00	360,00	80,00
Campionato Italiano Under 15 Motocross	480,00	120,00	240,00	60,00
Campionato Italiano Motocross	600,00	160,00	300,00	80,00
Campionato Italiano Minicross	360,00	120,00	180,00	60,00
Campionato Italiano Supercross S1/S2	1.200,00	300,00	600,00	150,00
Campionato Italiano Supercross S4/S5	1.000,00	200,00	500,00	100,00

TABELLA "B"

MANIFESTAZIONI	Iscrizione singola gara da inviare al Moto Club Organizzatore o Promotore ove Previsto €	Iscrizione al Campionato da inviare al Moto Club Organizzatore o Promotore ove Previsto €
Trofeo Italia Motocross	40,00	
Coppa Italia Femmine Motocross	40,00	
Trofeo delle Regioni Minicross "G. Mammari"	40,00	
Trofeo Nazionale Debuttanti	40,00	
Campionato Italiano Supercross	50,00	
Campionato Italiano Minibike Gross	50,00	
Campionato Italiano Supercross	50,00	
Campionato Italiano Minibike Motori	50,00	300,00
Campionato Italiano Individuali Motocicli	60,00	

Trofeo Italia Motocicli	40,00	
Motocicli "Aperte di Club e/o Industrie"	80,00	
Quad Cross	50,00	

ART. 12 - ATTIVITÀ TERRITORIALE

- 12.1 - In occasione di manifestazioni titolate nazionali, è assolutamente vietato porre a calendario e quindi approvare manifestazioni titolate a carattere territoriale che prevedano la partecipazione di Piloti ammessi all'attività nazionale titolata.
- 12.2 - Tale divieto è limitato alle Regioni confinanti con quella in cui ha luogo l'evento nazionale.
- 12.3 - I CO.RE che non dovessero rispettare tale norma saranno deferiti agli organi di Giustizia.
- 12.4 - Per tutte le manifestazioni a carattere Interregionale i CO.RE. dovranno richiedere la preventiva autorizzazione della C.T.S.N., almeno 20gg. prima, della manifestazione supportata dal parere favorevole dei Comitati Regionali interessati all'evento.

12.5 - Sono escluse dall'attività territoriale le manifestazioni di supercross, le quali saranno solo a carattere Nazionale.**ART. 13 - APERTURA E CHIUSURA MANIFESTAZIONE**

- 13.1 - La manifestazione inizia all'apertura delle Operazioni Preliminari e termina mezz'ora dopo l'esposizione delle classifiche finali.
- 13.2 - Gli Ufficiali Esecutivi, i Cronometristi ed i Commissari di Gara, non potranno abbandonare il servizio prima di tale termine.

ART. 14 - OPERAZIONI PRELIMINARI

- 14.1 - In deroga a quanto stabilito dal R.M.M. art. 37 comma 4, nelle gare di motocross il termine massimo per presentarsi alle Operazioni preliminari è quello indicato nel Regolamento Particolare.
- 14.2 - Per lo svolgimento di gare di motocross a carattere Nazionale, ci dovranno essere un minimo di 14 piloti partenti.
- 14.3 - **Per lo svolgimento di gare di motocross a carattere Territoriale il minimo dei partenti sarà stabilito dai singoli regolamenti regionali**

ART.15 - ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

- 15.1 - **Per i piloti fino a 18 anni di età è obbligatorio l'uso della pettorina/paraschiama.**
- 15.2 - **Dal 2009 è consigliato il neck brace (collare protettivo).**

ART. 16 - VERIFICHE TECNICHE**16.1 - PUNZONATURA**

I motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato.

16.2 - PESO DEI MOTOCICLI

I motocicli dovranno essere presentati senza carburante.

I pesi minimi sono:

per la classe da 50 a 65cc	minimo Kg.	55
per la classe	80cc	minimo Kg. 65
per la classe	125cc	minimo Kg. 88
per la classe	250cc	minimo Kg. 98
per la classe	500cc	minimo Kg. 102

16.3 - PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impiegati in qualunque manifestazione di Motocross, Supermoto, Motoslitte, Quad, Internazionali, Nazionali e Territoriali) è fissato, in **94 DbA**. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando i seguenti valori:

Fino a 85 cc	8.000 RPM
Oltre 85 cc e fino a 125 cc	7.000 RPM
Oltre 125 cc e fino a 250 cc	5.000 RPM
Oltre 250 cc e fino a 500 cc	4.500 RPM
Oltre 500 cc	4.000 RPM

Il fonometro per il controllo della rumorosità dovrà essere posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi (+/- 10%) misurato dalla linea mediana dello stesso e collocato a 20 cm. minimo dal suolo.

Per i test effettuati con temperatura ambiente compresa tra 1 e 10 gradi, dovrà essere applicata la tolleranza di + 1 DbA, con temperature inferiore a gradi uno, sarà applicata una tolleranza di + 2 DbA.

In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.

Prima di iniziare le Operazioni Preliminari il Commissario Delegato, sorteggerà tra i piloti iscritti alla manifestazione (elenco Ufficiale Piloti Iscritti esposto in bacheca) 20 piloti per classe, le cui moto (indipendentemente dal numero delle moto punzonate da ciascun pilota) saranno obbligatoriamente sottoposte a verifica fonometrica durante le Operazioni Preliminari (l'elenco dei piloti sorteggiati per classe dovrà essere esposto in bacheca prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari). Ogni pilota potrà punzonare due silenziatori per moto, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche. Il mancato rispetto per le 20 moto sorteggiate del limite di rumorosità dB/A 94 comporta la non ammissione alla gara.

Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.

Al termine di ogni corsa ai primi 3 piloti classificati, ed altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) dovrà essere obbligatoriamente effettuata la prova fonometrica.

Per le verifiche effettuate al termine di ogni corsa, i valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA.

Se ritenuto necessario a cura del Commissario di Gara F.M.I. e del Direttore di Gara potranno essere sottoposti a verifiche fonometriche ulteriori piloti.

Il pilota al cui motociclo fosse riscontrato un valore superiore al limite massimo consentito o che giungesse al traguardo privo di silenziatore, verrà retrocesso di 5 posizioni nella classifica della corsa disputata.

Il pilota manterrà il suo motore in moto senza la marcia inserita e aumenterà i giri del motore fino al raggiungimento del limite previsto.

La prova fonometrica per i motori che hanno più di un cilindro sarà effettuata ad ogni estremità dei tubi di scarico.

Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli prima della gara.

Il rumore circostante non dovrà superare il livello di 90 Db/A in un raggio di 5 metri durante i controlli.

Gli strumenti impiegati per i controlli fonometrici devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.

L'interruttore d'ammortizzatore delle vibrazioni dovrà essere regolato su "lento".

ART. 17 - PROVE UFFICIALI E DI QUALIFICAZIONE

17.1 - E' assolutamente vietato ammettere alle prove i piloti che non abbiano ancora effettuato le O.P. e le Verifiche Tecniche.

17.2 - Sia nelle prove Ufficiali, di Qualificazione e alla Gara, è possibile ammettere in pista fino a 53 piloti contemporaneamente, in impianti omologati di 1° e 2° categoria ed in impianti di 3° categoria con cancello da 40 partenti.

17.3 - Nel caso in cui i piloti presenti fossero in numero superiore a 53, andranno formati i gruppi composti dallo stesso numero di piloti (+ 1 nel secondo +2 nel terzo gruppo. se necessario).

17.4 - In impianti di 3° categoria con cancello da 30, è possibile, a discrezione del Direttore di Gara, ammettere in pista fino a 39 piloti contemporaneamente, qualora ci sia un'area idonea per l'allineamento di 9 piloti a lato del cancello di partenza.

17.5 - Nel caso in cui i piloti presenti fossero in numero superiore a 39, andranno formati i gruppi composti dallo stesso numero di piloti (+ 1 nel secondo +2 nel terzo gruppo, se necessario).

17.6 - Nel caso di più gruppi di qualificazione di ciascuna classe, il miglior tempo Assoluto determina l'ordine di allineamento alla griglia di partenza, la seconda posizione sarà del primo miglior tempo dell'altro gruppo, la terza posizione al secondo classificato nel gruppo del miglior tempo assoluto e così via.

ART. 18 - CRONOMETRAGGIO

18.1 - Il servizio di cronometraggio, deve essere posto in corrispondenza della linea di arrivo ed in posizione sovrastante.

18.2 - Deve essere prevista un'ideale struttura per consentire il regolare rilevamento dei tempi da parte dei cronometristi.

18.3 - Nelle manifestazioni in cui è presente il servizio di cronometraggio automatico, il ritiro dell'apparecchio (transponder) comporta il deposito della licenza che verrà restituita alla riconsegna.

18.4 - In tutte le gare titolate dovranno essere previsti almeno 4 monitor di cronometraggio, da collocarsi due nella zona segnalatori e meccanici, uno nella postazione dello speaker ed uno in Direzione Gara.

18.5 - Salvo diversa disposizione del CO.RE. nelle gare territoriali il servizio cronometraggio potrà essere sostituito da un contagiri, fatto da personale qualificato.

ART. 19 - AMMISSIONE ALLA GARA

19.1 - In tutte le manifestazioni di Motocross, per essere ammessi alle gare i piloti devono aver percorso almeno 1 giro del circuito durante le Prove Ufficiali, Qualifiche e Time Practice in tutti i giorni della manifestazione.

ART. 20 - GARE TITOLATE

20.1 - In tutte le gare titolate è fatto obbligo agli Organizzatori di effettuare le Operazioni Preliminari, Verifiche Tecniche, Prove Ufficiali e Qualifiche, il giorno antecedente la gara, nel rispetto di quanto previsto dalle N.S.S. e dal R.P. di gara.

ART. 21 - PROCEDURA DI PARTENZA

- 21.1 - La partenza sarà collettiva con motore acceso.
- 21.2 - La Zona di attesa dovrà essere aperta 20 minuti prima dell'orario previsto alla partenza.
- 21.3 - 10 minuti prima della partenza tutti i motocicli devono essere nella Zona di Attesa; trascorso tale termine non sarà più possibile prendere parte alla corsa.
- 21.4 - Su disposizione del Direttore di Gara verrà esposto il cartello dei 4 minuti, tutti i presenti dovranno abbandonare immediatamente la zona di attesa, escluso il singolo meccanico di ogni pilota che è legittimato a rimanervi.
- 21.5 - Su disposizione del Direttore di Gara inizierà lo schieramento alla griglia di partenza.
- 21.6 - E' vietato l'allineamento in seconda fila.
- 21.7 - Dal momento in cui un pilota ha occupato la posizione di partenza, questa non può più essere modificata. E' altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto.
- 21.8 - Un pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via. La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.
- 21.9 - La partenza collettiva dovrà avvenire a motore acceso:
- Sarà esposta la bandiera verde che rimarrà fino a che tutti i piloti saranno schierati.
 - Sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà esposto un altro cartello indicante i cinque secondi, trascorsi i quali, nei cinque secondi successivi, sarà dato il via alla corsa.
- 21.10 - Nessuno, tranne gli Ufficiali di Gara ed i fotografi, sarà ammesso nell'area di partenza. I piloti possono sistemare l'area di loro pertinenza retrostante il cancello senza alcun attrezzo e senza alcuna assistenza nè prima nè durante la fase di partenza.

ART.22 - FALSA PARTENZA

- 22.1 - La falsa partenza sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.
- 22.2 - I piloti dovranno rientrare nella Zona di Attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile.
- 22.3 - Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) non è consentito.

ART. 23 - GIRO DI RICOGNIZIONE

- 23.1 - In tutte le manifestazioni Nazionali Titolate, salvo che il Race Director lo renda obbligatorio è possibile effettuare prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.
- 23.2 - Dieci minuti prima della partenza (PRESENTAZIONE CARTELLO 10 MINUTI) verrà chiuso l'accesso alla Zona di Attesa, nello stesso momento i piloti possono iniziare il giro di ricognizione.
- 23.3 - Sette minuti prima della partenza l'accesso alla pista verrà chiuso. 4 minuti prima della partenza (ESPOSIZIONE CARTELLO 4 MINUTI) la pista dovrà essere libera. I piloti che hanno problemi meccanici durante il giro di ricognizione e / o non riescono a condurre la propria moto nella Zona di Attesa in tempo, saranno esclusi dalla corsa stessa.

ART. 24 - ARRESTO DI UNA CORSA

- 24.1 - Il Direttore di Gara, in accordo con il Race Director (ove previsto), può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.

- 24.2 - Nel caso in cui una corsa è fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta. (Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali).
- 24.3 - Nel caso in cui una corsa è fermata entro la metà dei giri totali previsti, la stessa sarà ripetuta.
- 24.4 - I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.
- 24.5 - Il Direttore di Gara in accordo con il Race Director (ove previsto) può escludere uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedire loro di prendere parte alla nuova partenza.
- 24.6 - Nel caso in cui una corsa sarà fermata dopo che sarà trascorsa la metà del tempo di gara, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa. (Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali).
- 24.7 - Nel caso in cui una corsa sarà fermata dopo che sono trascorsi la metà dei giri totali previsti, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 24.8 - Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

ART. 25 - MANIFESTAZIONI SOPPRESSE

- 25.1 - Se al termine delle prove ufficiali e/o delle batterie di qualificazione e Time Practice, la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere deliberata dal Direttore di Gara su comunicazione del Race Director. (ove presente)
- 25.2 - Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, ai Piloti ed alla F.M.I.

ART. 26 - RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO

- 26.1 - L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
- 26.2 - Per le riparazioni, deve essere predisposta un'area riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in gara, e gli ufficiali di gara.
- 26.3 - Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
- 26.4 - I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.
- 26.5 - La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 26.6 - Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
- 26.7 - E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il Direttore di Gara e/o il Race Director proporranno ulteriori sanzioni.
- 26.8 - Se un pilota durante le Prove Ufficiali, Qualifiche, Time Practice o Corsa esce dal Circuito di Gara e rientra all'Interno del Parco Piloti, non potrà più rientrare in pista durante la corsa in questione.

ART. 27 - RISULTATI

- 27.1 - Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.

- 27.2 - I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
- 27.3 - Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.
- 27.4 - Tutti i piloti che termineranno la gara nello stesso giro del vincitore saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dai piloti con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito.
- 27.5 - I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Per determinare la posizione in classifica dei piloti che non hanno terminato il giro entro 5 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.
- 27.6 - Tutti i piloti che partecipano ad una qualifica o gara saranno classificati secondo il loro ordine d'arrivo, e secondo il numero dei giri effettuati.
- 27.7 - Nel caso che i piloti qualificati per una gara, e regolarmente presenti nella Zona di Attesa (negli orari previsti), non riescono ad effettuare nessun giro, saranno classificati in base ai tempi fatti registrare durante i Time Practice o qualifiche valide per l'allineamento al cancello di partenza.**
- 27.8 - Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato, indipendentemente dal numero di batterie e/o corse alle quali ha partecipato e/o portato a termine.
- 27.9 - In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda o terza).
- 27.10 Nel caso di gare dove il numero dei piloti non consente l'effettuazione di batterie di qualificazione o time practice, il pilota per essere classificato deve effettuare almeno il 75% della lunghezza totale della corsa fatta registrare dal vincitore (con arrotondamento per difetto).**

ART. 28 - ATTRAVERSAMENTO DELLA LINEA DI ARRIVO

- 28.1 - Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del motociclo, attraversa la linea di arrivo.

ART. 29 - PREMIAZIONE

- 29.1 - La classifica assoluta ai fini della premiazione della gara è data dalla somma dei punti ottenuti dal pilota nelle corse disputate.
- 29.2 - In tutte le manifestazioni sia Titolate sia non Titolate, è obbligatoria la presenza dei primi tre classificati al podio per le premiazioni. In caso di assenza, senza il preventivo benestare del D.d.G., saranno applicate le sanzioni previste (vedi R.G.D.). L'obbligo della presenza sul podio decade un'ora dopo l'esposizione delle classifiche finali.

ART. 30 – CLASSIFICHE FINALI DEI CAMPIONATI E TROFEI – VALIDITA'

- 30.1 - Se al termine del Campionato o Trofeo due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettando l'ordine previsto:
- I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - La classifica assoluta dell'ultima Gara e così di seguito.
- 30.2 - Il Campionato o Trofeo sarà valido se verranno disputate almeno (4 gare) otto corse per ogni categoria.

30.3 - Il titolo di Campionato Italiano verrà assegnato se saranno presenti un minimo di 10 piloti.

ART. 31 - PUNTEGGI

- 31.1 - Se non diversamente disposto, per ogni manifestazione sono assegnati i seguenti punteggi:

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	22
3°	classificato	Punti	20
4°	classificato	Punti	18
5°	classificato	Punti	16
6°	classificato	Punti	15
7°	classificato	Punti	14
8°	classificato	Punti	13
9°	classificato	Punti	12
10°	classificato	Punti	11
11°	classificato	Punti	10
12°	classificato	Punti	9
13°	classificato	Punti	8
14°	classificato	Punti	7
15°	classificato	Punti	6
16°	classificato	Punti	5
17°	Classificato	Punti	4
18°	Classificato	Punti	3
19°	Classificato	Punti	2
20°	Classificato	Punti	1

ART. 32 - RECLAMI

- 32.1 - I reclami dovranno essere presentati nei termini e con le modalità previste dall'RMM ed accompagnati dalla relativa tassa.

ART. 33 - ABBIGLIAMENTO

- 33.1 - Piloti, Meccanici, Segnalatori ed Accompagnatori dovranno presentarsi in ordine e con adeguato abbigliamento.
- 33.2 - E' vietato, in tutte le aree della pista, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte ecc.
- 33.3 - Tutto il personale impiegato all'interno del Circuito di gara (Medici, Paramedici, Ufficiali di Percorso, Fotografi) dovrà indossare un abbigliamento che assicuri la loro visibilità e li renda facilmente riconoscibili.
- 33.4 - E' assolutamente vietato circolare a dorso nudo.
- 33.5 - La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista.

ART. 34 - SUPERCROSS - STADIUM CROSS - MOTOCROSS INDOOR

- 34.1 - Le manifestazioni di Supercross, Stadium Cross e Motocross Indoor possono essere approvate solo ed esclusivamente dalla C.T.S.N. ed è vietata l'istituzione di Trofei o Campionati a carattere territoriale.
- 34.2 - Sono soggette alla preventiva autorizzazione della commissione di verifica composta dal Race Director, dal tecnico verificatore nominato e da un pilota presente all'evento che almeno 5 ore prima dell'inizio delle prove libere, dovrà verificare il percorso e le installazioni di sicurezza, apportare le eventuali modifiche ritenute necessarie e redigere un verbale che contenga il proprio parere.
- 34.3 - Nel caso in cui il parere fosse negativo, la manifestazione non potrà avere luogo.

ART. 35 - RACE DIRECTOR

- 35.1 - La Federazione Motociclistica Italiana potrà nominare il Race Director in ogni prova titolata nazionale di Motocross ed in tutte le altre manifestazioni ove riterrà necessaria la sua presenza.
- 35.2 - Egli dovrà essere in possesso di Licenza di Direttore di Gara Nazionale Motocross.
- 35.3 - In caso di impedimento del Race Director, le sue funzioni saranno trasferite al Delegato della CTSN e, in subordine, al Direttore di Gara.
- 35.4 - Tutti i titolari di qualunque Licenza e pass, nonché tutte le persone coinvolte a qualunque titolo nella manifestazione, sono assoggettate all'autorità del Race Director.
- 35.5 - Il Race Director non ha alcuna responsabilità derivante dall'organizzazione della manifestazione ed i suoi unici doveri sono solo quelli specificati.
- 35.6 - I compiti del Race Director sono i seguenti:
- esercita il controllo su tutta la manifestazione e deve accertarsi che tutte le regole ed i regolamenti vengano osservati.
 - esercita il controllo in merito alla corretta preparazione della pista e può decidere qualunque intervento che ritenga necessario nell'interesse della manifestazione e comunque in osservanza alle norme federali relative alla sicurezza impianti.
 - deve essere presente sull'impianto almeno 6 ore prima dell'inizio della manifestazione e deve rimanere in servizio attivo sino al termine della manifestazione.
 - insieme al Direttore di Gara deve ispezionare tutto il circuito e le installazioni di sicurezza, prima dell'inizio delle prove libere.
 - deve comunicare al Direttore di Gara ed al Commissario di Gara Delegato tutte le variazioni riguardanti il programma, come una nuova partenza di una corsa, la squalifica di un pilota, la modifica della durata o il rinvio di una corsa, l'arresto o l'annullamento della manifestazione.
 - può, in casi eccezionali, ridurre la durata di una corsa, delle prove di qualificazione e delle prove ufficiali
 - compete la decisione della bagnatura della pista e della manutenzione della stessa, prima e durante la manifestazione.
 - può disporre prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti.
 - unitamente al Direttore di Gara, deve elaborare il Time Table di Gara.**
 - al termine di ogni gara deve inviare una relazione della manifestazione alla Federazione Motociclistica Italiana - Ufficio Sportivo settore Motocross.**

ART. 36 - RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97.

ART. 37 - CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

- 37.1 - La circolazione dei veicoli all'interno dell'area dell'impianto può essere consentita solo per necessità di carattere operativo e nel rispetto delle più elementari norme di comportamento.
- 37.2 - E' vietato circolare con mezzi di locomozione fuori dalle ore dei turni di Prove Ufficiali, Qualifiche, e gara.

ART. 38 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

PARTE SECONDA**CAMPIONATO INTERNAZIONALE D' ITALIA
CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS ELITE****ART. 1 - CLASSI**

MX2- da 100cc a 144cc 2T - da 175cc a 250 cc 4T
MX1- da 175cc a 500cc 2T – da 290cc a 650 cc 4T

ART. 2 - PILOTI AMMESSI**2.1 - CLASSE MX1 – MX2**

- Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada Elite Motocross;
- Dalla 3° prova sono ammessi i primi 20 Piloti della Classifica Assoluta del Campionato Italiano Fuoristrada Motocross 2008 classe MX1-MX2;**
- Ulteriori piloti su indicazione dei competenti Organi FMI.
E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso di Licenza F.I.M. e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.
- E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

3.1 - n°6 prove (12 corse)

ART. 4 - RACE DIRECTOR

4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 – OPERAZIONI PRELIMINARI

5.1 - Il giorno precedente la gara nei seguenti orari:

MX1 - dalle ore 08.30 alle ore 09.30

MX2 - dalle ore 09.30 alle ore 10.30

ART. 6 – ISCRIZIONI E TASSE

6.1 - Le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., devono essere inviate: a mezzo fax, posta o e-mail, al Promotore (OFFROAD Tel. 0584.85229–Fax 0584.85350- website www.offroadproracing.it).

6.2 - Modalità e tassa d'iscrizione, vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali – Tabella "A".

ART. 7 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**7.1 - NUMERI DI GARA**

- Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

7.2 - TABELLE PORTANUMERO

- Classe MX1 – Fondo Bianco/Numeri Neri
- Classe MX2 - Fondo Nero/Numeri Bianchi
- Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato, se forniti dal Promotore.
- Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato "INTERNAZIONALI D'ITALIA MOTOCROSS" di ogni classe dovrà

rispettare le seguenti condizioni:
Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

ART. 8 - PROVE UFFICIALI

- 8.1 - Un turno di **30** minuti per gruppo, il giorno precedente la gara negli orari previsti dal Time Table.
8.2 - La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle Qualifiche.

ART. 9 - QUALIFICAZIONI

La composizione dei gruppi per la disputa delle prove cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

9.1 - PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

9.2 - DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

Secondo l'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15^a posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

9.3 - IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

Un turno di 25 minuti per gruppo negli orari previsti dal Time Table di prove cronometrate, per qualificare i 40 piloti, più 2 riserve per classe, ammessi al Time Practice.

9.4 - IL GIORNO DELLA GARA - TIME PRACTICE

Un turno di 25 minuti per Classe negli orari previsti dal Time Table. I tempi fatti registrare nel Time Practice dai 40 piloti ammessi dalle qualifiche, determinano l'ordine di allineamento al cancello di partenza, per entrambe le corse. I tempi delle 2 riserve ammesse dalle qualifiche determinano la 1° e la 2° riserva.

ART. 10 - GARA

- 10.1 - Si disputerà su due corse di 30 minuti più 2 giri per classe negli orari previsti dal Time Table.
10.2 - Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 40 piloti.
10.3 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni batteria di qualificazione e corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 11 - RISERVE

- 11.1 - Le riserve dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa relativa alla propria classe. Ai piloti di riserva non è garantita la partecipazione alla corsa.
11.2 - La decisione di ammettere i piloti di riserva, sarà presa dal Direttore di Gara 10 minuti prima della corsa in questione, quando la Zona di attesa è chiusa.
11.3 - Se i 40 piloti ammessi alla corsa in questione sono tutti presenti, le riserve dovranno abbandonare la Zona di Attesa.
11.4 - I piloti di riserva non ammessi alla prima corsa possono ripresentarsi alla corsa successiva della propria classe, con la stessa procedura della 1° corsa.
11.5 - Se un pilota di riserva è stato ammesso alla 1° corsa, non acquisisce il diritto di partecipare alla 2° corsa.

ART. 12 - VERIFICHE FINALI

- 12.1 - Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 13 - PUNTEGGI

13.1 - CAMPIONATI INTERNAZIONALI D'ITALIA MOTOCROSS

In ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto. (Art.30 – Parte Prima – Norme Generali).

13.2 - CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS ELITE

In ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto (Art.30 – Parte Prima – Norme Generali) ai piloti con passaporto Italiano.

ART. 14 - PREMIAZIONE

14.1 - CAMPIONATI INTERNAZIONALI D'ITALIA MOTOCROSS

Al termine di ogni gara verranno premiati i primi 3 piloti, classifica assoluta, di ciascuna classe.

ART. 15 - CLASSIFICA FINALE

- 15.1 - Verrà redatta considerando validi tutti i risultati acquisiti in ogni classe ed in ciascuna corsa.

ART. 16 - CONTRIBUTO FEDERALE

- 16.1 - Euro 6.000,00 ad ogni Organizzatore.

ART. 17 – TASSA DI ASSEGNAZIONE

- 17.1 - Euro 18.000,00 a carico dell'organizzatore.

ART. 18 - TITOLI ASSEGNATI

La classifica finale assegnerà i seguenti titoli:

18.1 - CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS ELITE

Campione Italiano Motocross Elite al Pilota con passaporto italiano meglio classificato in ciascuna delle due classi.

18.2 - CAMPIONATI INTERNAZIONALI D'ITALIA MOTOCROSS

Vincitore dei Campionati Internazionali d'Italia al Pilota primo classificato in ciascuna delle due classi.

ART. 19 - PREMI FINALI DI MERITO

I premi finali di merito saranno corrisposti dalla FMI sulla base della classifica finale relativa ai "CAMPIONATI INTERNAZIONALI D'ITALIA MOTOCROSS" di ciascuna classe. Montepremi Totale Lordo €. 125.000,00 così suddiviso:

MX1	€	MX2	€
1° classificato	15.000,00	1° classificato	15.000,00
2° classificato	9.000,00	2° classificato	9.000,00
3° classificato	6.500,00	3° classificato	6.500,00
4° classificato	5.000,00	4° classificato	5.000,00

5° classificato	4.500,00	5° classificato	4.500,00
6° classificato	4.000,00	6° classificato	4.000,00
7° classificato	3.500,00	7° classificato	3.500,00
8° classificato	3.000,00	8° classificato	3.000,00
9° classificato	2.500,00	9° classificato	2.500,00
10° classificato	2.000,00	10° classificato	2.000,00
11° classificato	1.000,00	11° classificato	1.000,00
12° classificato	1.000,00	12° classificato	1.000,00
13° classificato	1.000,00	13° classificato	1.000,00
14° classificato	1.000,00	14° classificato	1.000,00
15° classificato	1.000,00	15° classificato	1.000,00
16° classificato	500,00	16° classificato	500,00
17° classificato	500,00	17° classificato	500,00
18° classificato	500,00	18° classificato	500,00
19° classificato	500,00	19° classificato	500,00
20° classificato	500,00	20° classificato	500,00
Totale	€ 62.500,00	Totale	€ 62.500,00

ART. 20 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE TERZA**CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS UNDER 19****ART. 1 - CLASSI**

1.1. - MX2- da 100cc a 144cc 2T – da 175cc a 250cc 4T.

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

2.1 - Piloti in possesso di licenza Fuoristrada Under 21 nati tra lo 01.01.1989 ed il 31.12.1993.

2.2 - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO DEL CAMPIONATO

3.1 - All'interno dei Campionati Internazionali d'Italia.

3.2 - n. 6 Prove (12 corse)

ART. 4 - RACE DIRECTOR

4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 - OPERAZIONI PRELIMINARI

5.1 - Il giorno precedente la gara dalle ore 07,30 alle ore 08,30

ART. 6 - ISCRIZIONI E TASSE

6.1 - Le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., devono essere inviate: a mezzo fax, posta o e-mail, al Promotore (OFFROAD Tel. 0584.85229–Fax 0584.85350- website www.offroadproracing.it).

6.2 - Modalità e tassa d'iscrizione, vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella "A".

ART. 7 - NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**7.1 - NUMERI DI GARA**

- Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

7.2 - TABELLE PORTANUMERO

- Fondo Nero/Numeri Bianchi
- Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato, se forniti dal Promotore.
- Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato, dovrà rispettare le seguenti condizioni:
Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

ART. 8 - PROVE UFFICIALI**8.1 - IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:**

- Un turno di 20 minuti per Gruppo negli orari previsti dal Time Table.
- La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle Qualifiche.

ART. 9 - QUALIFICAZIONI

La composizione dei gruppi per la disputa delle prove cronometrate di qua-

lificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

9.1 - PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

- a) Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

9.2 - DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

- b) Secondo l'ordine di classifica di Campionato, assegnando il pilota primo in classifica al PRIMO GRUPPO, il secondo al SECONDO GRUPPO e così di seguito fino alla 15^a posizione.
c) I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

9.3 - IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

- d) **Prove cronometrate, per determinare i piloti del Gruppo "A", e Gruppo "B".**
e) Un turno di **20 minuti** per gruppo negli orari previsti dal Time Table.
f) **I tempi fatti registrare per i piloti del Gruppo "B" determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza per entrambe le corse.**

9.4 - IL GIORNO DELLA GARA - TIME PRACTICE

- g) Un turno di **20 minuti per i piloti del gruppo "A"**, negli orari previsti dal Time Table.
h) I tempi fatti registrare nel Time Practice determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza, per entrambe le corse.

ART. 10 - GARA

- 10.1 - Si disputerà su due corse di 20 minuti più 2 giri per il gruppo "A", e una corsa di 15 minuti più 2 giri per il gruppo "B" negli orari previsti dal Time Table.
- 10.2 - Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 80 piloti in ognuna delle due classi, 40 piloti per il gruppo "A" e 40 per il gruppo "B".**
- 10.3 - La composizione dei gruppi dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che hanno fatto registrare i migliori 20 tempi in ciascuna delle 2 prove di qualificazione e al gruppo "B" i 20 piloti che hanno fatto registrare i successivi migliori tempi nelle due prove di qualificazione. Nel caso di 3 prove di qualificazione (13+13+14)
- 10.4 - Nel caso in cui vi fossero più piloti con il medesimo miglior tempo, l'assegnazione dell'ultimo posto disponibile, verrà determinato considerando, quale discriminante, il secondo miglior tempo fatto registrare e, in caso di ulteriore parità, il maggior numero di giri percorsi nelle prove di qualificazione.
- 10.5 - Qualora, terminata la composizione del gruppo "A" (40 piloti), il numero dei piloti da assegnare al successivo gruppo fosse uguale o inferiore a 13 unità, questi prenderanno il via singolarmente da un'area laterale al cancello di partenza e dopo che il primo pilota, partito regolarmente dietro al cancello, avrà attraversato una linea tracciata a terra in corrispondenza della prima curva.
- 10.6 - I punti da assegnare saranno quelli previsti per il gruppo in questione ed a seguire quelli del gruppo successivo.
- 10.7 - I piloti del gruppo "B" indipendentemente dalla posizione in cui si classificano, non partecipano all'assegnazione dei punti previsti per la corsa in questione.**
- 10.8 - Nel caso in cui uno o più piloti qualificati per il gruppo "A" fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la loro posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata. I piloti del successivo gruppo fino ad un massimo di 13 unità partirà comunque da un'area laterale al cancello di partenza.
- 10.9 - La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.

- 10.10 - Al pilota che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.
- 10.11 - Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.
- 10.12 - Nel caso in cui invece i piloti fossero in numero uguale o superiore a 14 unità, dovrà essere composto il previsto gruppo di appartenenza (Gruppo "B").
- 10.13 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 11 - VERIFICHE FINALI

11.1 - Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario Delegato FMI e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 12 - PUNTEGGI

12.1 - In ogni corsa del gruppo "A" verrà assegnato il seguente punteggio:

Posizione di Classifica	Punti	Posizione di Classifica	Punti	Posizione di Classifica	Punti	Posizione di Classifica	Punti
1	50	11	30	21	20	31	10
2	45	12	29	22	19	32	9
3	43	13	28	23	18	33	8
4	40	14	27	24	17	34	7
5	38	15	26	25	16	35	6
6	36	16	25	26	15	36	5
7	34	17	24	27	14	37	4
8	33	18	23	28	13	38	3
9	32	19	22	29	12	39	2
10	31	20	21	30	11	40	1

ART. 13 - CLASSIFICA FINALE

13.1 - La classifica finale verrà redatta considerando validi tutti i risultati acquisiti in ciascuna corsa.

ART. 14 - PREMIAZIONE

14.1 - Al termine di ogni gara verranno premiati i primi 3 piloti della classifica assoluta di giornata.

ART. 15 - NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross - Parte Prima - Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE QUARTA

CAMPIONATO ITALIANO FUORISTRADA MOTOCROSS

ART. 1 - CLASSI

- 1.1 - MX2- da 100cc a 144cc 2T - da 175cc a 250 cc 4T
 1.2 - MX1- da 175cc a 500cc 2T - da 290cc a 650 cc 4T

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

- 2.1 - MX1 Piloti con Licenza Fuoristrada Under/Over 21; **max n. 106 per manifestazione**
 2.2 - MX2 Piloti con Licenza Fuoristrada Under/Over 21; **max n. 212 per manifestazione**
 2.3 - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza

ART. 3 – ISCRIZIONI E TASSE

- 3.1 - Le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., devono essere inviate: a mezzo fax al Promotore (**Fxaction s.a.s. Via Tremaiola n° 136 cap. 55045 Marina di Pietrasanta (LU) Tel./Fax. 0584-267095 e-mail fxaction@tiscali.it - website www.fxaction.it.**)
 3.2 - Modalità e tassa d'iscrizione, vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella "A".

ART. 4 - RACE DIRECTOR

- 4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 - SVOLGIMENTO DEL CAMPIONATO

- 5.1 - n. 6 prove (dodici corse).

ART. 6 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Il giorno precedente la gara:

- MX1:** dalle ore 08.00 alle ore 09,00
MX2: dalle ore 09.00 alle ore 10,00

ART. 7 - NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO

7.1 - NUMERI DI GARA

Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato. Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

7.2 - TABELLE PORTANUMERO:

CLASSE MX1- DA 175CC A 500CC 2T – DA 290CC A 650 CC 4T

Colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo. (e vietato il fondo Rosso e numero Bianco).

- a) Fuoristrada Under 21 Motocross
 b) Fuoristrada Over 21 Motocross

7.3 - TABELLE PORTANUMERO:

CLASSE MX2- DA 100CC A 144CC 2T - DA 175CC A 250 CC 4T

Colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo. (e vietato il fondo Rosso e numero Bianco)

- a) Fuoristrada Under 21 Motocross

b) Fuoristrada Over 21 Motocross

- 7.4 - Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato, se forniti dal Promotore.
 7.5 - Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato, dovrà rispettare le seguenti condizioni:
 - Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

ART. 8 - PROVE UFFICIALI

- 8.1 - Il giorno precedente la gara un turno di 20 minuti per classe negli orari previsti dal Time Table.
 8.2 - La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle Qualifiche.

ART. 9 - QUALIFICAZIONI

La composizione dei gruppi per la disputa delle prove cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

9.1 - PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

- a) Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

9.2 - DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

- b) Secondo l'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15ª posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

9.3 - IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

- c) un turno di **Prove cronometrate** di 25 minuti per il gruppo e classe negli orari previsti dal Time Table.
 d) **I tempi fatti registrare per i Gruppi "B" determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza per entrambe le corse.**

9.4 - IL GIORNO DELLA GARA - TIME PRACTICE:

- b) **Un turno di 20 minuti per i gruppi "A" di ogni classe**, negli orari previsti dal Time Table.
 b) I tempi fatti registrare nel Time Practice determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza, per entrambe le corse.

ART. 10 - GARA

- 10.1 - Si disputerà su due corse di 20 minuti più 2 giri ciascuna negli orari previsti dal Time Table.
 10.2 - Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 80 piloti in ognuna delle due classi, suddivisi in gruppi di 40 piloti ciascuno.
 10.3 - La composizione delle batterie dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che hanno fatto registrare i migliori 20 tempi in ciascuna delle 2 prove di qualificazione e al gruppo "B" i 20 piloti che hanno fatto registrare i successivi migliori tempi nelle due prove di qualificazione. Nel caso di 3 prove di qualificazione (13+13+14)
 10.4 - Nel caso in cui vi fossero più piloti con il medesimo miglior tempo, l'assegnazione dell'ultimo posto disponibile, verrà determinato considerando, quale discriminante, il secondo miglior tempo fatto registrare e, in caso di ulteriore parità, il maggior numero di giri percorsi nelle prove di qualificazione.
 10.5 - Qualora, terminata la composizione del gruppo "A" (40 piloti), il numero dei piloti da assegnare al successivo gruppo fosse uguale o inferiore a 13 unità, questi prenderanno il via singolarmente da un'area laterale al cancello di partenza e dopo che il primo pilota, partito regolarmente dietro al cancello, avrà attraversato una linea tracciata a terra in corrispondenza della prima curva.
 10.6 - I punti da assegnare saranno quelli previsti per il gruppo in questo-

- ne ed a seguire quelli del gruppo successivo.
- 10.7 - Nel caso in cui uno o più piloti qualificati per il gruppo "A" fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la loro posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata. I piloti del successivo gruppo fino ad un massimo di 13 unità partirà comunque da un'area laterale al cancello di partenza. I piloti, fino a 13 unità, che si classificheranno in qualsiasi posizione nelle corse previste riceveranno comunque il punteggio del gruppo successivo.
- 10.8 - La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.
- 10.9 - Al pilota che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.
- 10.10 - Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.
- 10.11 - Nel caso in cui invece i piloti fossero in numero uguale o superiore a 14 unità, dovrà essere composto il previsto gruppo di appartenenza (Gruppo "B").
- 10.12 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 11- VERIFICHE FINALI

- 11.1 - Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 12 - PUNTEGGI

In ogni corsa di ogni classe verrà assegnato il seguente punteggio:

Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B	Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B
1	250	40	21	60	20
2	210	39	22	59	19
3	170	36	23	56	18
4	140	37	24	57	17
5	120	38	25	56	16
6	110	35	26	55	15
7	100	34	27	54	14
8	90	33	28	53	13
9	85	32	29	52	12
10	80	31	30	51	11
11	77	30	31	50	10
12	74	29	32	49	9
13	72	28	33	48	8
14	70	27	34	47	7

15	68	28	35	46	6
16	66	25	36	45	5
17	64	24	37	44	4
18	63	23	38	43	3
19	62	22	39	42	2
20	61	21	40	41	1

ART. 13 - MONTEPREMI FINALE

- 13.1 - € 20.000,00 a totale carico della F.M.I. sulla base della classifica finale di Campionato Italiano così suddiviso:

MX1	€	MX2	€
1° classificato	3.500,00	1° classificato	3.500,00
2° classificato	2.500,00	2° classificato	2.500,00
3° classificato	2.000,00	3° classificato	2.000,00
4° classificato	1.500,00	4° classificato	1.500,00
5° classificato	1.100,00	5° classificato	1.100,00
6° classificato	1.000,00	6° classificato	1.000,00
7° classificato	900,00	7° classificato	900,00
8° classificato	900,00	8° classificato	900,00
9° classificato	900,00	9° classificato	900,00
10° classificato	900,00	10° classificato	900,00
11° classificato	800,00	11° classificato	800,00
12° classificato	700,00	12° classificato	700,00
13° classificato	600,00	13° classificato	600,00
14° classificato	500,00	14° classificato	500,00
15° classificato	400,00	15° classificato	400,00
16° classificato	400,00	16° classificato	400,00
17° classificato	400,00	17° classificato	400,00
18° classificato	400,00	18° classificato	400,00
19° classificato	300,00	19° classificato	300,00
20° classificato	300,00	20° classificato	300,00
Totale	€ 20.000,00	Totale	€ 20.000,00

ART. 14 - CLASSIFICA FINALE

- 14.1 - La classifica finale di Campionato verrà redatta considerando i punteggi di tutte le corse disputate.
- 14.2 - I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:
a) Campione Italiano Motocross In ciascuna delle due classi, al Pilota con passaporto italiano meglio classificato.
- 14.3 - I punteggi verranno assegnati ricomponendo la classifica di ogni singola corsa dopo aver estrapolato i piloti che non partecipano all'assegnazione del titolo di Campione italiano, assegnando ai soli aventi

diritto tutti i punti a disposizione a partire dal più elevato.

ART. 15 - PREMIAZIONE

15.1 - Al termine di ogni gara verranno premiati i primi 3 piloti, della classifica assoluta di giornata, di ogni classe.

ART. 16 - CONTRIBUTO FEDERALE

16.1 - Servizio di cronometraggio (TRANSPONDER) a totale carico F.M.I.

ART. 17 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE QUINTA

TROFEO ITALIA MOTOCROSS

ART. 1 - CLASSI

1.1 - 125cc - da 100cc a 125cc 2T

1.2 - MX2- da 144cc 2T - da 175cc a 250 cc 4T

1.3 - MX1- da 175cc a 500cc 2T – da 290cc a 650 cc 4T

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

2.1 - Saranno ammessi alla manifestazione i piloti in possesso di licenza Fuoristrada Elite, Fuoristrada Under 21, Fuoristrada Over 21.

2.2 - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

ART. 3 - ISCRIZIONE

3.1 - Classe MX1 piloti ammessi alle Operazioni Preliminari (per manifestazione) n° 106;

3.2 - Classe MX2 piloti ammessi alle Operazioni Preliminari (per manifestazione) n° 212;

3.3 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax, posta o E-Mail, 5 giorni prima della manifestazione al Moto Club Organizzatore.

3.4 - Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo non saranno accettate.

3.5 - Per la tassa iscrizione vedi tabella Disposizioni Generali Motocross Art. 11 Tabella "B"

3.6 - Gli Organizzatori devono inviare al termine della manifestazione "entro le ore 12,00 del lunedì) elenco iscritti e classifiche al Moto Club Organizzatore della manifestazione successiva.

ART. 4 - SVOLGIMENTO TROFEO

4.1 - N° 4 Prove (otto corse).

ART. 5 - OPERAZIONI PRELIMINARI

5.1 - Il giorno precedente la gara:

a) MX1 - dalle ore 08.00 alle ore 09,00

b) MX2 - dalle ore 09.00 alle ore 10,00

c) 125 - dalle ore 10.00 alle ore 10,30

ART. 6 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO

6.1 - NUMERI DI GARA

a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.

b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

6.2 - TABELLE PORTANUMERO:

CLASSE 125CC DA 100CC A 125CC

a) Fondo Nero/Numeri Bianchi

6.3 - TABELLE PORTANUMERO:

CLASSE MX1- DA 175CC A 500CC 2T – DA 290CC A 650 CC 4T

b) Colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo. (è vietato il fondo Rosso e numero Bianco).

6.4 - TABELLE PORTANUMERO:**CLASSE MX2- DA 144cc 2T – DA 175cc A 250 cc 4T**

- c) Colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo. (è vietato il fondo Rosso e numero Bianco).

ART. 7 - PROVE UFFICIALI

7.1 - Il giorno precedente la gara un turno di 20 minuti per classe negli orari previsti dal Time Table.

7.2 - La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle Qualifiche.

ART. 8 - QUALIFICAZIONI/GARA

8.1 - Nel rispetto di quanto stabilito nell'Art. 8 – Parte Quarta - Campionato Italiano Fuoristrada Motocross.

ART. 9 - VERIFICHE FINALI

9.1 - Nel rispetto di quanto stabilito nell'Art. 8 – Parte Quarta - Campionato Italiano Fuoristrada Motocross.

ART. 10 - PUNTEGGI

10.1 - Nel rispetto di quanto stabilito nell'Art. 11 – Parte Quarta - Campionato Italiano Fuoristrada Motocross.

ART. 11 - PREMIAZIONE DI GIORNATA

Dalla classifica assoluta di classe di giornata verranno premiati:

11.1 - CLASSE 125CC

- ELITE Fuoristrada i primi 5 piloti;
- UNDER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;
- OVER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;

11.2 - CLASSE MX1

- ELITE Fuoristrada i primi 5 piloti;
- UNDER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;
- OVER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;

11.3 - CLASSE MX2

- ELITE Fuoristrada i primi 5 piloti;
- UNDER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;
- OVER 21 Fuoristrada i primi 5 piloti;

ART. 12 - CLASSIFICA FINALE

12.1 - La classifica finale del Trofeo verrà redatta considerando i punteggi di tutte le corse disputate, distribuiti nell'ambito della categoria di licenza posseduta.

ART. 13 - MONTEPREMI FINALE

13.1 - € 5.000,00 Lordi in ciascuna classe a totale carico della F.M.I. sulla base della classifica finale del Trofeo.

125	€	MX1	€	MX2	€
1° classificato	1.500,00	1° classificato	1.500,00	1° classificato	1.500,00
2° classificato	1.100,00	2° classificato	1.100,00	2° classificato	1.100,00
3° classificato	800,00	3° classificato	800,00	3° classificato	800,00
4° classificato	500,00	4° classificato	500,00	4° classificato	500,00
5° classificato	200,00	5° classificato	200,00	5° classificato	200,00

5° classificato	200,00	6° classificato	200,00	5° classificato	200,00
7° classificato	200,00	7° classificato	200,00	7° classificato	200,00
8° classificato	150,00	8° classificato	150,00	8° classificato	150,00
9° classificato	150,00	9° classificato	150,00	9° classificato	150,00
10° classificato	100,00	10° classificato	100,00	10° classificato	100,00
Totale	5.000,00	Totale	5.000,00	Totale	5.000,00

ART. 14 - CONTRIBUTO FEDERALE

14.1 - Servizio di cronometraggio (TRANSPONDER) a totale carico F.M.I.
14.2 - € 3.000,00 ALL'ORGANIZZATORE DI CIASCUNA PROVA.

ART. 15 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE SESTA
COPPA ITALIA FEMMINILE

ART. 1 - CLASSI

1.1. - MX2- da 85cc a 144cc 2T - da 150cc a 250 cc 4T

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

2.1 - Saranno ammessi alla manifestazione i piloti di sesso femminile in possesso di licenza Juniores Minicross categoria Junior e Senior Fuoristrada Under/Over 21

2.2. - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO DELLA COPPA

3.1 - n° 4 prove (08 corse) all'interno del Trofeo Italia Motocross

ART. 4 - OPERAZIONI PRELIMINARI

4.1 - Avranno luogo il giorno precedente la gara, dalle ore 10,00 alle ore 10.30.

ART. 5 - ISCRIZIONE E TASSE

5.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax, posta o E-Mail, al Moto Club Organizzatore.

5.2 - Modalità e tassa d'iscrizione, vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella "B".

5.3 - Gli Organizzatori devono inviare al termine della manifestazione "entro le ore 12,00 del lunedì) elenco iscritti e classifiche al Moto Club Organizzatore della manifestazione successiva.

ART. 6 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**6.1 - NUMERI DI GARA**

- a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

6.2 - TABELLE PORTANUMERO: CLASSE MX2

c) Fondo Nero/Numeri Bianchi

ART. 7 - PROVE UFFICIALI

7.1 - Il giorno precedente la gara un turno di 20' negli orari previsti dal Time Table.

ART. 8 - QUALIFICAZIONI**IL GIORNO DELLA GARA - TIME PRACTICE**

8.1 - Un turno di 15 minuti negli orari previsti dal Time Table.

8.2 - I tempi fatti registrare nel Time Practice determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza, per entrambe le corse.

ART. 9 - GARA

9.1 - Si disputerà su 2 corse di 15 minuti più 2 giri ciascuna.

9.2 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la

Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 10 - VERIFICHE FINALI

10.1 - Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, dovranno rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 11 - PUNTEGGI

11.1 - In ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto dall'Art. 30 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 12 - PREMIAZIONE DI GIORNATA

12.1 - Dalla classifica assoluta di giornata verranno premiati i primi 5 piloti

ART. 13 - CLASSIFICA FINALE

13.1 - La classifica finale verrà redatta considerando validi tutti i risultati acquisiti in ciascuna corsa.

ART. 14 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE SETTIMA

REGOLAMENTO NAZIONALE MINICROSS

ART. 1 - DEFINIZIONE

- 1.1 - Le gare di minicross sono manifestazioni sportive tendenti alla graduale educazione, sportiva, tecnica ed agonistica dei futuri atleti motociclisti.
- 1.2 - L'attività si svolge su crossodromi permanenti e/o provvisori omologati dai competenti Organi Federali.
- 1.3 - Le manifestazioni titolate di Minicross potranno svolgersi esclusivamente su impianti permanenti che dispongono di cancello di partenza a retrocaduta, con 40 posti singoli.

ART. 2 - CATEGORIE E FASCE DI ETA'

- 2.1 - Le gare di minicross si suddividono nelle seguenti categorie:
 Categoria "A1": DEBUTTANTI (motocicli senza marce - nati negli anni 1998/2000)
 Categoria "A2": DEBUTTANTI (motocicli con marce - nati negli anni 1998/2000)
- | | |
|--------------------------|------------------------------------|
| Categoria CADETTI | (nati negli anni 1996/1999) |
| Categoria JUNIOR | (nati negli anni 1998/1995) |
| Categoria SENIOR | (nati negli anni 1993/1996) |
- 2.2 - Per la categoria debuttanti fa fede la data di nascita.
- 2.3 - Per l'appartenenza alle categorie Cadetti, Junior e Senior fa fede l'anno di nascita.

ART. 3 - LICENZE

- 3.1 - Tutti i Piloti dovranno essere in possesso di Licenza Juniores Motocross.

ART. 4 - MOTOCICLI

4.1 - CATEGORIA "A1-A2" - DEBUTTANTI

- Cilindrata massima 65cc.
Devono essere esclusivamente di serie (compresi i monomarcia):
 a) Carburatore di serie;
 b) Marmitta di serie;
 c) Numero di marce massimo 6 (sei);
 d) Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i;

4.2 - CATEGORIA - CADETTI

- Cilindrata massima 65cc.
Devono essere esclusivamente di serie:
 a) Carburatore di serie;
 b) Marmitta di serie;
 c) Numero di marce massimo 6 (sei);
 d) Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i;

4.3 - CATEGORIA - JUNIOR

- Cilindrata massima 85cc. 2T - 150cc 4T
Devono essere esclusivamente di serie:
 a) Carburatore di serie;
 b) Marmitta di serie;
 c) Numero di marce massimo 6 (sei);
 d) Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i;

4.4 - CATEGORIA - SENIOR

- Cilindrata massima 85cc. 2T - 150cc 4T
 Motocicli in commercio (esclusi i prototipi) senza alcun vincolo.

ART. 5 - DIMENSIONI MOTOCICLI

- 5.1 - I piloti dovranno essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (pilota in sella). E' vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, anche durante la fase di partenza, pena l'esclusione dalla gara.
- 5.2 - Le ruote, montate all'origine sul motociclo di serie, dovranno essere di diametro compreso fra i seguenti valori:
 - anteriore: minimo 17" - massimo 19"
 - posteriore: minimo 14" - massimo 16"

ART. 6 - OMOLOGAZIONI MOTOCICLI

- 6.1 - Il motociclo di serie deve corrispondere esattamente **alla scheda tecnica** di omologazione presentata dalla Casa costruttrice ed approvata dalla Federazione Motociclistica Italiana.
- 6.2 - **E' consentita la sostituzione e/o la modifica degli elementi soggetti ad usura e deterioramento e che non influiscono in alcun modo sulla performance del motociclo:**
 a) ammortizzatore posteriore;
 b) getti del carburatore;
 c) pneumatici;
 d) cerchi;
 e) candele;
 f) fili elettrici;
 g) parti in plastica;
 h) leve del freno e frizione;
 i) pedali cambio e freno;
 l) tappi serbatoio e radiatore;
 m) silenziatori.
- 6.3 - In particolare **NON** è ammessa alcuna modifica al motore, telaio, sospensione anteriore e marmitta di scarico, parti elettriche ed elettroniche.
- 6.4 - Le Aziende dovranno produrre alla F.M.I., entro il 30 novembre di ogni anno, **la scheda tecnica** di omologazione ed i dati tecnici dei motocicli da sottoporre all'approvazione; dovranno altresì mettere a disposizione anche le seguenti parti dei motocicli prodotti e/o importati:
 a) Cilindro
 b) Testata
 c) Carburatore
 d) Albero motore
 e) Impianto di scarico
 Tipo, modello, marca e valori di riferimento delle apparecchiature elettriche ed elettroniche
- 6.5 - L'elenco dei motocicli omologati verrà divulgato attraverso la pubblicazione **su organi di comunicazione della FMI.**
- 6.6 - I modelli di nuova produzione, non compresi tra quelli già omologati, saranno ammessi alle competizioni solo dopo aver ottenuto la prescritta omologazione da parte dei competenti Organi Federali.

ART. 7 - TARGHE PORTANUMERO

- 7.1 - I motocicli devono essere equipaggiati con targhe portanumero, una anteriore e due laterali, e devono rispettare le seguenti colorazioni:
- 7.2 - Categorie
 a) **Debuttanti A1-A2** = Fondo verde numero bianco

- b) **Cadetti** = Fondo nero numero bianco
 c) **Junior** = Fondo giallo e numeri neri
 d) **Senior** = Fondo bianco e numeri neri
- 7.3 - Le caratteristiche e le dimensioni devono corrispondere a quanto previsto dal RMS 1 Motocicli ed equipaggiamento.

ART. 8 - EQUIPAGGIAMENTO

- 8.1 - L'equipaggiamento deve corrispondere a quanto previsto dalle norme.

ART. 9 - VERIFICHE TECNICHE

9.1 - Ogni pilota potrà punzonare esclusivamente una moto.

9.2 - PUNZONATURA

I motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di ara assegnato.

9.3 - PESO DEI MOTOCICLI

Peso minimo del motociclo, con olio motore e liquido di raffreddamento, senza carburante:

- per la classe da 50 a 65cc minimo Kg. 55
- per la classe 80cc minimo Kg. 65

9.4 - PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impiegati in qualunque manifestazione di Minicross, Internazionali, Nazionali e Territoriali) è fissato, in 94 DbA.

La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando i seguenti valori:

Fino a 85 cc 8.000 RPM

Il fonometro per il controllo della rumorosità dovrà essere posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi (+/- 10%) misurato dalla linea mediana dello stesso e collocato a 20 cm. minimo dal suolo.

Per i test effettuati con temperatura ambiente compresa tra 1 e 10 gradi, dovrà essere applicata la tolleranza di + 1 DbA, con temperatura inferiore a gradi uno, sarà applicata una tolleranza di + 2 DbA.

In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.

Prima di iniziare le Operazioni Preliminari il Commissario Delegato, sorteggerà tra i piloti iscritti alla manifestazione (elenco Ufficiale Piloti Iscritti esposto in bacheca) 20 piloti per classe, le cui moto (indipendentemente dal numero delle moto punzonate da ciascun pilota) saranno obbligatoriamente sottoposte a verifica fonometrica durante le Operazioni Preliminari (l'elenco dei piloti sorteggiati per classe dovrà essere esposto in bacheca prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari). Ogni pilota potrà punzonare due silenziatori per moto, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche.

Il mancato rispetto per le 20 moto sorteggiate del limite di rumorosità dB/A 94 comporta la non ammissione alla gara.

Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.

Al termine di ogni corsa ai primi 3 piloti classificati, ed altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) dovrà essere obbligatoriamente effettuata la prova fonometrica.

Per le verifiche effettuate al termine di ogni corsa, i valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA.

Se ritenuto necessario a cura del Commissario di Gara F.M.I. e del Direttore di Gara potranno essere sottoposti a verifiche fonometriche ulteriori piloti.

Il pilota al cui motociclo fosse riscontrato un valore superiore al limite massimo consentito o che giungesse al traguardo privo di silenziatore, verrà retrocesso di 5 posizioni nella classifica della corsa disputata.

Il pilota manterrà il suo motore in moto senza la marcia inserita e aumenterà i giri del motore fino al raggiungimento del limite previsto. La prova fonometrica per i motori che hanno più di un cilindro sarà effettuata ad ogni estremità dei tubi di scarico.

Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli prima della gara.

Il rumore circostante non dovrà superare il livello di 90 Db/A in un raggio di 5 metri durante i controlli.

Gli strumenti impiegati per i controlli fonometrici devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.

L'interruttore d'ammortizzatore delle vibrazioni dovrà essere regolato su "lento".

ART. 10 - PROVE UFFICIALI

- 10.1 - In tutte le manifestazioni di Minicross deve essere previsto almeno un turno di Prove Ufficiali obbligatorie per tutti i piloti che hanno effettuato le Operazioni Preliminari.

ART. 11 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sulla pista deve corrispondere a quello previsto dal certificato di omologazione.

11.1 - QUALIFICAZIONI

La composizione dei gruppi per la disputa delle prove cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

A) PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

B) DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

Secondo l'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15^a posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

11.2 - GARA

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 80 piloti suddivisi in gruppi di 40 piloti ciascuno, per ogni categoria.

La composizione delle batterie dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che si sono qualificati nelle prime 20 posizioni in ciascuna delle 2 qualificazioni (13+13+14 nel caso di 3 di qualificazioni) e al gruppo "B" i 20 piloti che hanno ottenuto i successivi risultati nelle due qualificazioni (13+13+14 nel caso di 3 qualificazioni).

Qualora, terminata la composizione del gruppo "A" (40 piloti), il numero dei piloti da assegnare al successivo gruppo fosse uguale o inferiore a 13 unità, questi prenderanno il via singolarmente da un'area laterale al cancello di partenza e dopo che il primo pilota, partito regolarmente dietro al cancello, avrà attraversato una linea tracciata a terra e posta in corrispondenza della prima curva.

I punti da assegnare saranno quelli previsti per il gruppo in questione ed a seguire quelli del gruppo successivo.

Nel caso in cui uno o più piloti qualificati per il gruppo "A" fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la loro posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata. I piloti del successivo gruppo fino ad un massimo di 13 unità partirà comunque da un'area

laterale al cancello di partenza.

I piloti, fino a 13 unità, che si classificheranno in qualsiasi posizione nelle corse previste riceveranno comunque il punteggio del gruppo successivo.

La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.

Al pilota che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.

Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.

Nel caso in cui invece i piloti fossero in numero uguale o superiore a 14 unità, dovrà essere composto il previsto gruppo di appartenenza (Gruppo "B").

L'ordine di allineamento al cancello di partenza dovrà rispettare l'ordine di classifica delle qualificazioni (il primo della prima batteria, il primo della seconda ed eventualmente il primo della terza. A seguire, il secondo della prima batteria, il secondo della seconda ed il secondo della terza e così sino al termine della composizione).

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 12 - DURATA

12.1 - Il tempo massimo di durata di ogni singola corsa, più il tempo necessario per raggiungere il traguardo, è il seguente:

- Categoria "A1/A2" due corse di OTTO minuti + 2 giri
- Categoria "B" due corse di DIECI minuti + 2 giri
- Categoria "C" due corse di DODICI minuti + 2 giri
- Categoria "D" due corse di QUINDICI minuti + 2 giri

ART. 13 - RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO

13.1 - L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.

13.2 - Deve essere predisposta un'area per le riparazioni riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in gara, e gli ufficiali di gara.

13.3 - Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

13.4 - I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.

13.5 - La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.

13.6 - Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

13.7 - E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il Direttore di Gara e/o il Race Director proporranno ulteriori sanzioni.

13.8 - Se un pilota durante le Prove Ufficiali, Qualifiche o Corsa esce dal Circuito di Gara e rientra all'Interno del Parco Piloti, non potrà più rientrare in pista durante la corsa in questione.

ART. 14 - RECLAMI

I reclami dovranno essere presentati al Commissario di Gara nel rispetto di quanto previsto dalle norme vigenti (RMM Parte generale)

ART. 15 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97.

ART. 16 - BRIEFING

E' obbligatorio tenere una riunione informativa con piloti, meccanici segnalatori ed accompagnatori, a cura del Direttore di Gara.

ART. 17 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE OTTAVA

CAMPIONATO ITALIANO MINICROSS

ART. 1 - LICENZE**1.1 - JUNIORES Motocross****ART. 2 - CATEGORIE**

Debuttanti
Cadetti
Junior
Senior.

ART. 3 – SVOLGIMENTO CAMPIONATO

3.1 - Numero 6 gare (12 corse) per le categorie Cadett-Junior e Senior.

3.2 - Numero 3 gare (6 corse) per la categoria Debuttanti.

ART. 4 - RACE DIRECTOR

4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 – ISCRIZIONI E TASSE

5.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli., a mezzo fax, al Promotore (DBO) Tel. 011.7727522 – Fax 011.7724857 - website www.dborganization.com).

5.2 - Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - tabella "A"

ART. 6 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le O.P. verranno effettuate il giorno precedente la gara
Dalle ore 08,30 alle ore 10,00 "Senior, Junior, Cadetti, **Debuttanti**"

ART. 7 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**7.1 - NUMERI DI GARA**

- Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

7.2 - TABELLE PORTANUMERO

- Come da Regolamento Nazionale Minicross Art. 7.
- Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.
- Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni Categoria dovrà rispettare le seguenti condizioni:
- Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

ART. 8 - PROVE UFFICIALI

8.1 - Il giorno precedente la gara un turno di **20 minuti** per categoria negli orari previsti dal Time Table.

8.2 - La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle Qualifiche.

ART. 9 - QUALIFICAZIONI

La composizione dei gruppi per le prove cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

9.1 - PRIMA PROVA DEL CAMPIONATO

- Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

9.2 - DALLA SECONDA DEL CAMPIONATO

- Secondo l'ordine di classifica del **Campionato** ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15^a posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

9.3 - IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

- **Prove cronometrate, per determinare i piloti dei gruppi "A", ammessi al Time Practice.**
- **Un turno di 20 minuti per gruppo per le categorie Cadetti, Junior e Senior, un turno di 15 minuti per la categoria Debuttanti negli orari previsti dal Time Table.**
- **I tempi fatti registrare per i Gruppi "B" determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza per entrambe le corse.**

9.4 - IL GIORNO DELLA GARA - TIME PRACTICE

- **Un turno di 15 minuti per i piloti dei gruppi "A" negli orari previsti dal Time Table.**
- I tempi fatti registrare nel Time Practice determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza, per entrambe le corse.

ART. 10 - GARA

Nel rispetto di quanto stabilito dal Regolamento Generale Minicross e negli orari previsti dal Time Table.

ART. 11 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 12 - PUNTEGGI

In ogni corsa di ogni classe verrà assegnato il seguente punteggio:

Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B	Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B
1	250	40	21	60	20
2	210	30	22	50	10
3	170	30	23	50	10
4	140	37	24	57	17
5	120	36	25	56	16
6	110	35	26	55	15
7	100	34	27	54	14
8	90	33	28	53	13
9	85	32	29	52	12
10	80	31	30	51	11
11	77	30	31	50	10
12	74	29	32	49	9

13	72	29	33	49	8
14	70	27	34	47	7
15	68	26	35	46	6
16	66	25	36	45	5
17	64	24	37	44	4
18	63	23	38	43	3
19	62	22	39	42	2
20	61	21	40	41	1

ART. 13 - CLASSIFICA FINALE

La classifica finale di Campionato verrà redatta considerando tutti i punti acquisiti in tutte le corse disputate.

ART. 14 - PREMIAZIONE

Al termine di ogni gara verranno premiati i primi 5 piloti, della classifica assoluta di giornata, di ogni Categoria.

ART. 15 - CONTRIBUTO FEDERALE

Servizio di cronometraggio (TRANSPONDER) a totale carico F.M.I.

ART. 16 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE NONA**TROFEO DELLE REGIONI “GIAMPAOLO MARINONI”**

GARA IN PROVA UNICA A CARATTERE NAZIONALE PER SQUADRE DI REGIONE.

ART. 1 - PILOTI AMMESSI

Sono ammessi i piloti in possesso di licenza JUNIORES minicross in corso di validità.

ART. 2 - CATEGORIE

- CADETTI
- JUNIOR
- SENIOR

ART. 3 - MOTOCICLI

Come da regolamento nazionale minicross.

ART. 4 - RACE DIRECTOR

4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 - PARTECIPAZIONE /COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

5.1 - La partecipazione è aperta a squadre di regione designate dal Comitato Regionale di competenza (**massimo QUATTRO**).

5.2 - Ogni squadra o rappresentativa regionale dovrà essere composta da un pilota di ciascuna categoria (massimo 3 piloti, minimo 2). di nazionalità italiana, residenti nella regione stessa.

ART. 6 - ISCRIZIONI

6.1 - I piloti dovranno essere iscritti a cura del Comitato Regionale di competenza.

6.2 - La composizione delle squadre dovrà essere comunicata all'atto dell'iscrizione.

6.3 - E' ammessa la sostituzione di 3 piloti per Regione, la sostituzione deve essere comunicata alla segreteria di gara prima dell'apertura del parco piloti (venerdì ore 14,00).

6.4 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli., a mezzo fax, al Promotore (DBO) **Tel. 011 7727522 – Fax 011 7724857** - website www.dborganization.com).

6.5 - Per modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella “B”

ART. 7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

7.1 - Dalle ore 08,00 alle ore 10,30

7.2 - Le Operazioni Preliminari dovranno essere espletate in ordine Alfabetico di Regione.

ART. 8 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**8.1 - NUMERI DI GARA**

- a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

8.2 - TABELLE PORTANUMERO

c) Come da Regolamento Nazionale Minicross Art. 7.

ART. 9 - NUMERO DI PILOTI

Il numero dei piloti ammessi contemporaneamente sul percorso di gara può raggiungere il numero massimo di 53, come stabilito dall'Annesso X – Impianti Sportivi.

ART. 10 - PROVE UFFICIALI

Il giorno precedente la gara un turno di 20 minuti per categoria negli orari previsti dal Time Table.

ART. 11 - QUALIFICAZIONI

- 11.1 - Un turno di 20 minuti per gruppo negli orari previsti dal Time Table.
- 11.2 - Tutte le squadre ammesse alle Prove Ufficiali acquisiscono il diritto, di partecipare alle qualifiche e gara, anche se al termine delle stesse sono rimaste con un solo pilota.
- 11.3 - La mancata partecipazione di un pilota, comporta l'assegnazione di un punteggio dato, dal numero massimo dei piloti verificati in una delle 3 categorie + 1.
- 11.4 - Nel caso in cui il numero dei piloti verificati in una delle categorie è superiore a 53, la composizione dei gruppi dovrà avvenire mediante sorteggio.
- 11.5 - La classifica di categoria è redatta assegnando la prima posizione al miglior tempo assoluto dei gruppi, la seconda al miglior tempo dell'altro gruppo, la terza al secondo classificato nel gruppo del miglior tempo assoluto e così via.
- 11.6 - Al termine delle qualifiche verrà redatta la classifica a squadre sommando i tempi trasformati in punteggi (1 punto al primo classificato di ciascuna categoria, 2 al secondo, 3 al terzo etc.) ottenuti da tutti i piloti della medesima squadra.
- 11.7 - A parità di punti, per la determinazione della posizione di classifica, verranno adottati, nell'ordine, i seguenti criteri discriminanti:
- Il miglior punteggio del pilota Senior;
 - Il miglior punteggio del pilota Junior;
 - Il miglior punteggio del pilota Cadetto.
- 11.8 - Si classificano al Gruppo "A" 40 squadre.
- 11.9 - La squadra meglio classificata di ogni Regione acquisisce il diritto di partecipazione nel Gruppo "A".

ART. 12 - ALLINEAMENTO AL CANCELLO DI PARTENZA

La chiamata al cancello di partenza dovrà rispettare la posizione di classifica acquisita dalla squadra nelle prove di qualificazione.

ART. 13 - GARA

- 13.1 - Verranno disputate due corse per ogni categoria e gruppo, negli orari previsti dal Time Table.
- 13.2 - Qualora, terminata la composizione del gruppo "A", il numero dei piloti da assegnare al successivo gruppo fosse uguale o inferiore a 13 unità, questi prenderanno il via singolarmente da un'area laterale al cancello di partenza e dopo che il primo pilota, partito regolarmente dietro al cancello, avrà attraversato una linea tracciata a terra e posta in corrispondenza della prima curva.
- 13.3 - Nel caso in cui uno o più piloti qualificati per il gruppo "A" fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la loro posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata. I piloti del successivo gruppo fino ad un massimo di 13 unità partirà comunque da un'area

laterale al cancello di partenza.

- 13.4 - I piloti, fino a 13 unità, che si classificheranno in qualsiasi posizione nelle corse previste riceveranno comunque il punteggio del Gruppo "B"
- 13.5 - Nel caso in cui invece i piloti fossero in numero uguale o superiore a 14 unità, dovrà essere composto il previsto gruppo di appartenenza (Gruppo "B"), e riceveranno il punteggio previsto, per il Gruppo "B".
- 13.6 - La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.
- 13.7 - Al pilota che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.
- 13.8 - Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.
- 13.9 - L'allineamento al cancelletto di partenza sarà uguale per entrambe le corse.
- 13.10 - Il tempo massimo di durata di ogni singola corsa, più il tempo necessario per raggiungere il traguardo, è il seguente:
- CADETTI due corse di 10 minuti + 2 giri
 - JUNIOR due corse di 12 minuti + 2 giri
 - SENIOR due corse di 15 minuti + 2 giri
- 13.11 - Sia nella prima che nella seconda Corsa prenderanno il via prima i Senior, poi gli Junior e infine i i Cadetti.
- 13.12 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

ART. 14 - PUNTI E CLASSIFICA A SQUADRE**14.1 - GRUPPO "A"**

Verranno assegnati i punti corrispondenti alla posizione di classifica di ciascun pilota in tutte le corse disputate (1 punto al primo, 2 punti al secondo, 3 punti al terzo, ecc.).

La mancata partecipazione di un pilota, comporta l'assegnazione di 41 punti in ciascuna corsa ove il fatto si verifichi.

14.2 - GRUPPO "B"

Verranno assegnati i punti corrispondenti alla posizione di classifica di ciascun pilota in tutte le corse disputate (42 punti al primo, 43 punti al secondo, 44 punti al terzo, ecc.).

La mancata partecipazione di un pilota, comporta l'assegnazione di un punteggio dato, dal numero massimo dei piloti verificati in una delle 3 categorie + 1, in ciascuna corsa ove il fatto si verifichi.

- 14.3 - La classifica a squadre verrà redatta considerando i migliori 5 (cinque) punteggi acquisiti dai piloti della stessa squadra in ambedue le corse (somma di punti). Il minor punteggio corrisponde alla migliore posizione in classifica.

- 14.4 - A parità di punti, per la determinazione della posizione di classifica, verranno adottati, nell'ordine, i seguenti criteri discriminanti:

- Il miglior 6 risultato;
- Il risultato dell'ultima corsa disputata (Senior);
- Il risultato dell'ultima corsa disputata (Junior);
- Il risultato dell'ultima corsa disputata (Cadetto).

ART. 15 - PREMI

Verranno assegnati i seguenti premi alle prime 5 squadre classificate:

- 1° Squadra classificata Trofeo "G.P. Marinoni"
- 2° Squadra classificata Coppa
- 3° Squadra classificata Coppa
- 4° Squadra classificata Coppa

- 5° Squadra classificata Coppa
Una medaglia ricordo sarà consegnata a tutti i piloti partecipanti ed Rappresentanti delle Regioni.

ART. 16 - RAPPRESENTANTE DI REGIONE

16.1 - Ogni Comitato Regionale dovrà nominare un rappresentante, responsabile della/e squadra/e, e comunicarne il nominativo, direttamente al Promotore (DBO – Tel. 011 2160087 – Fax 011 2242267 - website www.dborganization.com) a mezzo fax 7 giorni prima della manifestazione.

16.2 - **E' obbligatorio tenere una riunione informativa, a cura del Direttore di Gara, con i rappresentanti o responsabile della/e, squadre, al termine delle Operazioni Preliminari.**

16.3 - Il rappresentante regionale sarà l'unico interlocutore riconosciuto dagli Ufficiali di Gara.

ART. 17 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 18 - CONTRIBUTO FEDERALE

Servizio di cronometraggio (TRANSPONDER) a totale carico F.M.I.

ART. 19 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE DECIMA

TROFEO NAZIONALE DEBUTTANTI

GARA IN PROVA UNICA A CARATTERE NAZIONALE
(ALL'INTERNO DEL TROFEO DELLE REGIONI "G.MARINONI")

ART. 1 - PILOTI - CATEGORIE AMMESSE

Sono ammessi piloti in possesso di licenza JUNIORES Minicross-Debuttanti.

ART. 2 - MOTOCICLI

- DEBUTTANTI A1 motocicli senza marce - cilindrata massima 65cc esclusivamente di serie
- DEBUTTANTI A2 motocicli con marce - cilindrata massima 65cc esclusivamente di serie

ART. 3 - ISCRIZIONI

I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli, a mezzo fax, al Promotore (DBO) **Tel. 011 7727522 – Fax 011 7724857** - website www.dborganization.com.
Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella "B"

ART. 4 - RACE DIRECTOR

4.1 - E' istituita la figura del Race Director (Art. 35 – Parte Prima – Norme Generali)

ART. 5 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le O.P. verranno effettuate il giorno precedente la gara dalle ore 10,30 alle ore 11,30

ART. 6 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO

6.1 - NUMERI DI GARA

- a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

6.2 - TABELLE PORTANUMERO

Come da Regolamento Nazionale Minicross Art. 7.

ART. 7 - PROVE UFFICIALI

Il giorno precedente la gara, al termine delle O.P. e negli orari previsti dal Time Table.

ART. 8 - QUALIFICAZIONI E GARA

Nel rispetto di quanto stabilito dal regolamento generale minicross e negli orari previsti dal Time Table.

ART. 9 - BRIEFING

E' obbligatorio tenere una riunione informativa con piloti, meccanici, segnalatori e Rappresentanti Regionali, a cura del Direttore di Gara, al termine delle Operazioni Preliminari e dopo le Qualifiche.

ART. 10 - PUNTEGGI

In Ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto dal regolamento

del Campionato Italiano Minicross - Art. 11**ART. 11 - PREMI**

10.1 - Dalla classifica assoluta di giornata verranno premiati i primi 5 piloti, della categoria A1 e A2:

10.2 - Una medaglia ricordo sarà consegnata a tutti i piloti partecipanti.

ART. 12 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 13 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE UNDICESIMA**CAMPIONATO ITALIANO SUPERCROSS**

La F.M.I. indice, per l'anno 2008, il Campionato Italiano Supercross. La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare sia l'organizzazione sia la gestione dell'immagine delle manifestazioni ad Azienda specializzata, alla quale demandare tutti i diritti, tranne quelli di carattere sportivo che rimangono alla F.M.I.

ART. 1 - CLASSI

- SX1- da 100cc a 144cc 2T - da 175cc a 250 cc 4T.

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

- 2.1 - Saranno ammessi alla manifestazione i piloti in possesso di licenza Fuoristrada ELITE Motocross, Fuoristrada UNDER 21 Motocross, Fuoristrada OVER Motocross.
- 2.2 - E consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza Nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Numero delle prove: 6.

ART. 4 - OPERAZIONI PRELIMINARI

- 4.1 - Il giorno della manifestazione dalle ore 08,00 alle ore 09,00.
- 4.2 - Gare in notturna: dalle ore 12,00 alle ore 13,00

ART. 5 - ISCRIZIONE E TASSE

- 5.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax, posta o E-Mail, al Promotore (OFFROAD Tel. 0584 85229- Fax 0584 85350- website www.offroadproracing.it).
- 5.2 - Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 Parte Prima – Norme Generali - Tabella "B"

ART. 6 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**6.1 - Numeri di Gara**

- a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

6.2 - TABELLE PORTANUMERO

- a) Classe SX1 - Fondo Bianco numeri Neri
- b) Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.

ART. 7 - VERIFICHE TECNICHE**7.1 - PUNZONATURA**

I motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato.

7.2 - PROVA FONOMETRICA

- a) Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.
- b) La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

- c) Limite massimo di rumorosità: 94 DbA (+2 DbA per le verifiche effettuate al termine di una corsa)
- d) Prima di iniziare le Operazioni Preliminari il Commissario Delegato, sorteggerà tra i piloti iscritti alla manifestazione (elenco Ufficiale Piloti Iscritti esposto in bacheca) 10 piloti per classe, le cui moto (indipendentemente dal numero delle moto punzonate da ciascun pilota) saranno obbligatoriamente sottoposte a verifica fonometrica durante le Operazioni Preliminari (l'elenco dei piloti sorteggiati per classe dovrà essere esposto in bacheca prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari). Ogni pilota potrà punzonare due silenziatori per moto, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche.
- e) Il mancato rispetto per le 10 moto sorteggiate del limite di rumorosità dB/A 94 comporta la non ammissione alla gara.
- f) Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.
- g) Al termine di ogni finale ai primi 3 piloti classificati, ed altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) dovrà essere obbligatoriamente effettuata la prova fonometrica.
- h) Per le verifiche effettuate al termine di ogni corsa, i valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA.
- i) Se ritenuto necessario a cura del Commissario di Gara F.M.I. e del Direttore di Gara potranno essere sottoposti a verifiche fonometriche ulteriori piloti.
- j) Il pilota al cui motociclo fosse riscontrato un valore superiore al limite massimo consentito o che giungesse al traguardo privo di silenziatore, verrà retrocesso di 5 posizioni nella classifica della corsa disputata.

ART. 8 - PROVE UFFICIALI

- 8.1 - Il giorno della gara due turni da 8 minuti per ogni gruppo a seguire in base al numero dei piloti presenti alle O.P.
- 8.2 - La composizione dei gruppi per la disputa delle Prove Ufficiali dovrà avvenire secondo il seguente criterio:
 - a) Prima prova di campionato – mediante estrazione a sorte tra i piloti presenti alle O.P.
 - b) Dalla seconda prova di campionato – secondo l'ordine di classifica del Campionato, assegnando il primo in classifica alla prima batteria, il secondo alla seconda e così di seguito fino alla 10° posizione.
 - c) I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

ART. 9 - QUALIFICAZIONI – RECUPERI

- 9.1 - Ad ogni fase della gara, prove Ufficiali, batterie di Qualificazione, Semifinali, Recuperi e finale sarà ammesso un numero massimo di 16 piloti partenti.
- 9.2 - Si dovranno disputare batterie di qualificazione consentendo a tutti almeno un recupero.
- 9.3 - La composizione dei gruppi per la disputa delle Qualifiche sarà la stessa delle Prove Ufficiali.

ART. 10 - VERIFICHE FINALI

Al termine della Finale i motocicli dei primi 5 piloti classificati ed uno estratto a sorte dovranno rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 11 - PUNTEGGI

Ai piloti classificati nella Finale verrà assegnato il seguente punteggio:

1°	Classificato	Punti	25
2°	Classificato	Punti	20
3°	Classificato	Punti	17
4°	Classificato	Punti	15
5°	Classificato	Punti	13
6°	Classificato	Punti	11
7°	Classificato	Punti	10
8°	Classificato	Punti	9
9°	Classificato	Punti	8
10°	Classificato	Punti	7
11°	Classificato	Punti	6
12°	Classificato	Punti	5
13°	Classificato	Punti	4
14°	Classificato	Punti	3
15°	Classificato	Punti	2
16°	Classificato	Punti	1

ART. 12 - CLASSIFICA FINALE

Sarà redatta considerando validi tutti i punti acquisiti nelle prove del Campionato.

ART. 13 - MONTEPREMI

Euro 6.000,00 Lordi in ciascuna prova a carico dell'organizzatore così suddiviso:

1° classificato	1.000,00	11° classificato	200,00
2° classificato	800,00	12° classificato	200,00
3° classificato	600,00	13° classificato	200,00
4° classificato	500,00	14° classificato	200,00
5° classificato	400,00	15° classificato	200,00
6° classificato	250,00	16° classificato	200,00
7° classificato	250,00		
8° classificato	200,00		
9° classificato	200,00		
10° classificato	200,00		

Euro 500,00 al primo classificato di ogni Corsa.

ART. 14 - MONTEPREMI FINALE

Totale € 10.000,00 lordi a carico della FMI

Posizione	€
1° classificato	3.500,00
2° classificato	2.400,00
3° classificato	1.200,00
4° classificato	600,00
5° classificato	600,00
6° classificato	400,00
7° classificato	400,00
8° classificato	300,00
9° classificato	300,00
10° classificato	300,00
Totale	10.000,00

ART. 15 - CONTRIBUTO FEDERALE

€ 3.000,00 all'organizzatore di ciascuna prova.

ART. 16 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE DODICESIMA

**CAMPIONATO ITALIANO SUPERMARECROSS
TROFEO “GAETANO DI STEFANO”**

ART. 1 - CLASSI

- 80 – da 50cc a 85cc 2T-150cc 4T (esclusivamente piloti con licenza Juniores Minicross)
- MX2- da 100cc a 144c 2T - da 175cc a 250 cc 4T
- MX1- da 175cc a 500cc 2T – da 290cc a 650 cc 4T

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

- 2.1 - Piloti in possesso di licenza Elite e Fuoristrada Under/Over 21, licenza Juniores categorie Junior e Senior.
- 2.2. - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza
- 2.3 - Ulteriori piloti su indicazione della CTSN, con altre licenze.

ART. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Numero Prove 7

ART. 4 - OPERAZIONI PRELIMINARI**4.1 - SABATO**

- Classe 80-MX1-MX2-Open : dalle ore 14.00 alle ore 20.00

4.2 - DOMENICA

- Classe 80-MX1-MX2-Open : dalle ore 08,00 alle ore 09,30

ART. 5 – ISCRIZIONI E TASSE

- 5.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax, posta o E-Mail, al Moto Club Organizzatore.
- 5.2 - Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art.11 – Parte Prima – Norme Generali - Tabella “B”

ART. 6 – NUMERI DI GARA – TABELLE PORTANUMERO**6.1 - NUMERI DI GARA**

- a) Il numero di gara assegnato dal promotore sarà fisso per tutto il Campionato.
- b) Oltre al numero di gara sulle tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia.

6.2 - TABELLE PORTANUMERO**Classe 80 - 85cc 2T – 150cc 4T**

- a) Categoria “SENIOR” Fondo Bianco numeri Neri
- b) Categoria “JUNIOR” Fondo Giallo numeri Neri
- c) Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.
- d) Dalla 2ª prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni classe dovrà rispettare le seguenti condizioni:
Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

Classe MX1- da 175cc a 500cc 2T – da 290cc a 650 cc 4T

- a) Fuoristrada Under 21 Fuoristrada Over 21 - Fuoristrada Elite, colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle, deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del

- fondo (è vietato il fondo Rosso e numero Bianco)
- b) Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.
- c) Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni classe dovrà rispettare le seguenti condizioni:
Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

Classe MX2- da 100cc a 144cc 2T - da 175cc a 250 cc 4T

- a) Fuoristrada Under 21 - Fuoristrada Over 21 - Fuoristrada Elite, colore delle tabelle Libero, il numero di gara obbligatorio in tutte le tabelle deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo. (e vietato il fondo Rosso e numero Bianco)
- b) Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.
- c) Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni classe dovrà rispettare le seguenti condizioni:
Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

ART. 7 - PROVE UFFICIALI

IL GIORNO DELLA GARA:

- dalle ore 09,30 alle ore 11,00 un turno di 10 minuti per classe

ART. 8 - QUALIFICAZIONI

8.1 - IL GIORNO DELLA GARA:

- dalle ore 11,15 un turno di 15 minuti per classe.

La composizione dei gruppi per le prove cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

a) PRIMA PROVA DEL CAMPIONATO

Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

b) DALLA SECONDA DEL CAMPIONATO

Secondo l'ordine di classifica del Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15^a posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

ART. 9 - GARA

9.1 - Verranno disputate TRE corse per ogni categoria e gruppo, negli orari previsti dal Time Table.

- 9.2 - Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 24 conduttori per classe e categoria
- 9.3 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 9.4 - Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.

9.5 - Durata

Classe 80 Juniores Cat. JUNIOR-SENIOR 08 minuti + 2 giri

Classe MX1 Fuoristrada ELITE – UNDER/OVER 21 10 minuti + 2 giri

Classe MX2 Fuoristrada ELITE – UNDER/OVER 21 10 minuti + 2 giri

9.6 - All'interno di tre gare di Campionato si disputerà una gara di Supercampione, dalle classifiche della stessa sarà stilata una classifica per l'assegnazione del Trofeo Coast to Coast

ART. 10 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle

punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, dovranno rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 11 - PUNTEGGI

Verrà assegnato il seguente punteggio.

Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B	Posizione di Classifica	Gruppo A	Gruppo B
1	250	40	21	60	20
2	210	39	22	59	19
3	170	38	23	58	18
4	140	37	24	57	17
5	120	36	25	56	16
6	110	35	26	55	15
7	100	34	27	54	14
8	90	33	28	53	13
9	85	32	29	52	12
10	80	31	30	51	11
11	77	30	31	50	10
12	74	29	32	49	9
13	72	28	33	48	8
14	70	27	34	47	7
15	68	26	35	46	6
16	66	25	36	45	5
17	64	24	37	44	4
18	63	23	38	43	3
19	62	22	39	42	2
20	61	21	40	41	1

ART.12 - CLASSIFICA FINALE

- 12.1 - La classifica finale di Campionato verrà redatta considerando tutti i punti acquisiti in tutte le corse disputate.
- 12.2 - In caso di parità di punti al termine del Campionato, sarà discriminante e determinante il risultato ottenuto nell'ultima corsa alla quale i Piloti interessati hanno partecipato.

ART. 13 - CONTRIBUTI

- € 1.500,00 all'organizzatore di ciascuna prova, a carico della F.M.I.;
- Servizio di cronometraggio (TRANSPONDER) a totale carico del Promotore.

ART. 14 - MONTEPREMI FINALE

€ 10.000,00 totali lordi sulle classifica finale a carico della F.M.I. così suddivisi:

Fuoristrada MX1	€	Fuoristrada MX2	€
1° classificato	1.500,00	1° classificato	1.500,00
2° classificato	1.000,00	2° classificato	1.000,00
3° classificato	800,00	3° classificato	800,00
4° classificato	500,00	4° classificato	500,00
5° classificato	200,00	5° classificato	200,00
Totale	4.000,00	Totale	4.000,00
Junior Motocross			
Categoria "Senior"			
1° classificato	750,00		
2° classificato	500,00		
3° classificato	400,00		
4° classificato	250,00		
5° classificato	100,00		
Totale	2.000,00		

ART. 15 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE TREDICESIMA

**CAMPIONATO ITALIANO SUPERMOTO
INTERNAZIONALI D' ITALIA**

La F.M.I. indice, per l'anno **2008**, il Campionato Italiano Supermoto ed il Campionato Internazionale d'Italia Supermoto.

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare sia l'organizzazione sia la gestione dell'immagine delle manifestazioni ad Azienda specializzata, alla quale demandare tutti diritti, tranne quelli di carattere sportivo che rimangono alla FMI.

ART. 1 - PILOTI AMMESSI

- 1.1 - S1 – S2 : Licenza Supermoto ELITE
- 1.2 - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta.
- 1.3 - **S4 – S5 : Licenza Supermoto ELITE – Fuoristrada Under-Over 21 (escluso Moto d'Epoca)**
- 1.4 - **Sono esclusi i piloti classificati nelle prime 15 posizioni dei Campionati Italiani S1 e S2 dell'anno precedente.**

ART. 2 - SVOLGIMENTO GARE

Le gare si svolgono nell'arco di due giorni nel rispetto del Regolamento Particolare e del Time Table approvato.

ART. 3 - CATEGORIE

- Il Campionato Italiano Supermoto **2008** prevede la suddivisione dei piloti nelle seguenti categorie.
- **S1/S4: motocicli di cilindrata compresa tra 175 cc e 250 cc 2T e tra 200 cc e 450 cc 4T**
- **S 2/S5: motocicli di cilindrata oltre 250cc 2T e oltre 475cc 4T**

ART. 4 - CIRCUITI

- 4.1 - Nel rispetto di quanto previsto dalle norme FMI (vedi annesso X impianti)
- 4.2 - Il Direttore di Gara, su indicazione del Race Director o, in sua assenza, in maniera autonoma, può disporre l'eliminazione della parte di percorso off road in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse o per ragioni di sicurezza.

ART. 5 - PADDOCK

- 5.1 - Adiacente la pista, in luogo idoneo, deve avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i concorrenti con i loro mezzi; dotato di illuminazione, di servizi igienici e prese di corrente.
- 5.2 - I piloti devono versare all'organizzatore la somma di €. 10,00 a manifestazione per i servizi.
- 5.3 - L'accesso al Parco Piloti è consentito ai soli mezzi autorizzati dalle ore 10.00 del venerdì sino al termine delle Operazioni Preliminari.
- 5.4 - Dalle ore 23,00 alle ore 07,00 si deve rispettare il silenzio ed è vietato circolare con mezzi a motore.
- 5.5 - Le aree da occupare all'interno del paddock sono gestite da personale incaricato. Il mancato rispetto delle disposizioni impartite comporta l'allontanamento immediato dal paddock e ove necessario, l'esclusione del pilota dalla competizione.

ART. 6 - ISCRIZIONI

- 6.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli., a

mezzo fax, al Promotore (DBO Tel. **011 7727522** – Fax **011 7724857** - website www.dborganization.com).

- 6.2 - Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 Parte Prima – Norme Generali - Tabella "A"
6.3 - Un pilota può partecipare ad una sola classe

ART. 7 - NUMERI DI GARA E TABELLE PORTANUMERO

- 7.1 - Il numero di gara è assegnato dal Promotore in base alla classifica dell'anno precedente, e/o a seguito richiesta con modulo specifico.
7.2 - Il numero fisso va mantenuto per tutto il Campionato.
7.3 - Il colore delle tabelle portanumero è libero, ad eccezione della tabella rossa con numero bianco riservata al leader del Campionato Italiano.
7.4 - Il colore del numero di gara obbligatorio su tutte le tabelle deve essere nettamente contrastante col colore del fondo.
7.5 - Sulle tabelle portanumero si devono applicare, se forniti dal Promotore, gli adesivi del Campionato.

ART. 8 - VERIFICHE TECNICHE

8.1 - VERIFICHE

- a) S1 - S2: si possono verificare massimo due motocicli.
b) S4 - S5: si può verificare solo un motociclo **con cerchio anteriore e posteriore da 17"**
c) Al termine di ciascuna corsa devono essere verificate le corrispondenze delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, devono rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche
d) E' vietato l'uso di apparecchi per rilevamento tempi, telemetria etc.

8.2 - PNEUMATICI

- a) **I pneumatici usati nelle varie classi devono essere della marca e con marchio a garanzia di conformità su indicazione del Promotore**
b) E' limitato il numero dei pneumatici utilizzabili durante la manifestazione.
c) **In sede di operazioni preliminari vengono consegnati adesivi (stickers) pari a:**
- N° 6 per la classe S1/S2
- N° 2 per la classe S4/S5
d) I suddetti adesivi saranno numerati e di colore diverso ad ogni prova di Campionato Italiano, dovranno essere montati obbligatoriamente e ben visibili sia all'anteriore che posteriore sul lato sinistro fronte marcia e verranno rigorosamente controllati ad ogni ingresso pista.
e) I motocicli partecipanti alle classi S4/S5 potranno utilizzare esclusivamente pneumatici di uso stradale, **che dovranno essere rigorosamente nuovi (uno anteriore + uno posteriore) e rispondere ai requisiti di conformità. In caso di pioggia verrà autorizzato (dal Direttore di Gara) l'utilizzo di gomme rain.**

8.3 - PROVA FONOMETRICA

Ogni pilota potrà far verificare un secondo motociclo e fino a 3 silenziatori.

8.4 - CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO MOTORI

L'unico liquido refrigerante consentito è l'acqua. Non è ammesso alcun

altro liquido e/o additivo.

Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione della gara.

ART. 9 – ZONA D'ATTESA

- 9.1 - Adiacente la pista e il paddock, in luogo idoneo, è situata la zona d'attesa. L'accesso è regolamentato dalle legende affisse all'ingresso.
9.2 - I motocicli devono essere portati nella zona d'attesa entro 10 minuti dall'inizio della corsa.
9.3 - Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
9.4 - In zona d'attesa è consentito solo l'uso di generatori di corrente per alimentare le termocoperte.

ART. 10 - PROVE UFFICIALI – QUALIFICHE

- 10.1 - Nelle prove Ufficiali, Qualifiche la partecipazione è obbligatoria; è possibile ammettere in pista contemporaneamente 38 piloti (nelle piste omologate 32) e 28 piloti (nelle piste omologate 24). Nel caso in cui i piloti presenti sono in numero superiore, vengono formati i gruppi composti dallo stesso numero di piloti (+ 1 o 2 nel secondo o terzo gruppo, se necessario).
10.2 - La composizione dei gruppi di qualificazione deve avvenire col seguente criterio:
a) Prima prova di Campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle Operazioni Preliminari
a) Dalla seconda prova di Campionato: secondo l'ordine di classifica di Campionato, assegnando al primo gruppo il pilota primo in classifica, al secondo gruppo il pilota secondo in classifica. Così di seguito fino alla quindicesima posizione. Estrazione a sorte per tutti gli altri piloti presenti alle O.P.
10.3 - La qualificazione alle gare è determinata dai tempi fatti registrare nelle prove cronometrate
10.4 - I tempi fatti registrare nelle qualificazioni determinano l'ordine di allineamento alla griglia di partenza.
10.5 - I primi 2 piloti di ciascuna classe non qualificati, sono ammessi alle gare in qualità di riserve e possono partecipare alla gara solo in sostituzione di un pilota titolare che non parte.
10.6 - Nel caso di più gruppi di qualificazione di ciascuna classe, il miglior tempo Assoluto determina l'ordine di allineamento alla griglia di partenza, la seconda posizione sarà del primo miglior tempo dell'altro gruppo, la terza posizione al secondo classificato nel gruppo del miglior tempo assoluto e così via.

ART. 11 - GRIGLIA E PROCEDURA DI PARTENZA

- 11.1 - Il numero massimo dei piloti ammessi al via di una corsa è 32.
11.2 - Il numero minimo di piloti al via di una corsa è 10.
11.3 - Un giro di ricognizione del percorso immediatamente prima della partenza di una corsa è obbligatorio.
11.4 - Non è consentito cambiare il motociclo dopo che lo stesso è entrato in zona d'attesa, pertanto sia nel giro di ricognizione che in gara deve essere utilizzato lo stesso motociclo.
11.5 - I piloti devono raggiungere la griglia a velocità moderata, allinearsi, secondo lo schema di partenza (pole position, lato esterno della prima curva), nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione.
11.6 - Per il giro di ricognizione il Direttore di gara fa partire una fila alla volta ogni 5 secondi.
11.7 - Terminato il giro di ricognizione ogni pilota deve riportarsi al proprio posto sulla griglia di partenza ed attendere sulla moto, a motore

- acceso, il segnale di partenza.
- 11.8 - Se un pilota ha un problema meccanico prima del giro di ricognizione è autorizzato a rimanere /ritornare nel parco d'attesa dove può essere aiutato nella riparazione. Può partire dalla zona d'attesa, area meccanici, fondo griglia e mantiene la sua posizione nella stessa al momento della partenza della gara. Se il problema meccanico o l'incidente si verificano durante il giro di ricognizione ed il pilota arriva in griglia in ritardo- senza pregiudicare l'orario di partenza della gara perde la sua posizione e parte in fondo allo schieramento, dopo la bandiera verde. Se il ritardo è tale da costringere lo spostamento della partenza il pilota viene escluso dalla gara in questione.
- 11.9 - Il tempo utile per iniziare il giro di ricognizione ha termine col ritorno in griglia di uno dei piloti che hanno regolarmente preso il via.
- 11.10 - Il Direttore di gara espone "bandiera rossa" ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde).
- 11.11 - A questo punto si accende la luce rossa del semaforo di partenza e, dopo un tempo che può variare dai 3 ai 5 secondi, viene data la partenza spegnendo la luce rossa.
- 11.12 - In caso di partenza anticipata al/ai pilota/i viene segnalata ed inflitta una penalizzazione di 30 secondi da sommare al tempo totale impiegato dallo stesso.
- 11.13 - Nel caso in cui la partenza anticipata di un pilota provoca l'arresto della gara, lo stesso viene escluso dal via della medesima corsa.

ART. 12 - FALSA PARTENZA

La falsa partenza è segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa. I piloti devono rientrare nella zona di attesa e una nuova partenza viene data non appena possibile.

ART. 13 - ARRESTO DI UNA CORSA

- 13.1 - Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.
- 13.2 - Nel caso in cui una corsa viene fermata prima della metà del tempo di svolgimento (per tempo si intende quello indicato dal Time Table senza considerare i 2 giri finali e/o dei giri totali previsti), la stessa sarà ripetuta. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti l'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.
- 13.3 - La griglia di partenza della gara è determinata dalla classifica del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 13.4 - Il Direttore di Gara può escludere uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.
- 13.5 - Se una corsa viene fermata oltre la metà del tempo di svolgimento e/o dei giri previsti, la corsa è considerata terminata e l'ordine di arrivo quello dato dall'attraversamento della linea di arrivo del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 13.6 - Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

ART. 14 - RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO

- 14.1 - L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa in questione.
- 14.2 - Tutte le riparazioni e le comunicazioni col pilota devono svolgersi in un'apposita area alla quale possono accedere i meccanici ed i

- segnalatori muniti di regolare Pass.
- 14.3 - Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
- 14.4 - I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.
- 14.5 - La violazione di queste regole comporta l'esclusione dalla corsa.
- 14.6 - Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
- 14.7 - E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporta l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il Direttore di Gara e/o il Race Director possono proporre ulteriori sanzioni.
- 14.8 - Se una moto, durante le Prove Ufficiali, Qualifiche, o Gara rientra al Parco Piloti, non può ritornare in pista durante la corsa in questione.

ART. 15 - PARCO CHIUSO

Al termine di ciascuna corsa deve essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, devono rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

ART. 16 - PERSONALE IN PISTA - ABBIGLIAMENTO

- 16.1 - Hanno accesso all'interno della pista solo le persone autorizzate dall'organizzatore e/o dal Promotore, muniti di specifico lasciapassare.
- 16.2 - Piloti, Meccanici, Segnalatori ed Accompagnatori devono sempre presentarsi in ordine e con abbigliamento adeguato.
- 16.3 - E' vietato, in tutte le aree della pista, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte ecc.
- 16.4 - Tutto il personale impiegato all'interno del Circuito di gara (Medici, Paramedici, Ufficiali di Percorso, Fotografi) deve indossare un abbigliamento che assicuri la loro visibilità e li renda facilmente riconoscibili.
- 16.5 - E' assolutamente vietato circolare a torso nudo.
- 16.6 - La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista. (Art.37 Parte Prima – Norme Generali)

ART. 17 - PUNTEGGI

1° classificato	Punti	25
2° classificato	Punti	22
3° classificato	Punti	20
4° classificato	Punti	18
5° classificato	Punti	16
6° classificato	Punti	15
7° classificato	Punti	14
8° classificato	Punti	13
9° classificato	Punti	12
10° classificato	Punti	11
11° classificato	Punti	10
12° classificato	Punti	9
13° classificato	Punti	8
14° classificato	Punti	7
15° classificato	Punti	6
16° classificato	Punti	5
17° Classificato	Punti	4
18° Classificato	Punti	3
19° Classificato	Punti	2
20° Classificato	Punti	1

ART. 18 - CLASSIFICA FINALE

- 18.1 - La classifica finale tiene conto di tutti i risultati acquisiti in tutte le corse disputate.
- 18.2 - Campione Italiano è il pilota in possesso di passaporto italiano, che ha totalizzato il maggior numero di punti al termine del Campionato.
- 18.3 - I punti vengono assegnati ai soli piloti (passaporto italiano) aventi diritto ricomponendo la classifica di ogni singola corsa.
- 18.4 - Per le classi S1/S2 è prevista l'assegnazione del titolo "Campione Internazionale d'Italia" al pilota che ha ottenuto il maggior numero di punti al termine del Campionato Italiano.**
- 18.5 - Se al termine del Campionato due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, devono essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:
 - a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - b) La classifica assoluta dell'ultima gara e così di seguito.

ART. 19 - PREMIAZIONI

- 19.1 - Coppe per i primi tre classificati di ogni manifestazione in ciascuna classe.
- 19.2 - L'organizzatore può a sua discrezione inserire premi speciali.

ART. 20 - PREMI DI MERITO

- 20.1 I premi finali di merito sono corrisposti dall'organizzatore al termine del Campionato, componendo la classifica assoluta attraverso la somma dei punti acquisiti nelle batterie.
- 20.2 - Montepremi totale al lordo delle ritenute d' acconto € 30.000,00 così suddiviso:

S2	€	S1	€
1° classificato	3.000,00	1° classificato	3.000,00
2° classificato	2.000,00	2° classificato	2.000,00
3° classificato	1.500,00	3° classificato	1.500,00
4° classificato	1.200,00	4° classificato	1.200,00
5° classificato	1.000,00	5° classificato	1.000,00
6° classificato	800,00	6° classificato	800,00
7° classificato	700,00	7° classificato	700,00
8° classificato	600,00	8° classificato	600,00
9° classificato	600,00	9° classificato	600,00
10° classificato	600,00	10° classificato	600,00
11° classificato	600,00	11° classificato	600,00
12° classificato	600,00	12° classificato	600,00
13° classificato	600,00	13° classificato	600,00
14° classificato	600,00	14° classificato	600,00
15° classificato	600,00	15° classificato	600,00
Totale	15.000,00	Totale	15.000,00

ART. 21 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI

Alle prove di Campionato Italiano Supermoto possono essere abbinate manifestazioni di contorno, proposte dai singoli organizzatori ed autorizzate dal Promotore e dalla F.M.I.

ART. 22 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE QUATTORDICESIMA

CAMPIONATO ITALIANO MINIBIKE CROSS

ART. 1 - CIRCUITI DI GARA

Le gare avranno luogo su circuiti di fuoristrada chiusi, con ostacoli naturali e/o artificiali;

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

Alle gare sono ammessi conduttori in possesso di qualsiasi licenza rilasciata dalla Federazione Motociclistica Italiana. Sono ammessi conduttori stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla FIM e alla UEM in possesso di licenza nazionale/internazionale e relativo nulla osta della Federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

3.1 - Numero delle prove: 6 (12 corse)

ART. 4 – CLASSI - CATEGORIE

- 4.1 - Cilindrata massima open fino a 150cc.;
- 4.2 - MB1 RB ruota bassa 12-10;
- 4.3 - PRO Agonisti;
- 4.4 - LIGHT Amatori;
- 4.5 - Rookye bambini da 9 a 14 anni.
- 4.6 - MB2 RB ruota alta 14-12;
- 4.7 - PRO Agonisti;
- 4.8 - LIGHT Amatori;
- 4.9 - Rookye bambini da 9 a 14 anni.

ART. 5 - TABELLE PORTANUMERO

- 5.1 - MB1 RB Fondo Nero, Numeri Bianchi;
- 5.2 - MB1 RB Fondo Bianco, Numeri Neri;

ART. 6 – ISCRIZIONI GARE E TASSA ASSOCIATIVA AZIENDE

- 6.1 - I moduli debitamente compilati devono essere inviati 8 giorni prima della data della manifestazione al Promotore.
- 6.2 - La tassa di iscrizione è fissata in € 50,00 (cinquanta) per ciascuna manifestazione, e potrà essere pagata direttamente il giorno della gara a tassa doppia al momento delle operazioni preliminari.

ART. 7 - PROVA FONOMETRICA E VERIFICHE TECNICHE

Dopo le operazioni preliminari i motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare sino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indistintamente durante tutta la manifestazione. Molta attenzione sarà riservata alla rumorosità del mezzo, e pertanto si dovrà rispettare i valori previsti: limite massimo di rumorosità 94 DbA (+2 DbA per le eventuali verifiche effettuate al termine della corsa).

ART. 8 - PARTNER DEL CAMPIONATO

Tutti gli iscritti al campionato dovranno porre sui propri motocicli i loghi di eventuali partner indicati dall'organizzazione, nella quantità massima di n° 4 loghi, nelle misure di cm 12x4. I loghi dovranno essere posizionati da ambo i lati del motociclo e nella parte anteriore e posteriore come da schema che sarà prodotto.

ART. 9 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

- 9.1 - Dopo le operazioni preliminari e le verifiche tecniche si effettueranno i turni di prove libere, e dopo le prove libere si effettueranno le prove cronometrate suddividendo i conduttori in gruppi estratti a sorte. In base ai tempi i piloti si suddivideranno in varie manche finali dividendo i gruppi in ordine ai tempi rilevati di gruppi delle prove cronometrate, per esempio gruppo A-B-C- e così via.
- 9.2 - La corsa sarà basata su due manche finali per ogni gruppo il numero massimo ammesso al cancello di partenza è di 15 conduttori.
- 9.3 - Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'Attesa 5 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'Attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa in questione.
- 9.4 - Tutte le gare proposte saranno regolate secondo annesso FMI e relative modifiche.

ART. 10 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna manche dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre al termine dell'ultima manche tutti i motocicli dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli ufficiali di gara preposti alla verifiche.

ART. 11 - PREMIAZIONI

Saranno premiati con coppe/targhe i primi 3 piloti del gruppo "A" in base alla classifica assoluta.

ART. 12 - PUNTEGGI

Vedere tabella norme sportive FMI Trofeo Italia Motocross.

ART. 13 - SPECIFICHE TECNICHE MINIBIKE CROSS**13.1 - CARATTERISTICHE GENERALI**

- 1) Motore 4 tempi montato a sbalzo, di cilindrata massima 150cc, con cilindro orizzontale, monoalbero.
- 2) La misura della cilindrata è calcolata con la formula geometrica: Cilindrata= $D^2 \times 0,7854 \times C$ dove D= Alesaggio C= corsa $0,7854=4^\circ$ parte di 3.14 (numero fisso).
- 3) Carburatore libero per marca e diametro. Potrà essere stabilito l'uso obbligatorio di una marca di carburatore con diametro fisso.

13.2 - SPECIFICHE GENERALI

- 1) Il solo carburante consentito è la benzina verde in normale distribuzione presso la rete di distribuzione stradale nazionale.
- 2) Non è consentito alcun tipo di carenatura e/o capolino.
- 3) Il peso minimo senza carburante e stabilito in Kg. 60.
- 4) I parafanghi e la parte posteriore della sella deve terminare con forme arrotondate.

13.3 - CICLISTICA

- 1) L'interasse massimo del motociclo è di mm. 1200 con una tolleranza di + mm.10.
- 2) L'altezza massima da terra della sella, misurata dal punto più alto, deve essere massimo mm 800 con una tolleranza di + mm. 50 (misure con moto sulle ruote, senza pilota e in massima estensione).
- 3) Il manubrio deve essere di misura massima come nel minicross.
- 4) Le leve devono terminare con una sfera di diametro minimo di mm.

16/19. Il comando dell'acceleratore deve chiudersi quando rilasciato dal pilota.

13.4 - RUOTE

- 1) Cerchio anteriore diametro massimo 14"
- 2) Cerchio posteriore diametro massimo 12"
- 3) E' consentito esclusivamente l'uso di pneumatici da fuoristrada. Potrà essere stabilito l'uso obbligatorio di una marca di pneumatici.
- 4) Le sospensioni sono libere nel tipo e nella misura;
- 5) Le pedane poggia piedi non possono essere fisse e devono essere provviste di un dispositivo che le riporti automaticamente in posizione; le stesse devono essere provviste di un terminale arrotondato del diametro minimo di mm 16.

13.5 - TELAIO

- 1) Il telaio può essere di tipo a culla aperta/culla chiusa.

13.6 - MOTORE

- 1) Tutte le sue parti possono essere lavorate, modificate e/o sostituite con altre aftermarket o di costruzione artigianale.
- 2) Il filtro dell'aria può essere in vista o in cassetta;
- 3) Il cambio deve avere un massimo di 4 marce;
- 4) L'impianto di scarico è libero, la parte finale non deve eccedere, perpendicolarmente, la sagoma posteriore del motociclo.

ART. 14 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE QUINDICESIMA

CAMPIONATO ITALIANO MINIBIKE MOTARD

ART. 1 - CIRCUITI DI GARA

I tracciati di gara dove si svolgeranno le gare sono circuiti di supermoto o Kartodromi omologati dalla FMI.

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

Alle gare sono ammessi conduttori in possesso di qualsiasi licenza rilasciata dalla Federazione Motociclistica Italiana. Sono ammessi conduttori stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM e alla UEM in possesso di licenza nazionale/internazionale e relativo nulla osta della Federazione di appartenenza.

ART. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Numero delle prove: 6 (12 corse)

ART. 4 - CLASSI

- a) **MB1** – Cilindrata massima 125cc
- b) **MB - OPEN** – Cilindrata oltre 125cc i fino a 150cc
- c) **MB1 - STOK OPEN AMATORI** - Cilindrata massima fino a 125cc
- d) **MB - STOK OPEN AMATORI** - Cilindrata oltre 125cc fino a 150cc
- e) **MB - STOK BOY MOTARD** - Cilindrata massima fino a 125cc.

ART. 5 - TABELLE PORTANUMERO

- a) **MB1** – Fondo Bianco Numeri Neri
- b) **MB - OPEN** - Fondo Nero Numeri Bianchi
- c) **MB1 - STOK OPEN AMATORI** - Fondo Nero Numeri Gialli
- d) **MB - STOK OPEN AMATORI** - Fondo Giallo Numeri Neri
- e) **MB - STOK BOY MOTARD** - Fondo Blu Numeri Bianchi

ART. 6 – ISCRIZIONI GARE E TASSA ASSOCIATIVA AZIENDE

Le tasse di iscrizione e i moduli devono essere inviati al promotore del Campionato Italiano: FXaction sas Via Tremaiola n° 136, 55044 Marina di Pietrasanta (LU) Fax 0584-267095 info line-338 7830809 e-mail fxaction@tiscali.it website www.offroadimmersion.it.

I piloti dovranno inviare le iscrizioni non oltre 8 giorni prima di ogni singola gara.

- a) Tassa iscrizione per l'intero Campionato € 300,00
- b) Tassa iscrizione per ogni singola prova € 50,00
- c) Tassa d'iscrizione per squadre e scuderie affiliate alla FMI € 600,00; l'iscrizione è ammessa esclusivamente per le categorie MB1 e MB Open. L'iscrizione come Team o scuderia da diritto a un posto paddock riservato in posizione strategica, oltre a pass accesso paddock per n° 10 persone più un furgone assistenza più n° 1 auto per ogni singola gara.

Le squadre di Team o scuderia sono formate da un massimo di 3 piloti. L'iscrizione da diritto al premio speciale che sarà assegnato a fine stagione pari a € 300,00 per la categoria MB1 e MB Open.

ART. 7 - PROVA FONOMETRICA E VERIFICHE TECNICHE

Dopo le operazioni preliminari i motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare sino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indistintamente durante tutta la manifestazione sempre e comunque della solita categoria e cilindrata per cui è iscritto.

Molta attenzione sarà riservata alla rumorosità del mezzo, e pertanto si dovrà rispettare i valori previsti: limite massimo di rumorosità 94 DbA (+2 DbA per le eventuali verifiche effettuate al termine della corsa).

ART. 8 - PARTNER DEL CAMPIONATO

Tutti gli iscritti al campionato dovranno porre sui propri motocicli i loghi di eventuali partner indicati dall'organizzazione, nella quantità massima di n° 4 loghi, nelle misure di cm 12x4.

I loghi dovranno essere posizionati da ambo i lati del motociclo e nella parte anteriore e posteriore come da schema che sarà prodotto.

ART. 9 – SVOLGIMENTO DELLE GARE

9.1 - Dopo le operazioni preliminari e le verifiche tecniche si effettueranno i turni di prove libere, dopo le prove libere si effettueranno le prove cronometrate suddividendo i conduttori in gruppi estratti a sorte. In base ai tempi i piloti si suddivideranno in varie manche finali dividendo i gruppi in ordine ai tempi rilevati di gruppi delle prove cronometrate, per esempio gruppo A-B-C e così via.

9.2 - La corsa sarà basata su due manche finali per ogni gruppo. Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'Attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa in questione.

9.3 - In ogni circuito sarà sempre disposto il numero massimo di partenti per ogni manche e sarà indicato sul regolamento particolare di ogni singola manifestazione, stesso metodo sarà disposto per la durata delle manche che saranno a tempo + 2 giri.

9.4 - Ogni gruppo effettuerà due manche finali, ad ogni gruppo sarà assegnato un punteggio valido per la classifica assoluta del trofeo manche per manche.

9.5 - I punteggi saranno assegnati fino ad un massimo di 80, piloti suddivisi nei vari gruppi in ogni singola gara, eventuali altri conduttori potranno partecipare e classificarsi senza acquisire punteggio.

9.6 - La tabella relativa ai punteggi è estratta dalle disposizioni FMI del Trofeo Italia Motocross,

9.7 - Tutte le gare proposte saranno regolate secondo annesso FMI e relative modifiche.

ART. 10 - VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna manche dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre al termine dell'ultima manche, i motocicli dei primi 5 piloti classificati della prima manche e i primi 5 piloti classificati della seconda manche, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di gara preposti alla verifiche.

ART. 11 - PREMIAZIONI

Saranno premiati con coppe e targhe i primi 3 piloti i ogni categoria, più sarà assegnata una targa alla prima squadra di Team o scuderia classificata.

ART. 12 - MONTEPREMI FINALE

Saranno premiati i primi tre classificati di ogni categoria con coppe e medaglie a fine Campionato.

ART. 13 - TROFEI MONOMARCA

Previa autorizzazione da parte della FMI è possibile inserire, nel

Campionato, manifestazioni monomarca per le Aziende che ne faranno richiesta entro il 31 dicembre 2007.

La regolamentazione di queste gare sarà identica a quella del Campionato Italiano Mini Bike Motard, possono essere ammessi alla partenza anche conduttori che prendono parte a più gare nella stessa giornata. L'iscrizione al Trofeo monomarca viene ammessa solo ai conduttori che sono iscritti al Campionato Italiano Mini Bike Motard che si intende prioritaria.

L'organizzazione avrà cura di stilare un programma che permetta una pausa di riposo tra le due fasi della manifestazione. Le prove libere e le cronometrate saranno effettuate in unica prova e la griglia dei monomarca sarà effettuata estrapolando i tempi in ordine al miglior tempo conseguito.

ART. 14 - MANIFESTAZIONI DI CONTORNO

L'Organizzazione può prevedere manifestazioni di contorno come minimoto o supermotard all'interno delle gare di Campionato che si disputeranno su circuiti motard preventivamente autorizzate dalla Federazione Motociclistica Italiana.

ART. 15 - SPECIFICHE TECNICHE MINIBIKE MOTARD

15.1 - CARATTERISTICHE GENERALI

- 1) E' vietato l'uso del titanio nella costruzione del telaio, della forcella anteriore, del canotto di sterzo, del manubrio, dei bracci oscillanti, degli assi dei bracci oscillanti e delle ruote;
- 2) E' vietato l'uso delle leghe leggere per gli assi delle ruote;
- 3) E' vietato l'utilizzo della fibra di carbonio nelle protezioni e nei rivestimenti;
- 4) E' consentito l'utilizzo del titanio per la bulloneria;
- 5) Il solo carburante consentito è la benzina verde in normale distribuzione presso la rete stradale nazionale;
- 6) Non è consentito alcun tipo di carenatura e/o copulino;
- 7) E' obbligatorio i paramani chiusi posizionati sul manubrio.
- 8) Sono obbligatori i tamponi in teflon su i permiruota ant. e post.

15.2 - CICLISTICA

- 1) L'interasse massimo del motociclo è di mm. 1200 con una tolleranza di + mm.10.
- 2) L'altezza massima da terra della sella, misurata dal punto più alto, deve essere massimo mm 800 con una tolleranza di + mm. 50 (misure con moto sulle ruote, senza pilota e in massima estensione).
- 3) Il manubrio deve avere una lunghezza compresa tra un minimo di 600 mm ed un massimo di 850 mm.
- 4) Le leve devono terminare con una sfera di diametro minimo di mm. 16/19. Il comando dell'acceleratore deve chiudersi quando rilasciato dal pilota.

15.3 - RUOTE

- 1) Cerchio anteriore diametro massimo 14"
- 2) Cerchio posteriore diametro massimo 12"
- 3) E' consentito esclusivamente l'uso di pneumatici da fuoristrada. Potrà essere stabilito l'uso obbligatorio di una marca di pneumatici.
- 4) Le sospensioni sono libere nel tipo e nella misura;

- 5) Le pedane poggiapiedi, se ribaltabili, devono essere provviste di un dispositivo che le riporti automaticamente in posizione; le stesse devono essere provviste di un terminale arrotondato del diametro minimo di mm 16, e dotate inoltre di un accessorio in teflon sotto le pedane poggiapiedi stesse.

15.4 - MOTORE CATEGORIE MB1 E MB OPEN

- 1) Tutte le sue parti possono essere lavorate, modificate e/o sostituite con altre aftermarket o di costruzione artigianale;
- 2) Il diametro del carburatore deve essere al massimo di mm 26; se di forma ellittica il costruttore dovrà fornire un disegno quotato per determinare l'effettiva volumetria;
- 3) Il filtro dell'aria può essere in vista o in cassetta;
- 4) Il cambio deve avere un massimo di 4 marce;
- 5) L'impianto di scarico è libero, la parte finale non deve eccedere, perpendicolarmente, la sagoma posteriore del motociclo;
- 6) Il limite fonometrico è fissato in Db 94. Il numero dei giri per il rilevamento viene considerato in relazione alla corsa del pistone (tabella regolamento FMI velocità)

15.7 - MOTORE CATEGORIE MB1 STOK-MB OPEN STOK E MB BOYMOTARD STOK

- 1) Nelle categorie stok per mantenere il valore promozionale NON SONO AMMESSE Motorizzazioni "Giapponesi o di derivazione Giapponese".

ART. 16 - INDUMENTI DI GARA

L'abbigliamento dovrà essere composto da: stivale, pettorina, protezione schiena, casco integrale di tipo stradale o cross omologato, guanti e occhiali. E' obbligatorio l'utilizzo della tuta da velocità o motard. Per la boymotard è consigliato l'utilizzo del collare.

ART. 17 - LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO/CARBURANTI

Sono ammessi carburanti di qualsiasi marca, vedi normativa annesso R.M.M. velocità 36.17 disposizioni FMI. I soli liquidi di raffreddamento autorizzati (oltre all'olio lubrificato) sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico, vedi normativa annesso R.M.M. velocità 36.17.3. Pertanto è vietato qualsiasi additivo al liquido di raffreddamento. E' obbligatoria la cassetta di recupero liquidi.

ART. 18 - GENERALE

E' consentita la punzonatura di due motocicli anche di marca diversa e tipo differente (ferma restando la cilindrata).

- I parafanghi e la parte posteriore della sella deve terminare con forme arrotondate.
- La categoria MB-STOCK Boymotard è riservata a piloti di età fino a 14 anni.
- Le categorie MB1-STOCK Amatori, MB-STOCK Open Amatori e MB-STOCK Boymotard prevedono l'uso di motocicli strettamente di serie, ogni partecipante dovrà fornire le fiche della propria minibike e non potrà cambiare niente da come la moto viene reperita sul mercato nazionale e internazionale ad eccezione di alcuni accessori che devono rientrare nelle misure originali, di cui manubrio, leva freno e frizione, pneumatici anche di marca diversa, gra-

fiche moto, plastiche. Si permette esclusivamente la sostituzione di tutto il complesso di scarico, compreso il silenziatore, a sostituzione di quello originale.

- Tutto il resto dovrà rimanere originale.

ART. 19 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE SEDICESIMA

REGOLAMENTO MOTOSLITTE
DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

ART. 1 - DEFINIZIONE

Sono definite gare di motoslitte quelle manifestazioni agonistiche che si svolgono su piste permanenti o provvisorie e su tracciati a percorso predeterminato, ben innevate ed adeguatamente battute da mezzi idonei e, comunque, trattate in modo tale da garantire il miglior galleggiamento in ogni situazione.

ART. 2 - CLASSIFICAZIONE DELLE GARE

In relazione al tipo di svolgimento, le gare si dividono in:

- a) velocità;
- b) regolarità o enduro;
- c) cross o snow cross;
- d) raduni e concentrazioni;
- e) tentativi di primato;
- f) velocità in salita;
- g) su ghiaccio in pista.

ART. 3 - MANIFESTAZIONI

Il Campionato Italiano, le gare Nazionali, Internazionali e frontaliere si disputano secondo la formula dello snow cross nel rispetto del presente regolamento.

ART. 4 - CARATTERISTICHE DELLE PISTE

- 4.1 - Pista o tracciato di gara è lo spazio compreso fra le linee ideali che uniscono le bandierine di delimitazione o la fettuccia per ciascuno dei due lati della pista.
- 4.2 - I due lati della pista devono essere segnalati con fettuccia o per mezzo di bandierine aventi una superficie minima di cmq 200, con colori contrastanti con la neve e diversi fra loro permettendo di individuare meglio i due lati della stessa. Anche la fettuccia deve essere di colore diverso per i due lati.
- 4.3 - La distanza di collocamento delle bandierine è fissata in metri 5 nei rettilinei ed in metri 3 nelle curve esterne. Queste sono misure di distanza massima tra una bandierina e l'altra.
- 4.4 - I bastoncini di sostegno devono essere di sezione massima di mm. 15 e di altezza adeguata onde permettere alla bandierina di essere posta ad almeno cm. 25 al di sopra del manto nevoso.
- 4.5 - Almeno il raggio interno delle curve, il rettilineo di partenza ed i punti pericolosi dovranno comunque essere sempre delimitati con la stesura di fettuccia stracciabile all'urto, sostenuta da paletti del diametro massimo di mm. 25 e che permettano alla fettuccia di essere ben tesa ad almeno cm. 40 sopra il manto nevoso. La linea sulla quale viene posta la fettuccia è la continuazione della linea individuata dalle bandierine.
- 4.6 - E' opportuno per questioni di sicurezza, onde evitare il taglio del percorso e la fuoriuscita accidentale dei mezzi, ricavare lungo tutto il percorso o almeno all'interno delle curve un muretto di neve di altezza non inferiore a cm. 50 con angolo retto verso l'interno della pista. La lunghezza totale della pista non deve essere inferiore a m. 700 e superiore a m. 1.400 prendendo tali misure a m. 1 dal bordo interno della pista stessa.

- 4.7 - Le altre misure relative alla pista sono:
 - a) Larghezza minima della partenza m. 20;
 - b) Larghezza minima della pista m. 6;
 - c) Raggio interno minimo delle curve m. 3.
- 4.8 - Tracciando la pista si raccomanda di evitare passaggi con pendenze trasversali che potrebbero provocare il ribaltamento dei mezzi.

ART. 5 - ZONA DI PARTENZA

- 5.1 - Di norma la partenza viene collocata sul rettilineo principale, possibilmente a ridosso della curva che immette sullo stesso in posizione sicura sia per il pubblico sia per i piloti. Se lo spazio lo consente, fare in modo che la zona di allineamento non sia interessata dal transito durante la gara.
- 5.2 - Accanto alla partenza, deve essere allestito il Parco Conduttori, adeguatamente recintato ed in grado di contenere tutti i mezzi dei piloti iscritti. Esso deve comunicare con la pista per mezzo di una porta di uscita sita di norma a monte della partenza e di una porta d'entrata sita a valle della partenza. Questi accessi devono essere custoditi da apposito personale. Al Parco Conduttori è annesso il parco prove, ovvero una zona di dimensioni idonea alla carburazione dei mezzi, alla prova di velocità e frenata, interamente recintata e vigilata. Deve essere inoltre allestita una zona di attesa alla partenza, dentro la quale devono trovarsi i piloti con i relativi mezzi.
- 5.4 - A tali zone è vietato l'accesso al pubblico mentre può accedere il personale contraddistinto da apposito pass; alla zona di partenza possono accedere solo i piloti ed il personale di pista dell'organizzazione. In zona di partenza sarà inoltre collocata la cabina di cronometraggio dotata di corrente elettrica e di riscaldamento.

ART. 6 - SEGNALAZIONI

I preparativi alla partenza e la gara stessa sono contraddistinti dai vari tipi di segnalazione atte a comunicare con i piloti. Esse sono effettuate a mezzo di cartelli e/o bandiere. Questi i loro significati:

- 6.1 - cartello bianco di dimensioni minime cm. 20 X 30 con scritte nera: 15 su un lato e 5 sull'altro:**
 - a) viene esposto dal Direttore di Gara ed indica il tempo di attesa alla partenza; viene esposto ai piloti prima la scritta 15, trascorsi 15 secondi viene girato ed esposto il 5; trascorsi questi ulteriori 5 secondi, nei successivi 5 secondi il Direttore di Gara darà il segnale di partenza;
- 6.2 - bandiera Nazionale:**
 - b) partenza; viene sempre data dal basso verso l'alto tenendo la bandiera possibilmente nella mano non visibile dallo schieramento di partenza. In alternativa alla bandiera può essere usato il semaforo: i piloti partono quando si accende la luce verde;
- 6.3 - bandiera a scacchi bianchi e neri:**
 - c) arrivo;
- 6.4 - bandiera rossa:**
 - d) arresto immediato di tutti i piloti;
- 6.5 - bandiera gialla:**
 - e) **fissa:** pericolo, rallentare; prestare attenzione per ostacolo in pista; divieto di sorpasso fino al superamento dell'ostacolo;
 - f) **agitata:** pericolo grave, rallentare ed all'occorrenza fermarsi; prestare la massima attenzione all'ostacolo in pista ed agli eventuali interventi di soccorso; divieto assoluto di sorpasso;
- 6.6 - bandiera blu:**
 - g) attenzione, concorrente alle spalle, state per essere doppiati, cedere il passo;

6.7 - bandiera verde:

h) pista libera, autorizzazione ad uscire dalla zona di attesa; sarà esposta fino al completamento dello schieramento.

6.8 - bandiera nera:

i) esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente di arrestarsi immediatamente;

6.9 - bandiera bianca e nera:

j) esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente che è ammonito per comportamento scorretto;

6.10 - cartello cm. 30 x 60 con fondo giallo e croce di S. Andrea rossa e numero 2 in centro:

k) due giri al termine della corsa;

6.11 - cartello come sopra con numero 1 in centro:

l) un giro al termine della corsa;

6.12 - tabellone orologio cm. 100 x 100:

m) permette ai piloti di sapere il tempo di corsa trascorso.

ART. 7 - SEGNALATORI DI PERCORSO.

Lungo il tracciato vanno obbligatoriamente dislocati dei Segnalatori di percorso. I loro nomi e la loro dislocazione dovranno essere notificati al Commissario di Gara. La loro funzione è di segnalare eventuali situazioni di pericolo che si dovessero verificare nelle fasi di gara e di annotare eventuali infrazioni che verranno comunicate al D. di G.

ART. 8 - GARE.

Il Campionato Italiano, le gare Nazionali ed Internazionali adottano la formula dello snow cross. Il Campionato Italiano si svolgerà su 6 prove che verranno organizzate nel periodo compreso tra il **1 gennaio 2008 ed il 31 aprile 2008**

ART. 9 - CLASSI.

- Campionato Italiano

- Internazionali D'Italia:

a) classe **600 Stock:** motoslitte **da 440cc 2T a 600cc 2T di serie**

b) classe **Open:** motoslitte **anteriori al 31/03/07 da 440cc 2T a 800cc 2T e fino a 1200cc 4T e motoslitte posteriori al 31/03/07 libere.**

- Trofeo :

a) classe **500 motoslitte da 250cc a 500cc**

b) classe **800 motoslitte da 501cc a 800cc 2T fino a 1200cc 4T**

ART. 10 - PILOTI AMMESSI

10.1 - Licenze: fasce d'età dal **01.01.38 al 31.12.93.**

10.2 - Nelle due classi del Campionato Italiano Motoslitte sono ammessi tutti i piloti in possesso delle licenze Fuoristrada Motoslitte e coloro che sono in possesso di altra licenza Elite rilasciata dalla F.M.I. ad esclusione della licenza Moto d'Epoca. Ai piloti in età compresa tra i 15 anni (compiuti) ed i 17 anni non è consentito gareggiare con motoslitte di cilindrata superiore a 500 cc. salvo diversa indicazione della F.M.I..

10.3 - La partecipazione al trofeo Italia è aperta a tutti i piloti che non hanno mai preso parte a Campionati Italiani Motoslitte precedenti. I piloti possono partecipare con qualsiasi motoslitte e con qualsiasi licenza rilasciata dalla FMI, ad esclusione della Moto d'Epoca fermo restando il limite di età per la guida di motoslitte con cilindrata superiore ai

500 cc., salvo eventuali deroghe concesse dalla FMI.

10.4 - E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso di licenza F.I.M. e relativo Nulla Osta della Federazione di appartenenza. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza Nazionale e relativo Nulla Osta.

10.5 - I piloti che in passato sono già stati titolari di licenza nazionale o internazionale di altra specialità, potranno disputare un massimo di tre gare del Trofeo Italia nella stagione di esordio, dopo di che dovranno passare al Campionato Italiano. L'anno successivo gli stessi dovranno obbligatoriamente passare nel Campionato Italiano, indipendentemente dal numero di gare alle quali hanno preso parte e dalla posizione di classifica ottenuta nel Trofeo.

10.6 - Il pilota potrà partecipare ad una sola classe.

ART. 11 - ISCRIZIONI

I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo Fax o E-Mail, al Promotore (AXIVER Tel 0438-842418 – Fax 0438-840559 website www.axiver.com – E-Mail tony-mori@axiver.com

Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art.11 Parte Prima – Norme Generali - Tabella "B"

E' tuttavia possibile iscriversi direttamente in sede di Operazioni Preliminari, dietro versamento della tassa doppia.

ART. 12 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Sono obbligatorie per tutti i piloti; verranno effettuate il giorno della gara dalle ore 8.30 alle ore 9.00; (salvo gare in notturna).

ART. 13 - VERIFICHE TECNICHE

Saranno effettuate dalle ore 9.10 alle ore 9.40. Ad ogni pilota sarà consentito verificare un solo mezzo. La motoslitte dovrà essere presentata priva di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato ben visibile sia nella parte anteriore che sui fianchi della motoslitte. Il comitato organizzatore dovrà provvedere a fornire personale specializzato per collaborare con il Commissario di Gara ad apporre le punzonature sui mezzi. La punzonatura può essere di diversa natura, ovvero: colore, bollino o marchio; in ogni caso lo scopo è quello d'impedire la sostituzione del mezzo con altro non regolarmente controllato. La punzonatura deve essere apposta nella parte posteriore destra del telaio, nell'angolo individuato fra la parte terminale della motoslitte ed il poggiatesta alla fine della sella in basso.

ART. 14 - NUMERO DI PILOTI AMMESSI AD OGNI GARA PER SINGOLA CLASSE

Sarà ammesso alla partenza della gara per ogni singola classe numero massimo di 30 piloti: nel caso in cui in una classe il numero dei piloti presenti alle operazioni preliminari fosse superiore a 30, si dovranno disputare 2 batterie di qualificazione di 8 minuti più 1 giro in ognuna delle quali prenderà parte il 50% dei piloti iscritti; la composizione delle due batterie avverrà tramite sorteggio; si qualificheranno i primi 15 piloti classificati in ogni singola batteria i quali parteciperanno alle corse valide per il Campionato Italiano e Trofeo Italia.

ART. 15 - PROVE DEL PERCORSO E PROVE LIBERE

La pista non può essere assolutamente provata nel giorno prece-

dente la gara. Sono invece obbligatorie le prove libere il giorno della gara e avranno i seguenti orari: dalle ore 9.45 alle ore 9.55 la classe **Stock**, dalle ore 9.55 alle ore 10.05 la classe **Open**, dalle ore 10.05 alle ore 10.15 la classe **Trofeo Italia 500**, dalle ore 10.15 alle ore 10.25, **Trofeo Italia 800** Il Direttore di Gara ha facoltà di concedere un giro di ricognizione prima dell'inizio di ogni corsa.

ART. 16 - SCHIERAMENTO DI PARTENZA

I piloti dovranno trovarsi almeno 5 minuti prima di ogni partenza nella zona preposta, il mancato accesso alla zona nei tempi previsti, comporterà l'esclusione dalla corsa. Alla partenza potranno essere allineati un numero massimo di 30 piloti sistemati su 3 file così suddivisi: 12 in prima fila, 10 in seconda fila e 8 in terza fila; la distanza tra ogni fila è di m. 1.

Nella zona di partenza, non è consentito l'accesso a persone non autorizzate dall'organizzazione. E' quindi vietato l'accesso a meccanici o altre persone per aiutare i piloti a "scaricare" la neve dal cingolo.

ART. 17 - COMPOSIZIONE DELLO SCHIERAMENTO DI PARTENZA

La composizione dello schieramento di partenza avverrà nel seguente modo:

- prima gara di Campionato: in base alla classifica finale del Campionato dell'anno precedente o a sorteggio qualora nell'anno precedente il Campionato non sia stato effettuato o non sia stato ritenuto valido;
- gare successive: in base alla classifica delle gare precedenti, per i piloti non inclusi nelle classifiche sopra elencate, si procederà al sorteggio da parte della Segreteria di Gara alla presenza di almeno due rappresentanti dei piloti. L'ordine di chiamata al cancelletto di partenza della prima corsa sarà valido anche per le successive che si disputeranno nello stesso giorno.

ART. 18 - PROCEDURA DI PARTENZA

All'inizio della procedura di allineamento verrà innalzata la bandiera verde che rimarrà esposta fino a quando tutti i piloti avranno preso posizione.

Verrà quindi acceso il semaforo che indica l'imminente partenza con la 1° luce rossa, trascorsi 5 secondi si accende la 2° luce rossa, trascorsi ulteriori 5 secondi si accende la 3° luce rossa, da questo istante fino ad un massimo di 5 secondi scattano le luci verdi, indicando il via della corsa.

In alternativa al semaforo può essere usata la bandiera nazionale nel seguente modo, rimane invariata la procedura di allineamento con bandiera verde, sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà innalzato un altro cartello indicante i 5 secondi, trascorsi i quali, nei cinque secondi successivi, sarà dato il via alla corsa, alzando la bandiera nazionale dal basso verso l'alto.

ART. 18 BIS - FALSA PARTENZA

Qualora il Direttore di Gara dovesse rilevare delle irregolarità in partenza; i piloti ne avranno immediata comunicazione per mezzo della relativa segnalazione con bandiera rossa. I piloti dovranno riallinearsi nello stesso ordine; il pilota che causa la falsa partenza sarà retrocesso all'ultimo posto dello schieramento di partenza. Se lo stesso pilota causa una seconda falsa partenza nella stessa corsa, sarà escluso dalla corsa.

ART. 19 - DURATA DELLE CORSE

La prima corsa partirà alle ore 10.30. Per le gare di Campionato

Italiano e **Internazionale** saranno disputate tre corse per ogni classe della durata di **15** minuti più 2 giri, tutte valide per la classifica finale di Campionati; per le gare del **Trofeo Italia** saranno disputate **Due** corse della durata di 10 minuti più 2 giri. Tra una corsa e l'altra della stessa classe dovrà intercorrere un tempo minimo di 30 minuti.

ART. 20 - RIPARAZIONE DEI MEZZI IN GARA

Deve essere prevista una zona recintata e debitamente segnalata nei pressi dell'area di partenza, per la riparazione delle motoslitte durante la corsa. Tutte le riparazioni dovranno avvenire in detta area. In questa zona determinata i soli ammessi sono i meccanici che possono effettuare le riparazioni o la messa a punto dei mezzi.

Tale zona deve avere una superficie non inferiore a mq. 100 e deve essere sorvegliata da personale dell'organizzazione il quale controllerà la regolarità degli interventi ed autorizzerà il rientro in pista dei piloti con la segnaletica prevista (bandiera verde). Possono inoltre essere eseguite riparazioni anche lungo la pista purché il mezzo sia portato all'esterno della pista in zona non pericolosa; in questo caso ogni aiuto esterno è vietato.

Il pilota che rientra nel parco conduttori non potrà più rientrare in pista, pena l'esclusione dalla classifica della relativa corsa.

ART. 21 - SOSTITUZIONE DEL MEZZO

Non è concessa alcuna sostituzione del mezzo completo; è tuttavia concesso sostituire ogni singolo particolare rotto ad esclusione del telaio in quanto punzonato.

ART. 22 - VERIFICHE FINALI

Al termine dell'ultima corsa le prime 5 motoslitte classificate di ogni singola corsa più una motoslitte a sorteggio dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione del Commissario Delegato F. M. I. per le verifiche finali, per 30 minuti dal termine della corsa stessa.

ART. 23 - PUNTEGGI PER SINGOLA CORSA

Si attribuiscono punti ai primi 20 piloti classificati in ogni singola corsa; il punteggio da attribuire è il seguente:

1° classificato	Punti 25
2° classificato	Punti 22
3° classificato	Punti 20
4° classificato	Punti 18
5° classificato	Punti 16
6° classificato	Punti 15
7° classificato	Punti 14
8° classificato	Punti 13
9° classificato	Punti 12
10° classificato	Punti 11
11° classificato	Punti 10
12° classificato	Punti 9
13° classificato	Punti 8
14° classificato	Punti 7
15° classificato	Punti 6
16° classificato	Punti 5
17° Classificato	Punti 4
18° Classificato	Punti 3
19° Classificato	Punti 2
20° Classificato	Punti 1

Saranno classificati i piloti che avranno effettuato almeno il 75% dei giri fatti dal vincitore.

ART. 24 - CLASSIFICA FINALE DI CAMPIONATO ITALIANO

La classifica finale di Campionato verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso del Campionato.

ART. 25 - CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO ITALIA E PASSAGGI DI CATEGORIA

La classifica finale del Trofeo verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso delle gare disputate.

I primi 2 piloti **di entrambe le classi** l'anno successivo dovranno passare nel Campionato Italiano Motoslitta; è lasciata libera la scelta della classe alla quale iscriversi.

ART. 26 - CAMPIONATO INTERNAZIONALI D'ITALIA

26.1 - La classifica finale di Campionato verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso del Campionato.

26.2 - La classifica finale assegnerà il titolo di Campione Internazionale d'Italia.

26.3 - L'uso del pettorale è obbligatorio ed il pilota dovrà esserne in possesso.

26.4 - Qualora il pilota ne fosse sprovvisto, l'organizzatore provvederà in tal senso, richiedendo, a scopo cautelativo, un'adeguata cauzione in denaro.

26.5 - Il pettorale dovrà essere restituito al termine della gara in cambio della restituzione della cauzione versata.

ART. 27 - CLASSIFICHE

Per le classifiche individuali, sarà redatta una classifica per ogni corsa con il relativo punteggio valido ai fini del Campionato.

Per la premiazione della manifestazione sarà redatta la classifica assoluta.

In case di parità di punteggio, a parità di corse, sarà discriminante il piazzamento dell'ultima corsa; nel caso in cui un pilota non abbia avuto punti in una corsa prevarrà il maggior numero di corse disputate.

ART. 28 - PREMI

Al termine di ogni giornata di gare saranno premiati i primi 5 piloti di ogni singola categoria.

Alla fine del Campionato saranno erogati dalla Federazione Motociclistica Italiana i premi di merito ai primi tre classificati di ogni classe con i seguenti importi **solo per il Campionato Italiano**

Classe Stock:	Classe Open.:
1° € 360,00	1° € 460,00
2° € 260,00	2° € 360,00
3° € 160,00	3° € 260,00

ART. 29 - PUNTI SQUADRE

I punti assegnati nelle gare a squadre di club, di marca o d'industria, saranno identici a quelli adottati per le classifiche individuali.

ART. 30 - ADEMPIMENTI ORGANIZZATIVI

Oltre al materiale di cui ai precedenti articoli, che deve essere conforme alle disposizioni, è fatto obbligo al Comitato Organizzatore di ottemperare a quanto segue:

- la pista non deve distare più di m. 300 da una struttura ricettiva riscaldata in cui si dovranno svolgere le Operazioni Preliminari e dovrà inoltre garantire un riparo, in caso di tempo particolarmente ostile, ai piloti;
- nell'impossibilità di attenersi al precedente punto "a", si deve erigere un'apposita struttura (tenda, prefabbricato o simile), che permetta idoneo riparo e favorevole ambiente di lavoro per la segreteria, i Commissari di Gara, i cronometristi, ecc.;
- la pista deve essere preparata per sostenere la durata di tutta la gara; ciò significa che molta cura va rivolta allo spessore del manto nevoso, che deve tenere per l'intero svolgimento della gara e, qualora avesse a ridursi, in nessun punto devono apparire sassi, muretti e/o ostacoli fissi che possono compromettere la sicurezza e lo svolgimento della gara; se necessario, il Direttore di Gara potrà anche effettuare modifiche al percorso tra una corsa e l'altra. Per la preparazione della pista non è sufficiente una sola battitura; nei giorni precedenti la gara, il percorso deve essere battuto e fresato più volte e comunque il giorno della gara deve essere presente o fatto intervenire un mezzo battipista di idonee dimensioni qualora ci fosse la necessità di apporre modifiche alla pista o procedere alla sua sistemazione;
- in caso di nevicata prima o durante la gara, è necessario ribattere il tracciato fino a che risulti idoneo al regolare svolgimento della manifestazione;
- qualora le condizioni del tempo pregiudichino la sicurezza nello svolgimento della gara, (scarsa visibilità, nevicata intensa o altro), il Direttore di Gara può apportare modifiche agli orari previsti dal Regolamento Particolare.
- è obbligatorio il riassetto della segnaletica di gara ove questa manchi ed induca piloti e pubblico a confondere il bordo della pista;
- il Direttore di Gara, prima dell'inizio di ogni gara, dovrà riunire tutti i segnalatori di percorso ai quali dovrà sintetizzare i loro compiti.

ART. 31 - CONTRIBUTO FEDERALE

Agli organizzatori di ogni singola gara sarà erogato un contributo di € 2.500.

ART. 32 - NORME GENERALI

Il casco deve essere di tipo omologato ed obbligatoriamente indossato; guanti e stivali devono essere di tipo cross o enduro; per l'abbigliamento è opportuno trovare una buona combinazione tra comfort climatico e robustezza; è obbligatorio avere una cintura in vita con un anello metallico al quale agganciare il cavo di sicurezza per lo spegnimento qualora l'abbigliamento sia sprovvisto d'altro aggancio idoneo.

ART. 33 - AMMONIZIONI

E' facoltà del Direttore di Gara, avvalendosi dell'apposita segnaletica, ammonire un pilota per infrazioni al regolamento. Una singola infrazione fungerà d'avvertimento, la seconda ammonizione nell'ambito della stessa corsa, farà automaticamente scattare l'esclusione o la squalifica dalla corsa.

ART. 34 - TAGLIO DI PERCORSO

Per ovviare a tale possibilità, all'interno di ogni curva deve essere posto un "muretto" di neve; in mancanza del suddetto, devono esse-

re posti dei paletti che sostengono una fettuccia che delimita il percorso. L'uscita all'esterno di una curva o dalle bandierine, non è penalizzabile solo a condizione che il pilota rientri dallo stesso punto in cui è uscito. Il taglio di percorso può essere penalizzato sempre e comunque, nel caso in cui il pilota ne tragga un effettivo vantaggio sia di tempo sia di percorso.

ART. 35 - PENALIZZAZIONI

Le penalizzazioni da comminare a chi commette infrazioni sono:

a) ammonizioni:

- ripetuto appoggio e piegamento paletti reggi-fettuccia;
- ripetuto abbattimento di bandierine;
- comportamento scorretto (non grave) verso piloti o Ufficiali di Gara;
- mancato rispetto delle disposizioni del Direttore di Gara;
- sorpasso dell'apripista nei giri di ricognizione;

b) squalifica:

- seconda ammonizione;
- abbattimento volontario di paletti reggifettuccia, bandierine, ecc.;
- comportamento scorretto verso piloti, Ufficiali di Gara;
- uscita dal parco piloti senza autorizzazione;
- manomissione o assenza della punzonatura sulla motoslitte;
- prova percorso non autorizzata;
- invasione e/o disturbo con la motoslitte sui campi da sci;
- riparazioni fuori dal parco lavoro: esclusione

ART. 36 - NORMA GENERALE.

Per quanto non specificatamente contemplato nel presente Regolamento, valgono, in quanto applicabili, le disposizioni delle N.S.S. e del R.M.M..

ART. 37 - SPECIFICHE TECNICHE PER LE MOTOSLITTE

37.1 - DISPOSIZIONI GENERALI

La motoslitte è un veicolo mosso da almeno un cingolo azionato dal motore; il cingolo garantisce la motricità mentre la direzionalità è data da uno sterzo al quale sono collegati gli sci, il motore deve essere collocato davanti al pilota.

37.2 - CARROZZERIA ED INGOMBRI

Essendo regolamentata la distanza massima fra gli sci, ne consegue che anche la larghezza totale ne è strettamente connessa così come la lunghezza totale. Il pilota deve essere interamente visibile. E' vietato aggiungere degli alettoni o spoiler o tettucci alla carrozzeria originale. L'utilizzo del titanio è severamente vietato. La carrozzeria non deve presentare sporgenze tali da costituire pericolo per i piloti. Nulla quindi, se non quanto sotto elencato, può sporgere dalla carrozzeria:

- maniglia posteriore di sollevamento del mezzo;
- pattini direzionali e relativi bracci delle sospensioni, con limitazioni.

37.3 - DISPOSITIVO DI SPEGNIMENTO

Durante la corsa, nel Parco Prove e comunque sempre quando la motoslitte è in moto, essa dovrà essere collegata al pilota a mezzo di un cavetto avente una lunghezza non superiore a cm. 150. tale cavetto dovrà essere obbligatoriamente collegato da un lato al pilota tramite un anello metallico fissato ad una cintura o anello a vita, dall'altro ad un dispositivo d'interruzione di corrente a mezzo strappo, che

dovrà provocare lo spegnimento immediato in caso di caduta o disarcionamento del pilota. Tale dispositivo, già di norma presente nella maggior parte delle motoslitte, dovrà comunque essere situato il più vicino possibile al centro del manubrio. Per le motoslitte non provviste del suddetto dispositivo, dovrà comunque esserne montato uno analogo, anche di tipo nautico. Tale dispositivo, in entrambi i casi, entrando in funzione dovrà provocare lo spegnimento del mezzo con uno strappo non superiore a Kg. 5.

37.4 - PARABREZZA

Non è ammesso nessun tipo di parabrezza. È tuttavia permesso coprire eventuale ferri sulla carrozzeria formati a seguito dell'exportazione del faro con materiale che in caso d'urto non si scheggi e non si stacchi dal cofano.

37.5 - PARASPRUZZI

La motoslitte deve essere equipaggiata del paraspruzzi originale nella parte posteriore. Esso non può essere rimpicciolito, deve essere di materiale semirigido e deve presentare un accavallamento di mm. 30 minimo su ogni lato del tunnel del cingolo e fissato saldamente sullo stesso. Inoltre non deve distare più di mm. 100 dal suolo a mezzo scarico. L'utilizzo di molle o cavetti per trattenere il paraspruzzi è vietato.

37.6 - PROTEZIONE ORGANI DI TRASMISSIONE

Ogni parte degli organi di trasmissione deve essere protetta o schermata da idonea protezione, per garantire sia l'incolumità del pilota, sia l'incolumità del pubblico qualora la motoslitte uscisse dalla pista. Idonea protezione deve dividere il pilota dal cingolo motore.

È inoltre assolutamente vietato:

- mettere in moto la motoslitte senza la protezione sulla trasmissione variatore – cingolo;
- transitare sulla pista, nel Parco Conduttori o in qualsiasi altra zona senza carenatura o cofano.

37.7 - CARBURATORE

Il carburatore deve essere munito di adeguata protezione, elemento filtrante o scatola filtro, al fine di evitare che la neve entri nello stesso bloccandone il funzionamento.

37.8 - COMANDO ACCELERATORE

E' libera l'adozione di qualsiasi tipo di comando.

37.9 - FRENI

La motoslitte deve essere dotata di almeno un freno meccanico o idraulico. La sua efficienza deve permettere al mezzo di arrestarsi in spazi ragionevolmente brevi.

37.10 - CINGOLI

La lunghezza e la larghezza sono libere; proibita in vece la chiodatura e la ferratura anche se minime.

37.11 - SCI DIREZIONALI

Lunghezza e larghezza degli sci direzionali sono libere. Tuttavia gli sci sono soggetti ad una serie di norme in tema di assetto e di sicurezza:

- | | |
|-----------------------|--|
| interasse: | la distanza massima fra gli sci, misurata al centro dell'asse che collega gli sci ai bracci delle sospensioni, è fissata in cm. 110; |
| profili di sicurezza: | gli sci devono presentare una protezione sul bordo esterno e sulla punta; essi dovranno |

essere dotati di una nervatura a sezione circolare con diametro minimo di mm. 5 che, partendo dall'estremità esterna posteriore, si estenda fino al compimento di 180° dalla punta dello sci. Le protezioni di tale tipo, anziché di tondino, possono essere anche stampate nella costruzione dello sci stesso il quale può essere anche in plastica o ricoperto, purché il materiale sia di idoneo spessore e la rotondità del profilo deve essere di diametro minimo di mm. 5 e la sezione di circonferenza della nervatura almeno 220°, logicamente con la parte vuota all'interno;

punta degli sci: deve essere dotata di un archetto protettivo, costituito da tondino di diametro minimo di mm. 5 che, partendo dalla punta dello sci, dovrà compiere un arco rivolto verso la zona di mezzaria della faccia superiore dello sci stesso, ovvero descrivere una semicirconferenza il cui raggio interno dovrà essere di mm. 50;

nervatura della deriva: sotto gli sci può essere incastonata una deriva di materiale più resistente dello sci stesso; l'angolo di sfaccettatura della deriva che rivolto verso il suolo non può essere inferiore a 60°.

37.12 - SILENZIATORE/ I

Le motoslitte devono essere fornite di silenziatore/i; esso/i deve essere adeguatamente schermato, non eccedere l'ingombro della carrozzeria ed impedire che la rumorosità sia superiore a 94 DB/A. Il livello della rumorosità dei motori con più di un cilindro sarà misurato all'estremità di ogni singolo silenziatore.

37.13 - FARI E LUCI

Il o il faro anteriore deve essere rimosso o ricoperto. Le motoslitte devono essere equipaggiate da un fanalino posteriore rosso con potenza minima di 20 watt e di dimensioni minime di mm. 40 x 50.

37.14 - MANUBRIO E LEVA

La larghezza del manubrio deve essere minimo mm. 500 e massimo mm. 900; è obbligatoria almeno una leva del freno; all'estremità del manubrio sono vietate prolunghe o riccioli che non siano di materiale omologato; le estremità del manubrio devono comunque essere chiuse.

37.15 - PEDANE

Se le pedane della motoslitte sono fornite di un fermapièi esso deve avere un arresto che impedisca al piede del pilota di entrare oltre un terzo della sua lunghezza.

37.16 - TABELLA PORTANUMERO E NUMERO DI GARA

Tutte le motoslitte dovranno essere dotate di tabelle porta numero. Esse dovranno essere collocate: una per ogni fiancata ed una anteriormente. I numeri dovranno avere un'altezza minima di cm. 15 ed una larghezza del carattere minima di cm. 2

Nelle Tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato se forniti dal Promotore.

37.17 - PUNZONATURA DELLA MOTOSLITTA

La punzonatura della motoslitte è finalizzata esclusivamente all'identificazione della stessa, pertanto dovrà essere apposta solo nell'area del telaio parte posteriore, salvo di necessità di verifiche tecniche a parti diverse della motoslitte.

37.18 - MOTOSLITTE STOCK

Motoslitte strettamente di serie, sono vietate benzine speciali.

PARTE DICIASSETTESIMA
REGOLAMENTO QUAD CROSS

ART. 1 - CLASSI

Da 250cc a 350cc massimo 2 cilindri, da 351cc a 700cc 1 cilindro.

ART. 2 - PILOTI AMMESSI

- Fuoristrada Elite
- Fuoristrada Under 21
- Fuoristrada over 21

ART. 3 - NUMERO PROVE

Numero 6 prove valide per il trofeo nazionale
Il trofeo sarà assegnato se si disputeranno almeno 3 gare (6 manche)

ART. 4 – ISCRIZIONI E TASSE

I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo fax, posta al Moto Club Organizzatore. Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Art. 11 Parte Prima – Norme Generali - Tabella "B" disposizioni generali motocross.

ART. 5 - TABELLE PORTANUMERO

Si esigono 2 tabelle portanumero.
Una tabella fissa anteriormente al livello del faro.
Una tabella fissa posteriormente alla fine della sella posta in modo verticale con la numerazione visibile in entrambi i lati, di materiale plastico (morbido)
Le tabelle devono avere il fondo Giallo e cifre Nere
Il pilota deve apporre il proprio numero di gara sul dorsale del proprio indumento indossato.

ART. 6 - GENERE DI MOTOCICLO (QUADRICICLO)

Non e' imposta nessuna restrizione per quanto riguarda la marca, la costruzione o il genere di quadriciclo al di fuori di quelle specifiche che seguono:
La trasmissione finale (obbligatoriamente a catena) dovrà agire sulle ruote posteriori tramite un asse solido, oppure con semiassi separati.

ART. 7 - RUOTE

Diametro massimo dei cerchi 12 pollici.
Per le dimensioni delle ruote anteriori nessuna restrizione.
E'proibito utilizzare le ruote a raggi.
Ogni ruota dovrà essere munita di freno, installato sull'asse della ruota e comandato da una leva sul manubrio .anteriormente dovranno essere azionati da una leva fissata sul manubrio.
Dietro può essere munito di un freno su ogni ruota, oppure di un freno applicato sull'asse trasmissione delle ruote, comandato da una leva sul manubrio o da un pedale.
Le ruote devono essere protette da dei parafanghi in materia sintetica

ART. 8 - LARGHEZZA VEICOLI

La larghezza totale massima è mm.1300

ART. 9 - EQUIPAGGIAMENTO VEICOLO

Il veicolo deve essere equipaggiato con Stacomassa, accessorio che

consente lo spegnimento del veicolo in caso di caduta del pilota.
Lateralmente dovranno essere montate barre di protezione (Nerf Bars) le quali dovranno essere chiuse nel centro con apposite fasce in tessuto resistente o rete rigida,per impedire l'intrusione di un altro veicolo e per la protezione dei piedi del pilota.
Anteriormente il veicolo dovrà essere equipaggiato di paraurti (Bumper)
Posteriormente il veicolo dovrà essere equipaggiato con paraurti antintrusione (Bumper)

ART. 10 - ABBIGLIAMENTO PILOTI

L'abbigliamento dovrà essere composto da: stivale, pettorina, casco integrale, guanti, pantalone, maglia, occhiali.

ART. 11- PROVE UFFICIALI

Sul percorso entreranno 10 piloti alla volta che avranno 10 minuti a disposizione per lo studio del percorso.

ART. 12 - PROVE CRONOMETRATE

Sul percorso entreranno 5 piloti alla volta che avranno 10 minuti a disposizione per effettuare il miglior tempo che darà l'ordine di partenza.(x la seconda manche verrà preso in considerazione per l'ordine di partenza l'ordine di arrivo della prima manche)

ART. 13 - AMMISSIONE ALLA GARA

In tutte la manifestazioni di quad cross per essere ammessi alla partenza i piloti devono aver percorso almeno un giro del circuito durante le prove libere.

ART. 14 - NORME PER LA PARTENZA

Per la scelta sulla posizione di partenza fa fede il tempo registrato nella prove cronometrate.
La partenza deve essere effettuata con semaforo, con la possibilità di disporsi in più file, secondo il numero dei partecipanti e dello spazio disponibile sulla linea di partenza.
Il pilota che commetterà la falsa partenza subirà una penalizzazione di 20 secondi.

ART. 15 - GARA

Si svolgerà su 2 manche della durata di 15 minuti più 2 giri per ogni manche.
Tutti i veicoli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni manches.
Trascorso tale termine il parco d'attesa sarà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla manche.
Il Direttore di Gara può disporre, prima dell'inizio di una manche,un giro di ricognizione del percorso,obbligatorio per tutti i partecipanti,da effettuarsi con il veicolo che sarà impiegato nella manche in questione.

ART. 16 - PUNTEGGI

In Ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto dall' Art. 30 – Parte Prima – Norme Generali
La classifica finale sarà redatta considerando tutti i punti acquisiti nelle batterie disputate.

ART. 17 - MONTEPREMI

Euro 1.000.00 (mille) per ogni gara a carico dell'organizzatore.

ART. 18 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross – Parte Prima – Norme Generali e le norme sportive generali della FMI

PARTE DICIOTTESIMA**REGOLAMENTO TECNICO****ART. 1 INTRODUZIONE**

Per motociclo si intende un veicolo con meno di 4 ruote spinto da un motore e destinato essenzialmente al trasporto di una o più persone di cui una conduce il veicolo. Tutte le ruote devono essere a contatto con il suolo, salvo momentaneamente e in certi casi eccezionali. In più, per potersi muovere su certe superfici, una o tutte le ruote possono essere sostituite da sci, cingoli o catene.

ART. 2 LIBERTA' DI COSTRUZIONE

Se un motociclo è conforme ai regolamenti FMI, al Regolamento Particolare, così come a certe specifiche che la FMI può esigere per alcune gare, nessuna restrizione è imposta per ciò che riguarda la marca, la costruzione o il genere di motociclo utilizzato.

Tutti i motocicli individuali (Gruppo A) devono essere costruiti in modo da dare al pilota il controllo assoluto del suo mezzo. I motocicli con il sidecar (Gruppo B) devono essere costruiti in maniera di poter trasportare un passeggero.

ART. 3 CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI

I motocicli sono suddivisi in categorie che devono essere rispettate in tutte le manifestazioni.

E' proibito avere differenti categorie, gruppi o classi in competizione in una stessa corsa salvo che non sia autorizzato dal Regolamento Particolare.

CATEGORIA I

Motocicli spinti dall'azione di una ruota in contatto con il suolo.

CATEGORIA II

Veicoli speciali spinti per l'azione di una o più ruote in contatto con il suolo che non rientrano nelle condizioni della categoria I.

CATEGORIA I**Gruppo A1 – Motocicli individuali**

Veicoli a due ruote che lasciano una sola traccia sul suolo.

Gruppo B1

Veicoli a tre ruote che lasciano due tracce sul suolo e composti da un motociclo che lascia una traccia e da un sidecar per il passeggero che lascia l'altra traccia.

Gruppo B2

Veicoli tre ruote che lasciano due o tre tracce sul suolo in direzione di marcia avanti, con un sidecar attaccato in permanenza formanti un'unità completa e integrata.

Nel caso dove sono lasciate tre tracce, la linea mediana delle due tracce delle ruote del motociclo non deve comportare uno scarto di più di 75 mm. Una traccia è definita la linea mediana di ogni ruota del veicolo piazzato in direzione di marcia avanti.

CATEGORIA II

Gruppo C - Motocicli speciali a due ruote

Gruppo D - Motocicli speciali a tre ruote

Gruppo E - Motoslitte

Gruppo F - Sprinters e Dragsters

Gruppo G - Quad

Gruppo H - —

Gruppo I - —

CATEGORIA III

Gruppo J - Veicoli elettrici (vedi articoli 01.82 dei Regolamenti tecnici Corse su Strada).

ART. 4 CLASSI

I gruppi sono suddivisi in classi, secondo la cilindrata del motore e i gruppi descritti sopra. In generale queste classi devono essere rispettate per tutte le manifestazioni. (In ogni caso vedi regolamento Motocross).

CATEGORIA I**Gruppo A1****Gruppi B1, B2**

Al di sopra di 350 cc. e massimo fino a 750 cc. per i motori a due tempi oppure massimo 1000 cc. per i 4 tempi, motori mono o bicilindrici.

CATEGORIA II**Gruppo E / Motoslitte****Gruppo G / Quad racers**

Veicoli ogni terreno a quattro pneumatici a palloncino, con una ruota a ogni estremità diagonale, consistenti in un'unità integrale completa con un posto per un pilota solamente seduto a cavalcioni, condotta con un manubrio.

Le stesse Classi della Categoria I, Gruppo A1.

ART. 5 MISURA DELLA CICLINDRATA**5.1 MOTORE A MOVIMENTO ALTERNATIVO, CICLO "OTTO"**

La cilindrata di ogni cilindro-motore è calcolata secondo la formula geometrica che da il volume di un corpo cilindrico; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone durante la sua corsa dall'alto in basso, cioè:

$$\text{cilindrata} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times c}{4}$$

D = alesaggio

C = corsa del pistone

Quando l'alesaggio del cilindro non è circolare, la superficie della sezione trasversale deve essere determinata con un metodo di calcolo geometrico appropriato, poi moltiplicato per la corsa del pistone per determinare la capacità.

L'alesaggio del cilindro deve essere misurato con una tolleranza di 1/10 mm.. Se con questa tolleranza il limite della cilindrata supera quello della rispettiva classe, sarà effettuata una nuova misurazione a motore freddo, con una tolleranza di 1/100 mm.

5.2 MOTORE ROTATIVO

La cilindrata del motore che serve a definire in quale classe un motociclo può prendere parte a una manifestazione è calcolata con la seguente formula:

$$\text{cilindrata} = 2 \times V / N$$

V = la cilindrata totale di tutte le camere che compongono il motore

N = numero dei giri necessari all'albero motore per compiere un ciclo completo in una camera.

Questo motore è considerato come un 4 tempi.

5.3 SISTEMA WANKEL

Nel caso del sistema Wankel, con un pistone triangolare, la cilindrata è data dalla seguente formula:

$$\text{cilindrata} = 2 \times V \times D$$

V = la cilindrata di una sola camera

D = il numero dei dischi

Questo motore è considerato come un 4 tempi.

ART. 6 SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, qualsiasi siano i metodi utilizzati, è proibita in tutte le manifestazioni.

Un motore a 2 o 4 tempi che rientri in una delle classi riconosciute (calcolando la cilindrata del cilindro motore) non sarà considerato come sovralimentato se, in un giro completo, la capacità totale del o dei dispositivi di miscelazione del carburante, aggiunta alla cilindrata del cilindro motore (se codesto è utilizzato per l'iniezione del carburante) non supera la cilindrata massima della classe in oggetto.

ART. 7 TELEMETRIA

In nessun caso possono essere trasmesse delle informazioni da oppure a un motociclo in movimento.

Un dispositivo ufficiale di segnalazione può essere applicato sul motociclo.

Gli apparecchi di cronometraggio automatico (apparecchi di cronometraggio sul motociclo) non sono considerati come telemetria.

Gli apparecchi di cronometraggio automatico non devono creare interferenze o disturbi con i metodi e gli equipaggiamenti di cronometraggio ufficiale.

ART. 8 PESO DEI MOTOCICLI

Peso dei motocicli senza carburante

I pesi minimi sono:

per la classe 65 cc	minimo	55 kg
per la classe 85 cc	minimo	65 kg
per la classe 125 cc	minimo	88 kg
per la classe 250 cc	minimo	98 kg
per la classe 500 cc	minimo	102 kg

Dopo la corsa è accettata una tolleranza dell'1% del peso dei motocicli dopo la gara.

I piombi devono essere fissati sulla parte anteriore del telaio.

Le bilance devono essere certificate da un istituto nazionale.

Per i gruppi B1 e B2 e in tutte le competizioni, deve essere trasportato un passeggero.

ART. 9 DESIGNAZIONE DELLA MARCA

Quando due costruttori hanno fabbricato un motociclo, il nome dei due costruttori deve figurare sulla macchina come segue:

- Il nome del costruttore del telaio
- Il nome del costruttore del motore

Ciò si applica a condizione che nessun accordo commerciale è stato preso.

ART. 10 DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO

Un motociclo prototipo è un veicolo che deve essere alle esigenze di sicurezza prescritte dal codice sportivo della FMI corrispondenti al tipo di competizione per la quale è utilizzato.

ART. 11 SPECIFICHE GENERALI

Le seguenti specifiche si applicano a tutti i veicoli dei gruppi indicati e ad ogni genere di competizione, salvo se altre specifiche o diversa normativa.

Queste specifiche dovranno essere applicate in tutte le competizioni nazionali, salvo che la FMI dia altre direttive.

Altre specifiche per altre competizioni possono essere dettagliate nel Regolamento Particolare della competizione in oggetto.

11.1

E' proibito usare il titanio nella fabbricazione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei bracci oscillanti, negli assi dei bracci oscillanti e degli assi delle ruote di tutti i motocicli.

E' proibito utilizzare leghe leggere per gli assi delle ruote.
 E' autorizzato l'impiego di dadi e bulloni in lega di titanio
 E' vietato l'uso di fibra di carbonio nelle protezioni e rivestimenti.
 Possono essere effettuati in pista dei test chimici.

11.2

Nei casi dubbi il controllo potrà essere effettuato in un laboratorio del Materiale.

11.3

In un motore il numero dei cilindri è determinato dal numero delle camere di combustione.

11.4

Se sono utilizzate camere di combustione separate devono essere connesse tra loro da un condotto non riducibile e la cui sezione minima sia almeno il 50% della sezione totale di ammissione.

ART. 12 DEFINIZIONE DI TELAIO DI UN MOTOCICLO INDIVIDUALE

La o le strutture utilizzate per riunire i meccanismi di sterzo situati nella parte anteriore del motociclo con l'insieme motore scatola del cambio e tutte le parti che costituiscono la sospensione posteriore.

ART. 13 DISPOSITIVO DI MESSA IN MOTO

E' obbligatorio.

ART. 14 PARACATENA APERTO DELLA SCATOLA DEL CAMBIO

Se la trasmissione primaria è aperta dovrà essere munita di un para catena come misura di sicurezza. Questo para catena deve essere costruito in modo che il pilota o il passeggero non entrino accidentalmente in contatto con la catena o il pignone. Dovrà essere costruito in modo da evitare che il pilota si ferisca le dita.

ART. 15 TUBO DI SCARICO

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti sul controllo del rumore.

15.1

L'estremità del silenziatore dovrà essere orizzontale e parallela (su una distanza minima di 30 mm.) in relazione all'asse centrale della macchina individuale (con una tolleranza di +/- 10°) e non dovrà superare il corpo del silenziatore di più di 5 mm. Tutti i bordi taglienti dovranno essere arrotondati con un raggio minimo di 2 mm. (vedi figura E).

15.2

I gas di scarico devono essere espulsi verso il posteriore. I gas di scarico non devono essere espulsi in maniera che sollevino polvere, che sporchino i pneumatici o i freni o che costituiscano un disturbo qualsiasi per il passeggero (se ce n'è uno) o per gli altri conduttori. Si devono prendere tutte le misure per evitare un'eventuale fuga di olio che costituisca disturbo per un pilota che segue.

15.3

L'estremità di un tubo di scarico di un motociclo individuale non deve superare la tangente verticale del pneumatico posteriore (vedi figura E).

15.4

Su di un sidecar il tubo dovrà espellere i gas orizzontalmente e verso la parte posteriore a un angolo minimo di 30° in rapporto all'asse della macchina.

ART. 16 MANUBRIO

16.1

La larghezza del manubrio (individuale e sidecars) è: compreso tra un minimo 600 mm ed un massimo di 850 mm.

16.2

Il manubrio dovrà essere equipaggiato con una imbottitura sulla barra trasversale. I manubri senza barra trasversale dovranno essere equipaggiati con una protezione imbottita situata al centro del manubrio, che ricoprano largamente le barre del manubrio.

16.3

L'estremità esposte del manubrio devono essere chiuse con del materiale solido o ricoperte di gomma.

16.4

Dei cuscinetti rigidi (diversi dagli ammortizzatori di sterzo) devono essere fissati al fine di assicurare uno spazio minimo di 30 mm tra il manubrio e le sue leve ed il serbatoio di carburante, quando l'angolo di sterzata è al massimo.

16.5

Le barre del manubrio devono essere arrotondate e costruite con cura per evitare rotture del manubrio.

16.6

Se sono usati dei paramani, devono essere costruiti in materiale resistente alle rotture.

16.7

E' proibita la riparazione con saldatura dei manubri.

ART. 17 LEVE

17.1

Tutte le leve (frizione, freni, ecc.) devono terminare con una sfera (diametro della sfera minimo 19mm). Questa sfera può essere appiattita, ma in tutti i casi i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita 14mm).

Queste estremità devono essere fissate in modo permanente e far parte integrante della leva, e devono essere integre nella loro struttura.

17.2

Ogni leva (a pedale o a mano) dovrà essere montata su un perno indipendente.

17.3

La leva del freno articolata sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è incurvato o deformato.

ART. 18 MANOPOLA DELL'ACCELERATORE

18.1

La manopola dell'acceleratore si deve chiudere automaticamente quando il pilota la abbandona.

18.2

Per le motoslitte ed i sidecars un interruttore che interrompa l'accensione deve essere montato in modo che funzioni quando il pilota lascia la sua macchina. Questo dispositivo deve interrompere il circuito primario dell'accensione e deve essere munito di un cavo per l'arrivo e il ritorno di corrente. Deve essere collocato il più vicino possibile al centro del manubrio e essere

azionato da un filo non elastico di lunghezza e spessore adeguati fissato al polso destro del conduttore per i sidecars. E' autorizzato un cavo a spirale (simile a un filo telefonico) di una lunghezza massima di 1 metro. Unicamente per la motoslitte dovrà essere fissato alla cintura del pilota.

18.3

I motocicli individuali devono essere muniti di un interrompi-circuito o un pulsante installato sulla sinistra o sulla destra del manubrio (a portata di mano della impugnatura che è sul manubrio) che possa arrestare il motore.

ART. 19 PEDANE POGGIA PIEDI

19.1

Le pedane poggia piedi possono essere di tipo ribaltabile e in questo caso devono essere equipaggiate con un dispositivo per il ritorno automatico alla posizione normale e una protezione integrale per un raggio minimo di 8mm. Deve trovarsi all'estremità della pedana (vedi figura E ed F).

19.2

Se le pedane poggia piedi non sono ribaltabili o ricoperte di gomma devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8mm.

ART. 20 FRENI

20.1

Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con un minimo di due freni efficaci, (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.

20.2

I motocicli di Gruppo B devono avere un minimo di due freni efficaci su almeno due delle ruote e funzionanti separatamente e in maniera concentrica con le ruote.

20.3

Le motoslitte devono essere equipaggiate con almeno un freno.

ART. 21 PARAFANGO E PROTEZIONE DELLE RUOTE

21.1

Devono essere più larghi da ogni lato delle ruote.

21.2

Il parafango anteriore deve coprire almeno 100° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango fino al centro della ruota ed una linea tracciata orizzontalmente passante per il centro della ruota deve essere compreso tra 45° e 60°. L'angolo formato da una linea tracciata dal bordo posteriore del parafango fino al centro della ruota ed una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota non deve essere superiore a 20° (vedi figura E ed F).

21.3

Il parafango posteriore deve coprire almeno il segmento di un cerchio rappresentato da una linea verticale tracciata attraverso l'asse della ruota posteriore ed una linea tracciata a un angolo di 25° dietro a questa verticale. (vedi figure E ed F).

21.4

Le estremità dei parafanghi devono essere arrotondate, il raggio deve essere minimo 8 mm. E non superiore a 60 mm. (vedi figura E).

21.5

Se sono utilizzate delle ruote modellate o saldate una protezione a forma di disco solidale dovrà coprire i raggi.

ART. 22 CARENATURA

Non è autorizzata nessuna carenatura (vedi figure).

ART. 23 RUOTE, CERCHI E PNEUMATICI

23.1

I pneumatici saranno misurati montati sul cerchio a una pressione di 1 kg/cm, le misure devono essere prese su di una sezione di pneumatico situata a 90° dal suolo.

23.2

Sono proibite tutte le modifiche al cerchio o ai raggi di una ruota integrale (fusa, molata, rivettata) anche se con pezzi forniti dal fabbricante, o ad un cerchio tradizionale staccabile anche per dei raggi, valvole o bulloni di sicurezza, salvo che per le viti di sicurezza utilizzate talvolta per impedire il movimento del pneumatico sul cerchio. Se in questa occasione il cerchio è modificato, dei bulloni, delle viti, ecc. devono essere fissate.

ART. 24 PNEUMATICI

24.1

Sono proibiti i pneumatici a spatole detti "Scoop" (nervature radiali continue) e/o i pneumatici con blocchi di una altezza superiore a 19.5 mm.

24.2

La superficie dei pneumatici non deve essere equipaggiata con un seguito di elementi come chiodi antiderapanti, catene speciali, ecc.

ART. 25 SPECIFICHE SUPPLEMENTARI PER I SIDECARS

25.1

La trazione sarà unicamente sulla ruota posteriore del motociclo.

25.2

Il manubrio deve essere fissato solidamente alla forcella; sarà posizionato ad un'altezza al disopra del punto centrale del sedile.

Il veicolo dovrà essere munito di una piastra superiore in testa alla forcella che, come il manubrio, non deve essere fissata alla parte non sospesa della sospensione della ruota anteriore.

25.3

Al fine di ridurre la torsione nello sterzo è autorizzato uno scarto massimo tra le tracce della ruota anteriore e quella posteriore di 75 mm.

25.4

Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera conveniente e indipendente contro tutti i contatti con il suolo.

25.5

Sono proibiti i sidecars snodati.

25.6

Se il sidecar non fa parte integrante del telaio deve essere fissato al motociclo almeno in tre punti.

I punti di fissaggio non devono muoversi. Se l'angolo di inclinazione è variabile dovrà essere piazzato in modo che sia solidamente attaccato e non unicamente serrato.

25.7

Le dimensioni minime del sidecar per il passeggero sono:

Lunghezza 1000 mm.

Larghezza 400 mm.

Altezza del parabrezza che protegge il passeggero: 300 mm. (vedi figura F).

25.8

L'altezza libera dal suolo del veicolo, misurata quando il motociclo è carico non deve essere inferiore a mm. 175.

25.9

Per i sidecars la ruota posteriore e la ruota del sidecar devono essere coperte e protette con un materiale solido.

25.10

La distanza tra le tracce lasciate dalle linee mediane della ruota posteriore del motociclo e quella del sidecar deve essere da un minimo di 800 mm. Ed un massimo di 1150 mm.

25.11

Sulla parte opposta del sidecar il tubo di scarico non deve superare di più di 330 mm. Il centro della macchina. Dall'altro lato il tubo di scarico non deve superare la larghezza del sidecar (vedi figura F). L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve superare la tangente verticale del bordo posteriore del pneumatico posteriore. Nel caso in cui la piattaforma del sidecar è più corta del pneumatico posteriore del motociclo, il tubo di scappamento non deve superare il bordo posteriore del pneumatico stesso.

ART. 26 TABELLE PORTA NUMERO

Devono rispettare le seguenti condizioni:

26.1

Devono essere di forma rettangolare e fabbricate con un materiale rigido e solido e devono misurare minimo: 285 mm. X 235 mm. (vedi figura O)

26.2 TABELLA PORTA NUMERI ANTERIORE

Una tabella deve essere posta anteriormente non inclinata di più di 30° in rapporto alla verticale. Possono essere praticati dei fori tra i numeri sulla tabella porta numero

26.3 TABELLE PORTA NUMERI LATERALI

Le tabelle porta numeri devono essere piazzate al di sopra di una linea orizzontale tracciata attraverso l'asse della ruota posteriore e la parte anteriore della tabella deve trovarsi dietro ad una linea verticale tracciata a 200 mm. dietro le pedane del conduttore. Devono essere fissate in maniera di essere chiaramente visibili non devono essere mascherate da una parte del motociclo o dal conduttore quando si trovi in posizione di guida. Al posto di utilizzare delle tabelle mobili uno spazio avente le stesse dimensioni può essere dipinto (in colori opachi) o fissato sul telaio.

26.4

Le cifre devono essere visibili e, come il fondo devono essere verniciate in colori opachi antiriflesso. Le dimensioni minime delle cifre devono essere:

Altezza: 140 mm.

Larghezza di ogni cifra: 80 mm.

Larghezza dei tratti: 25 mm.

Spazio tra due cifre: 15 mm.

26.5

Deve essere utilizzato il sistema inglese delle cifre – una semplice stanghetta verticale per l'uno e un sette senza barretta (vedi figura O).

26.6

Tutte le altre tabelle porta numero o marca su di un motociclo possono dar luogo a confusione con il numero valido devono essere tolte prima della partenza di una competizione.

26.7

Uno spazio minimo di 5 cm. dovrà essere lasciato libero attorno alle tabelle porta numero nel quale non dovrà figurare nessuna pubblicità. I motocicli che avranno delle tabelle porta numero non conformi a queste regole non saranno autorizzati a partecipare alla gara dai commissari tecnici.

Quando sono utilizzati dei sistemi di cronometraggio con transponder, uno spazio libero di 1cm., sul quale nessuna pubblicità è autorizzata, deve essere lasciato sopra e sotto il numero.

Non deve apparire nessuna pubblicità sul lato destro e sinistro del numero.

Il logo della FMI e Promotore del Campionato è autorizzato sulla tabella porta numero frontale (dimensioni massime: mm. 50 x mm. 50).

26.8 COLORE DELLE TABELLE PORTA NUMERO

Il colore del fondo e delle cifre varia secondo la classe del motociclo e il genere della competizione, i dettagli saranno indicati nel Regolamento Particolare di ogni manifestazione.

Saranno utilizzati i seguenti colori, che devono essere opachi:

Nero

Giallo

Verde

Bianco

Quando è utilizzato un sistema ufficiale di cronometraggio con transponder: il colore delle tabelle porta numero anteriore sarà libero, in ogni caso deve esistere una distinzione netta di colore tra il numero e la colorazione del fondo (cifre bianche, fondo scuro; cifre nere fondo di colore chiaro).

Le tabelle porta numeri laterali: può essere utilizzata l'intera tabella come spazio pubblicitario.

26.9 50 cc. fondo bianco cifre nere

26.10 65 cc. fondo bianco cifre nere

26.11 85 cc. fondo bianco cifre nere

26.12 125 cc. fondo nero cifre bianche

26.13 250 cc. fondo verde cifre bianche

26.14 500 cc. e sidecars fondo giallo cifre nere

26.15 Supercross fondo bianco cifre nere

ART. 27 EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE**ABBIGLIAMENTO E CALZATURE**

Durante le prove e le gare i piloti ed i passeggeri dovranno indossare il seguente abbigliamento e le seguenti calzature:

27.01

Per i piloti fino a 18 anni di età è obbligatorio l'uso della pettorina/parascienza.

Dal 2009 è consigliato il neck brace (collare protettivo)

27.02 PER IL MOTOCROSS

Il pilota ed il passeggero dovranno indossare pantaloni e guanti in materiale resistente. I corridori dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. Al fine di evitare le escoriazioni, in caso di incidente, le braccia dei piloti e dei passeggeri dovranno essere interamente coperte da un abbigliamento in materiale appropriato.

27.3 PER LE MOTOSLITTE

Il pilota dovrà indossare un abbigliamento appropriato che dia una protezione

ne contro il freddo e le ferite in caso di caduta, calzature imbottite fino al ginocchio o altre calzature solide.

27.4 PER IL SUPERMOTO

Il pilota deve indossare una combinazione di cuoio (spessore minimo raccomandato 1,2 mm), con dei rinforzi supplementari in cuoio o altre protezioni sui gomiti, ginocchi, spalle ecc., guanti in materiale resistente. I piloti dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. E' raccomandata una protezione del dorso. Il sottotuta non deve essere di materiale sintetico.

ART. 28 MATERIALE EQUIVALENTE AL CUOIO

Le seguenti caratteristiche dei materiali dovranno come minimo essere equivalenti a mm. 1.5 di pelle di vacca (e non raddoppiata):

28.1 Qualità ignifuga

28.2 Resistenza all'abrasione

28.3 Coefficiente di sfregamento su tutti i tipi di asfalto

28.4 Qualità di assorbimento della traspirazione

28.5 Test medici – non tossico e non allergico.

Il materiale dovrà essere di una qualità che non fonda

ART. 29 OBBLIGATORIETA' DEL CASCO

E' obbligatorio che tutti i partecipanti alle prove e alle corse indossino un casco di protezione. Il casco dovrà essere correttamente allacciato, ben calzato e in buono stato. Il casco dovrà essere munito di un sistema di fissaggio sottogola.

I caschi fabbricati con una conchiglia esterna in più pezzi sono autorizzati soltanto se, in caso di urgenza, si possano facilmente e rapidamente togliere dalla testa del pilota unicamente slacciando o tagliando il sottogola.

Tutti i caschi dovranno avere un marchio con il logo delle norme internazionali ufficiali oppure con il Marchio Approvato (timbro) della FMI. I caschi marchiati dalla FMI dovranno essere conformi ad una delle norme internazionali. Il mancato rispetto di queste regole comporterà l'esclusione dalla manifestazione.

ART. 30 ISTRUZIONI PRATICHE PER I CASCHI

30.1

Prima delle prove e delle corse, i controllori, sotto la sorveglianza del Commissario Tecnico, dovranno verificare che tutti i caschi siano conformi alle esigenze tecniche.

30.2

Se un casco non è conforme alle esigenze tecniche ed è difettoso, il Commissario Tecnico dovrà togliere tutti i marchi di approvazione e trattenerne il casco fino alla fine della manifestazione. Il pilota dovrà presentare un altro casco al Commissario per essere controllato.

30.3

Tutti i caschi dovranno essere intatti e non dovranno aver subito nessuna alterazione alla loro struttura. Dopo un urto, il casco dovrà essere sottoposto ad un esame del Commissario.

30.4

Il Commissario e/o il controllore tecnico dovranno effettuare i seguenti controlli prima che il pilota sia autorizzato a prendere parte alle prove:

- Che il casco sia ben calzato sulla testa del pilota;
- Che non sia possibile far passare il sottogola sopra il mento quando è completamente allacciato;

- Che non sia possibile togliere il casco tirandolo dalla parte posteriore.

ART. 31 MARCHI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALI RICONOSCIUTI

*Australia	AS 1698
*Danimarca	DS 2124
*Europa	ECE 22-03 & ECE 22-04
*Finlandia	SF 3653
*Francia	AFNOR (NF) S. 72.305
*Gran Bretagna	BS 6658 GRADE A (Corse su Strada)
*Gran Bretagna	BS 6658 GRADE A & b (tutte le altre discipline)
*Giappone	JIS T 8133/1982 Classe C
*USA	DOT Standard Fédéral No 218/SNEL M 90, M 95

ART. 32 PROTEZIONE DEGLI OCCHI

E' autorizzato l'uso degli occhiali, occhiali di protezione, visiere e visiere a perdere. La protezione degli occhi e degli occhiali dovrà essere in materiale di sicurezza. La visiera dei caschi non deve far parte integrante del casco. Non devono essere impiegate protezioni che provochino una visione confusa (vetri rigati ecc.).

ART. 33 DORSALI

I numeri di partenza (sotto forma di dorsali) devono essere conformi a ciò che segue:

- I numeri devono essere di colore contrastante rispetto al colore del fondo.
- Superficie sulla quale i numeri devono essere impressi: 25 x 25 cm.
- Altezza delle cifre: 16 cm.
- Larghezza delle cifre: 9 cm.
- Larghezza di un tratto: 3 cm.
- I dorsali, se sono in materia plastica, dovranno essere traforati per permettere una sufficiente ventilazione.
- I numeri di partenza utilizzati dai piloti sui dorsali o sulle maglie devono essere conformi ai numeri di partenza della gara in questione e devono essere indossati durante tutte le fasi della manifestazione.

ART. 34 VERIFICHE TECNICHE

Il pilota, o il suo meccanico, si deve presentare con la moto per il controllo tecnico nei tempi prescritti dal Regolamento Particolare. Su richiesta del Commissario di Gara i piloti dovranno presentarsi personalmente alla verifica tecnica.

Il pilota che non si atterra alla presente normativa potrà essere escluso dalla manifestazione. La mancata osservanza delle norme di sicurezza comporterà l'esclusione dalla manifestazione.

Alle verifiche tecniche, effettuate nel rispetto di quanto previsto dalla normativa specifica, potrà assistere il pilota ed un meccanico per ogni mezzo presentato.

Nelle gare a squadre è ammessa la presenza del Responsabile della squadra.

Alle verifiche tecniche il pilota deve presentarsi munito della scheda tecnica compilata in tutte le sue parti e firmata.

Alla verifica del peso il serbatoio del motociclo dovrà contenere al massimo 0,5 litri di carburante; in caso di dubbio circa il peso del motociclo, il Commissario di Gara potrà ordinare lo svuotamento del serbatoio.

Ciascun pilota dovrà presentare il proprio casco per le opportune verifiche.

L'esito di ogni verifica e/o controllo dovrà essere riportato, a cura del Commissario di Gara, sulla scheda Tecnica.

Ogni pilota potrà presentare alle verifiche tecniche fino ad un massimo

di 2 motocicli, (anche di arca diversa) che potrà usare come segue:

PROVE UFFICIALI/QUALIFICHE

Indifferentemente nel corso delle sessioni, I seconda moto punzonata dovrà sostare nella zona meccanici e, sostituita esclusivamente in questa zona.

GIRO DI RICOGNIZIONE/GARA

Esclusivamente con la moto prescelta, 10 minuti prima della chiusura della Zona di Attesa. La seconda moto deve rimanere nel parco Piloti, e potrà essere utilizzata esclusivamente nel caso di Arresto di una corsa. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.

Per il settore minicross, ogni pilota potrà presentare alle verifiche tecniche esclusivamente una moto.

Nel caso in cui un motociclo fosse presentato alle verifiche tecniche a nome di una squadra o di più piloti, dovranno essere dichiarati esplicitamente i nomi dei piloti che ne faranno uso.

Entro 10 minuti dalla partenza il Commissario di Gara dovrà effettuare la verifica delle punzonature di tutti i motocicli che prenderanno parte alla batteria.

ART. 35 PUNZONATURA MOTOCICLI

La punzonatura del motociclo è finalizzata esclusivamente all'identificazione dello stesso, pertanto dovrà essere apposta solo nell'area del canotto di sterzo, salvo la necessità di verifiche tecniche a parti diverse del motociclo, compreso il propulsore, che in questo caso dovrà opportunamente essere punzonato per consentirne l'identificazione in sede di verifica finale.

In presenza di anomalie e/o reclami il motociclo dovrà essere nuovamente punzonato per consentirne successive verifiche.

In generale, nelle gare di motocross su più corse, al termine della gara i motocicli dei piloti primi cinque classificati dovranno essere portati in Parco Chiuso per le verifiche tecniche, salvo diverse disposizioni.

In nessun caso i motocicli potranno essere tratti in Parco Chiuso prima del termine della gara.

ART. 36 MACCHINE PERICOLOSE

Se durante la manifestazione il Commissario di gara e/o il Direttore di Gara dovessero rilevare la pericolosità di un motociclo in pista, lo stesso dovrà essere immediatamente fermato.

ART. 37 PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impiegati in qualunque manifestazione di Motocross, Supermoto, Motoslitte, Quad e Short-Track, Internazionali, Nazionali e Territoriali) è fissato, **in DbA 94**.

La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando i seguenti valori:

Fino a 85 cc	8.000 RPM
Oltre 85 cc e fino a 125 cc	7.000 RPM
Oltre 125 cc e fino a 250 cc	5.000 RPM
Oltre 250 cc e fino a 500 cc	4.500 RPM
Oltre 500 cc	4.000 RPM

Il fonometro per il controllo della rumorosità dovrà essere posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore ad un angolo di 45 gradi (+/- 10%) misurato dalla linea mediana dello stesso e collocato a 20 cm. minimo dal suolo.

Per i test effettuati con temperatura ambiente compresa tra 1 e 10 gradi, dovrà essere applicata la tolleranza di + 1 DbA, con temperature inferiore a gradi uno, sarà applicata una tolleranza di + 2 DbA.

In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.

Il mancato rispetto del limite di rumorosità comporta la non ammissione alla gara durante le operazioni preliminari e la perdita di cinque posizioni nell'ordine di arrivo, al termine di una corsa.

Il valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA nelle verifiche fonometriche effettuate al termine di una corsa.

Sarà apposta una punzonatura sui silenziatori quando saranno controllati e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche, salvo che silenziatori di ricambio che dovranno essere verificati e punzonati.

Il pilota manterrà il suo motore in moto senza la marcia inserita e aumenterà i giri del motore fino al raggiungimento del limite previsto.

La prova fonometrica per i motori che hanno più di un cilindro sarà effettuata ad ogni estremità dei tubi di scarico.

Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli prima della gara.

Il rumore circostante non dovrà superare il livello di 90 Db/A in un raggio di 5 metri durante i controlli.

Gli strumenti impiegati per i controlli fonometrici devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.

L'interruttore d'ammortizzatore delle vibrazioni dovrà essere regolato su "lento".

ART. 38 DIRETTIVE PER L'UTILIZZO DEI FONOMETRI

In caso di vento più che moderato i motocicli dovranno essere collocati a favore di vento.

I rumori delle meccaniche si dirigeranno verso la parte anteriore, lontano dal fonometro.

Dovranno essere usati strumenti di misura a risposta "lenta".

Sarà inserita la posizione "A" sul comando del fonometro.

Arrotondare sempre all'unità inferiore: 100.9 Db/A = 100 Db/A.

Strumenti di tipo 1: dedurre 1 Db/A

Strumenti di tipo 2: dedurre 2 Db/A

Temperatura ambiente:

Inferiore a 10° Celsius: dedurre 1 Db/A

Inferiore a 0° Celsius: dedurre 2 Db/A

Tutte le tolleranze sono cumulative. La procedura utilizzata dipenderà dalle discipline sportive.

ART. 39 SPECIFICHE PER LE MOTOSLITTE

39.1. DISPOSIZIONI GENERALI

La motoslitte è un veicolo mosso da almeno un cingolo azionato dal motore; il cingolo garantisce la motricità mentre la direzionalità è data da uno sterzo al quale sono collegati gli sci; il motore deve essere collocato davanti al pilota.

39.2. CARROZZERIA ED INGOMBRI

Essendo regolamentata la distanza massima fra gli sci, ne consegue che anche la larghezza totale ne è strettamente connessa così come la lunghezza totale. Il pilota deve essere interamente visibile. E' vietato aggiungere degli alettoni o spoiler o tettucci alla carrozzeria originale. L'utilizzo del titanio è severamente vietato. La carrozzeria non deve presentare sporgenze tali da costituire pericolo per i piloti. Nulla quindi, se non quanto sotto elencato, può sporgere dalla carrozzeria:

- maniglia posteriore di sollevamento del mezzo;

- pattini direzionali e relativi bracci delle sospensioni, con limitazioni.

39.3. DISPOSITIVO DI SPEGNIMENTO

Durante la corsa, nel Parco Prove e comunque sempre quando la motoslitte è in moto, essa dovrà essere collegata al pilota a mezzo di un cavetto aven-

te una lunghezza non superiore a cm. 150. Tale cavetto dovrà essere obbligatoriamente collegato da un lato al pilota tramite un anello metallico fissato ad una cintura o anello in vita, dall'altro ad un dispositivo d'interruzione di corrente a mezzo strappo, che dovrà provocare lo spegnimento immediato in caso di caduta o disarcionamento del pilota. Tale dispositivo, già di norma presente nella maggior parte delle motoslitte, dovrà comunque essere situato il più vicino possibile al centro del manubrio. Per le motoslitte non provviste del suddetto dispositivo, dovrà comunque esserne montato uno analogo, anche di tipo nautico. Tale dispositivo, in entrambi i casi, entrando in funzione dovrà provocare lo spegnimento del mezzo con uno strappo non superiore a Kg. 5.

39.4. PARABREZZA

Non è ammesso nessun tipo di parabrezza. E' tuttavia permesso coprire eventuali fori sulla carrozzeria formati a seguito dell'esportazione del faro con materiale che in caso d'urto non si scheggi e non si stacchi dal cofano.

39.5. PARASPRUZZI

La motoslitte deve essere equipaggiata del paraspruzzi originale nella parte posteriore. Esso non può essere rimpicciolito, deve essere di materiale semirigido e deve presentare un accavallamento di mm. 30 minimo su ogni lato del tunnel del cingolo e fissato saldamente sullo stesso. Inoltre non deve distare più di mm. 100 dal suolo a mezzo scarico. L'utilizzo di molle o cavetti per trattenere il paraspruzzi è vietato.

39.6. PROTEZIONE ORGANI DI TRASMISSIONE

Ogni parte degli organi di trasmissione deve essere protetta e schermata da idonea protezione, per garantire sia l'incolumità del pilota, sia l'incolumità del pubblico qualora la motoslitte uscisse dalla pista. Idonea protezione deve dividere il pilota dal cingolo motore.

E' inoltre assolutamente vietato:

- mettere il moto la motoslitte senza la protezione sulla trasmissione variatore - cingolo;
- transitare sulla pista, nel Parco Conduttori o in qualsiasi altra zona senza carenatura o cofano.

39.7. CARBURATORE

Il carburatore deve essere munito di adeguata protezione, elemento filtrante o scotola filtro, al fine di evitare che la neve entri nello stesso bloccandone il funzionamento.

39.8. COMANDO ACCELERATORE

E' libera l'adozione di qualsiasi tipo di comando.

39.9. FRENI

La motoslitte deve essere dotata di almeno un freno meccanico o idraulico. La sua efficienza deve permettere al mezzo di arrestarsi in spazi ragionevolmente brevi.

39.10. CINGOLI

La lunghezza e la larghezza sono libere; proibita invece la chiodatura e la ferratura anche se minime.

39.11. SCI DIREZIONALI

Lunghezza e larghezza degli sci direzionali sono libere. Tuttavia gli sci sono soggetti ad una serie di norme in tema di assetto e di sicurezza:

- **interasse:** la distanza massima fra gli sci, misurata al centro dell'asse che collega gli sci ai bracci delle sospensioni, è fissata in cm. 110;
- **profili di sicurezza:** gli sci devono presentare una protezione sul bordo esterno e sulla punta; essi dovranno essere dotati di una nervatura a sezione circolare con diametro minimo di mm. 5 che, partendo dall'estre-

mità esterna posteriore, si estenda fino al compimento di 180° della punta dello sci. Le protezioni di tale tipo, anziché di tondino, possono essere anche stampate nella costruzione dello sci stesso il quale può essere anche in plastica o ricoperto, purché il materiale sia di idoneo spessore e la rotondità del profilo deve essere di diametro minimo di mm. 5 e la sezione di circonferenza della nervatura almeno 220°, logicamente con la parte vuota all'interno;

- **punta degli sci:** deve essere dotata di un archetto protettivo, costituito da tondino di diametro minimo di mm. 5 che, partendo dalla punta dello sci, dovrà compiere un arco rivolto verso la zona di mezzaria della faccia superiore dello sci stesso, ovvero descrivere una semicirconferenza il cui raggio interno dovrà essere di mm. 50;
- **nervatura della deriva:** sotto gli sci può essere incastonata una deriva di materiale più resistente dello sci stesso; l'angolo di sfaccettatura della deriva che è rivolto verso il suolo non può essere inferiore a 60°.

39.12. SILENZIATORE/I

Le motoslitte devono essere fornite di silenziatore/i; esso/i deve essere adeguatamente schermato, non eccedere l'ingombro della carrozzeria ed impedire che la rumorosità sia superiore a 94 DB/A.

Il livello di rumorosità dei motori con più di un cilindro sarà misurato all'estremità di ogni singolo silenziatore.

39.13. FARI E LUCI

Il faro anteriore deve essere rimosso o ricoperto. Le motoslitte devono essere equipaggiate da un fanalino posteriore rosso con potenza minima di 20 watt e di dimensioni minime di mm. 40 x 50.

39.14. MANUBRIO E LEVA

La larghezza del manubrio deve essere minimo mm. 500 e massimo mm. 900; è obbligatoria almeno una leva del freno; all'estremità del manubrio sono vietate prolunghe o riccioli che non siano di materiale omologato; le estremità del manubrio devono comunque essere chiuse.

39.15. PEDANE

Se le pedane della motoslitte sono fornite di un fermapièdi, esso deve avere un arresto che impedisca al piede del pilota di entrare oltre 1/3 della sua lunghezza.

39.16. TABELLA PORTANUMERO E NUMERO DI GARA

Tutte le motoslitte dovranno essere dotate di tabelle porta numero. Esse dovranno essere collocate: una per ogni fiancata ed una anteriormente. I numeri dovranno avere un'altezza minima di cm. 15 ed una larghezza del carattere minima di cm. 2.

ART. 40 SPECIFICHE PER I QUAD RACERS

40.01 GENERE DI MOTOCICLO

Non è imposta nessuna restrizione per quanto riguarda la marca, la costruzione o il genere di motociclo al di fuori di quelle specifiche che seguono. La cilindrata dovrà essere di minimo 250 cc. e di massimo 650 cc. (Mono o bicilindrico). La trasmissione dovrà agire sulle ruote posteriori tramite un asse solido.

40.02 RUOTE

Diametro massimo dei cerchi: 12 pollici. Per le dimensioni delle ruote anteriori nessuna restrizione. E' proibito utilizzare le ruote a raggi.

Le ruote devono essere adeguatamente protette.

Ogni ruota dovrà essere munita di un freno, anteriormente dovranno essere azionati da una leva fissata sul manubrio e posteriormente dal piede destro.

Per le ruote posteriori, se l'asse è rigido, sarà sufficiente un solo freno.

40.03. LARGHEZZA TOTALE

La larghezza totale dovrà essere di mm.1300.

40.04. PROTEZIONE

La trasmissione finale dovrà essere adeguatamente protetta in tutto il suo sviluppo.

Lateralmente dovranno essere montate barre di protezione tra le due ruote, all'altezza dell'asse, per impedire che le ruote di un altro veicolo si inseriscano. La barra di protezione dovrà essere chiusa per mezzo di una lastra di metallo o di fibra di vetro per impedire che il pilota incastri i piedi tra le ruote. Una simile barra para-urti dovrà essere fissata anteriormente per impedire che le ruote si aggancino.

40.05. TABELLE PORTA NUMERO

Si esigono quattro tabelle porta numero:

- Tabella fissa anteriormente sulla macchina al livello del faro posta in avanti.
- Tabella da ogni lato della macchina posta sul parafango posteriore.
- Tabella posta sul para urti posteriore.
- Le tabelle devono avere un fondo giallo e le cifre nere.

Il pilota deve apporre il proprio numero di gara sulla maglia o sul dorsale.

ART. 41 NORME TECNICHE PER MOTOCICLI IMPIEGATI IN MANIFESTAZIONI SUPERMOTO

I motocicli devono essere provvisti di tre tabelle portanumero, una anteriore ed una per ciascun lato del motociclo.

Il colore delle tabelle è lasciato alla discrezione dei piloti, ma il colore del numero deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo.

E' vietata la tabella di colore rosso, rilasciata al pilota che detiene la testa della classifica nel corso della stagione agonistica.

Un dispositivo di sicurezza (coppiglia o dermo) deve essere montato tra l'apparato frenante e la piastra di ancoraggio.

Il filo di sicurezza impiegato sul dado di fissaggio alla staffa dei freni deve essere visibile.

Sui motocicli con motore 4t è obbligatorio installare un serbatoio di recupero dell'olio della capacità minima di 0,5 litri oppure un sistema sigillato di riciclaggio dell'olio.

I motocicli devono essere equipaggiati con un recipiente, collocato sotto il motore, che serva sia da protezione che da recupero di oli o liquidi in caso di rottura del propulsore.

E' possibile accedere alla pista solo con i recipienti per il recupero dei liquidi vuoti.

Il solo liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua.

Il filo utilizzato per fissare i tappi del serbatoio dell'olio, dell'acqua e dei rabocchi devono essere fissati, deve essere visibile.

Sono autorizzati tagli e scanalature nei pneumatici.

La profondità del profilo dei pneumatici anteriori e posteriori non può superare i 10 millimetri.





