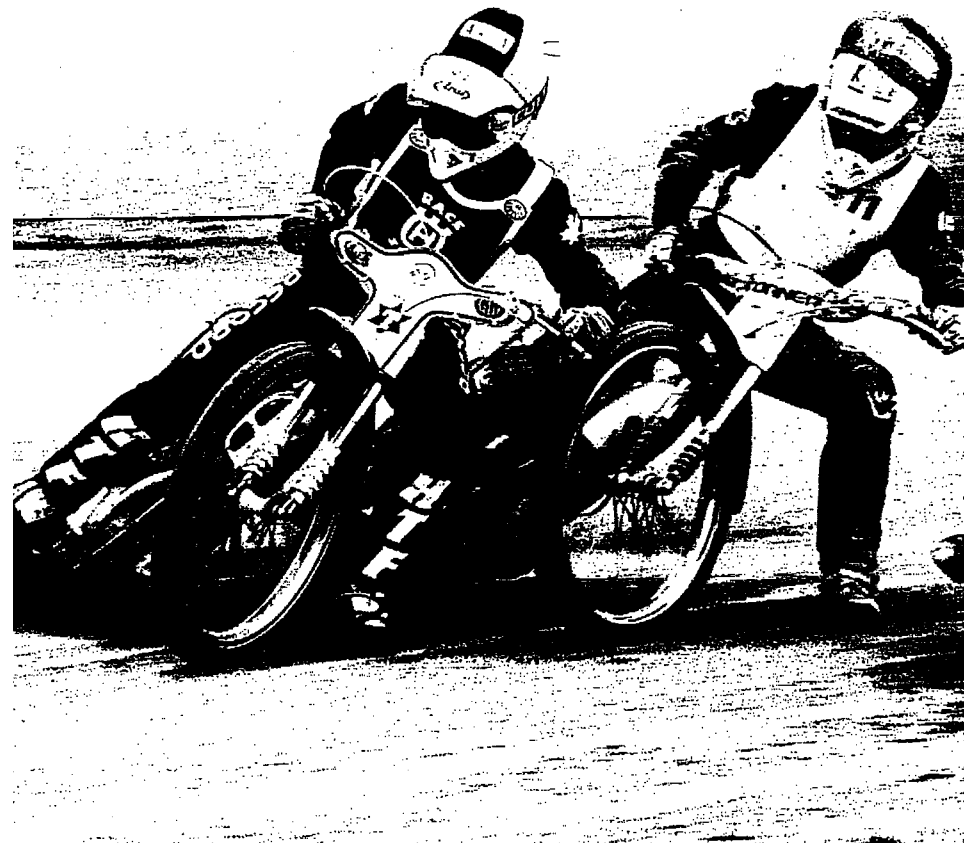


# Speedway

Annexo VI R.M.M.



# SPEEDWAY

## CAPITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

### ART. 1 - NORMATIVE

Le presenti norme si devono intendere ad integrazione delle R.M.M. che restano valide ovunque non in contrasto con il presente regolamento e si applicano a tutte le corse su pista ovale approvate dalla FMI che si svolgono in Italia.

Per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento si farà riferimento al regolamento internazionale "F.I.M. - Track Racing Rules" e "Standard for Track Racing Circuits".

La Federazione Motociclistica Italiana emanerà periodicamente le Norme Sportive Supplementari a integrazione o modifica del presente regolamento.

### ART. 2 - DEFINIZIONE

Sono considerate corse su pista ovale quelle gare motociclistiche che si svolgono su tracciati ellittici permanenti o provvisori aventi fondo in terra battuta, sabbia, cotto o pietra macinata, erba o ghiaccio con motocicli appositamente costruiti e fra un numero di partenti autorizzati dalla F.M.I. nel Regolamento Particolare (R.P.).

### ART. 3 - CLASSIFICAZIONE DELLE GARE

In generale le corse su pista ovale si suddividono in: gare individuali e gare a squadre.

- a) Le gare individuali sono competizioni fra conduttori che competono individualmente ai fini della classifica finale;
- b) Le gare a squadre sono competizioni fra due o più squadre nelle quali i conduttori della stessa squadra sommano i punti acquisiti nelle singole batterie ai fini della classifica finale che di conseguenza è stilata per squadre.

### ART. 4 - BATTERIE

Ogni gara consisterà di una serie di batterie fra 2, 3, 4, o più conduttori. Ciascuna batteria dovrà essere limitata ad una sola classe di motocicli dello stesso gruppo.

### ART. 5 - LUOGO DELLE MANIFESTAZIONI

Tutte le manifestazioni autorizzate dalla F.M.I. ed inserite nel calendario gare devono svolgersi su piste preventivamente omologate dal Comitato Impianti. Le dimensioni e le caratteristiche costruttive dei diversi tipi di pista da rispettare per l'ottenimento dell'omologazione Federale sono riportate nell'Annesso Impianti Sportivi.

### ART. 6 - MOTOCICLI - CARBURANTI - ABBIGLIAMENTO

I motocicli utilizzati in tutte le manifestazioni di corse su pista ovale sono motocicli ad alte prestazioni appositamente costruiti per queste specialità.

Le caratteristiche tecniche e le limitazioni per questi motocicli sono specificate nel Capitolo III del presente regolamento.

Oltre alle norme generali riportate nell'annesso Regolamenti tecnici della FMI, per i diversi tipi di corse su pista ovale è previsto un abbigliamento particolare le cui caratteristiche sono specificate al Capitolo IV del presente Regolamento.

## CAPITOLO II - PISTE

## ART. 1 - GENERALITÀ

La pista ad anello, da percorrere in senso antiorario, consiste di due semicerchi congiunti da due rettilinei. Il percorso, di livello costante, è costituito da uno strato superficiale di pietra macinata, cotto frantumato o inerti similari, non tossici per i conduttori, posato su di un sottofondo precostituito. Occorre che il fondo risulti compatto e permeabile.

Sono altresì impiegabili piste di Ghiaccio (artificiale o naturale) ed a fondo erboso.

Il bordo interno della pista va delimitato da un cordolo in manufatto di cemento o legno, dolcemente raccordato, oppure, ove non ve ne fosse la possibilità, da una linea tracciata con polvere di gesso.

Il bordo esterno della pista deve essere realizzato mediante una recinzione di cm 120 di altezza, costituita da telaio e rivestimento interni in tavole di legno disposte verticalmente, oppure da rete metallica opportunamente posata, o, comunque, da un materiale che assicuri un sufficiente contenimento in caso di urto, senza costituire pericolo per il conduttore.

La parte inferiore della recinzione dovrà essere adeguatamente rivestita per tutta la sua lunghezza con una bordatura avente altezza minima di cm. 30. Tale bordatura potrà essere in tavole di legno orizzontali sovrapposte nel senso di corsa, in robusto tessuto gommato (nastro trasportatore) o in nastro di metallo di minimo spessore:

All'esterno della recinzione si trova la "zona neutra" di 2 metri minimo di larghezza, delimitata a sua volta da opportuna recinzione.

Per garantire una buona visibilità, il pubblico dovrà essere dislocato su gradoni o terrapieno.

A metà di uno dei due rettilinei è posta la linea di partenza in corrispondenza della quale ed al di fuori della zona neutra (con accesso diretto in pista) si trova la torretta sopraelevata del Giudice Arbitro, dei Cronometristi, del Segretario di gara e dell'Annunciatore.

In corrispondenza della linea di partenza è collocato lo "Starter", di modello approvato, costituito da tre fettucce, affrancate in modo elastico alle carrucole del meccanismo di sollevamento, la più bassa delle quali si trova a 53 cm esatti da terra.

Circa 10 metri prima e 30 metri dopo la linea di partenza, devono essere installati 2 fari verdi (sempre all'interno della zona neutra), a una altezza non superiore a metri 1,80. All'altezza di metri 1,5 da terra vanno collocati, all'interno della zona neutra e lungo tutto il tracciato almeno 10 fari rossi lampeggianti per segnalare ai conduttori l'immediato arresto della batteria. Anche questi, come i fari verdi e lo Starter, sono comandati dal Giudice Arbitro attraverso un pannello di comandi del modello omologato.

I supporti di tutti i fari posizionati nella zona neutra dovranno essere di tipo elastico od incorporanti uno snodo che ne permetta l'abbattimento senza pericolo da parte di un eventuale conduttore o motociclo che abbia oltrepassato la recinzione.

Preferibilmente dalla parte opposta alla zona di partenza, devono essere collocati i cancelli per l'entrata e l'uscita dai box, anch'essi rivestiti, nella parte rivolta alla pista dello stesso materiale usato per la recinzione e non devono presentare discontinuità od ostacoli rispetto allo sviluppo della recinzione.

La pista deve essere costantemente mantenuta in condizioni ottimali ed andrà adeguatamente innaffiata prima della manifestazione per proteggere il pubblico e i conduttori dalla polvere. a tal fine si può provvedere mediante una cisterna opportunamente predisposta in modo tale che l'innaffiamento risulti omogeneo lungo tutto il tracciato di gara.

Per il riassetto del manto superficiale occorre passare, al traino di un tratto-

re, con una barra spianatrice che ha la funzione di ripristinare la superficie riportando il materiale mosso nella sua sede naturale e contemporaneamente livellare il tracciato.

Per quanto riguarda le altre installazioni, ricordiamo che deve essere previsto un collegamento telefonico tra il Giudice Arbitro, la zona partenza, la segreteria e i box. Dovrà essere approntato anche un impianto di amplificazione voce di potenza e capacità sufficienti a garantire un buon ascolto a tutto il pubblico presente.

All'esterno del tracciato di gara e al riparo di una copertura trovano collocazione i box dei conduttori, in numero minimo di 20 e della superficie unitaria di almeno 8 mq. coperti.

Accanto alla zona box trovano posto il locale Segreteria, il locale Infermeria, gli spogliatoi, i servizi igienici e le docce per i conduttori, gli Ufficiali di gara ed il Personale di servizio nonché un locale od una zona protetta e coperta riservata alle verifiche tecniche.

Nella zona riservata al pubblico sono da prevedere i servizi igienici in numero sufficiente, in proporzione alle capacità di ricezione dell'impianto.

In un'area contigua ai box, ma protetta, dovranno essere previsti i parcheggi per le auto dei conduttori e degli Ufficiali di gara.

Un parcheggio per il pubblico, di dimensioni appropriate dovrà essere disposto all'esterno dell'impianto, mentre all'interno della zona ad esso riservata, e' opportuno collocare alcuni punti di ristoro, facilmente accessibili.

La normativa dettagliata riguardante la costruzione di nuovi impianti, fatte salve le omologazioni di quelli esistenti, con le opportune varianti per lo speedway, la pista lunga, la pista d'erba (Grass-Track) e le corse su ghiaccio (Ice Racing) è riportata nell'Annesso Impianti Sportivi, pubblicato dalla F.M.I..

**Per quanto non specificato nel presente regolamento, o in caso di discordanza, fare riferimento all'Annesso X Impianti Sportivi - Sezione Piste Ovali.**

**CAPITOLO III - MOTOCICLI****ART. 1 - CLASSIFICAZIONE****GRUPPO A1 - "SOLO"**

Classe	da oltre	fino a cc.
50	—	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
350	250	350
500	350	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

**GRUPPO B2 - SIDECAR**

500	350	500
1000	500	1000

Per lo speedway classico e pista lunga:

da 350 cc. sino a 500 cc. – 4 tempi – monocilindrico avente un massimo di 4 valvole

Per le Corse su Ghiaccio:

da 350 cc. sino a 500 cc. – 4 tempi – monocilindrico avente un massimo di 2 valvole

Per le caratteristiche tecniche dei sidecar si farà riferimento alla normativa F.I.M. in vigore (F.I.M. - Track Racing-Technical Rules).

E' normalmente vietato far partecipare in una stessa batteria motocicli di gruppi o classi differenti se non espressamente previsto dal R.P.

**ART. 2 - SOVRALIMENTAZIONE**

Qualsiasi sistema di sovralimentazione è vietato per tutti i tipi di motocicli.

**ART. 3 - PESO DEI MOTOCICLI**

I pesi minimi "a secco" sono i seguenti:

Speedway tradizionale .....	77 kg
Pista Lunga e Grass-Track .....	82 kg
Speedway su ghiaccio .....	110 kg

I pesi dovranno essere verificati su bilancia certificata da Istituto Nazionale. Dopo la gara viene accettata una tolleranza dell'1% sul peso del motociclo.

**ART. 4 – TITANIO**

L'uso del titanio e delle sue leghe è completamente vietato nei motocicli da corse su pista.

Sul luogo di gara il metodo per riconoscere il titanio è il seguente:

- Prova magnetica (il titanio non è magnetico)
- Prova con una soluzione al 3% di acido nitrico (il titanio non reagisce. Se il metallo è acciaio una goccia della soluzione lascerà una tacca nera).
- La massa specifica del titanio e delle sue leghe è di 4,5-5, quella dell'acciaio di 7,5-8,7 e la stessa può essere controllata pesando il particolare da controllare e misurandone il volume in un tubo di vetro calibrato riempito d'acqua (valvole, bilancieri, biella ecc.). Un sistema analogo è quello di pesare un pezzo simile a quello da controllare (e sicuramente di acciaio) e compararlo al peso del pezzo da controllare.
- In caso di dubbio, il controllo dovrà essere effettuato presso un laborato-

rio di Controllo dei Materiali.

- Le leghe di alluminio sono verificabili visualmente

**ART. 5 - DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO**

Non è obbligatorio alcun dispositivo di avviamento.

**ART. 6 - PROTEZIONE DELLE CATENE DI TRASMISSIONE**

Su tutti i motocicli per corse su pista ovale deve essere installata una protezione della catena primaria che impedisca qualsiasi contatto accidentale con la stessa.

Una protezione aggiuntiva dovrà inoltre impedire che durante il funzionamento, la catena primaria possa essere proiettata verso l'alto in caso di rottura. A tal scopo si potrà provvedere con:

- a) un carter di acciaio che ricopra interamente la catena primaria;
- b) un carter in acciaio o in plastica che ricopra parzialmente la catena ed un bullone metallico sistemato sul quadrante posteriore/inferiore del complesso frizione. Tale bullone dovrà avere un diametro di almeno 10 mm.

Una protezione adeguata dovrà inoltre essere prevista nella zona dove la catena posteriore (secondaria) entra nella corona dentata posteriore (allegato G).

**ART. 7 - DISPOSITIVO DI SCARICO E PROVA FONOMETRICA**

Il tubo di scarico e il silenziatore devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo di scarico per una lunghezza minima di 30 mm. deve essere orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del motociclo (tolleranza  $\pm 10^\circ$ ).

I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro ma in modo tale da non sollevare polvere o imbrattare i freni o i pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per i corridori che seguono.

Dovranno essere prese tutte le misure per evitare possibili perdite di olio che possano in alcun modo disturbare i corridori che seguono.

L'estremità del silenziatore non deve oltrepassare la circonferenza esterna del pneumatico posteriore, e la sua estremità deve oltrepassare il centro della ruota posteriore.

Lo spazio tra il silenziatore e il pneumatico posteriore non deve superare i 60 mm (90 mm per le Corse su Ghiaccio).

Il tubo di scarico deve essere fissato alla testata e al telaio con un minimo di tre punti di attacco (il punto di fissaggio alla testa del cilindro si considera come uno di questi). Il silenziatore deve essere fissato al telaio con almeno 1 attacco fisso più, per motivi di sicurezza, un secondo attacco mobile che deve essere fissato, dopo il primo terzo del silenziatore, al telaio (questo secondo attacco può essere o un cavo di acciaio di almeno 3 mm. di diametro o una molla solida in acciaio).

Il diametro del tubo di scarico non deve essere superiore a 50 mm. che deve rimanere costante fino al silenziatore.

Il silenziatore deve essere di tipo meccanico o a diaframma e l'azione silenziatrice per raggiungere il livello di rumorosità consentito deve dipendere esclusivamente dalla posizione delle parti fisse interne. Non è permesso un tubo diritto che colleghi l'entrata e l'uscita del silenziatore, senza un qualsiasi deflettore dei gas di scarico.

Il posizionamento delle parti interne del silenziatore (divergenti, convergenti o sagomate in qualsiasi altro modo) non deve consentire alcun effetto di estrazione dei gas di scarico (effetto megafono).

Il silenziatore deve essere staccabile dal condotto di scarico per motivi di controllo.

L'uscita dei gas di scarico deve avvenire mediante un tubo a sezione circolare il cui diametro interno non deve superare i 45 mm.; tale sezione deve rimanere costante per una lunghezza minima di 50 mm. senza perforazioni,

tagli, buchi, ecc. L'estremità di tale tubo deve presentare un bordo arrotondato avente un Ø minimo di 5 mm. L'involucro del silenziatore deve essere composto di un solo pezzo in modo da evitare l'accidentale distacco di una parte durante la corsa. Il terminale del complesso di scarico deve essere tagliato ad angolo retto.

Tutti i motocicli impiegati in gara ed in allenamento dovranno essere equipaggiati con silenziatore omologato FIM come da elenco seguente:

PRODUTTORE	IDENTIFICAZIONE	VALIDO PER:	DAL:
JAWA	FIM TRS.95.01	Tutti i motocicli	22.02.'95
JAWA	FIM TRS.95.02	Tutti i motocicli	22.02.'95
JAWA	FIM TRS.95.03	Tutti i motocicli	22.02.'95
KING	FIM TRS.95.04	Tutti i motocicli	09.05.'95

Nel caso di silenziatore smontabile, le viti di assemblaggio dovranno essere opportunamente bloccate con un filo di sicurezza.

**Per l'anno 2008 saranno accettati solo silenziatori portanti la stampigliatura dell'anno di produzione non anteriore al 2005. Si comunica inoltre che l'omologazione FIM degli attuali silenziatori scadrà il 31/12/2008.**

#### ART. 8 - MANUBRIO

La larghezza del manubrio dovrà essere:

85/125 cc.	Non meno di 650 mm e non più di 850 mm
500 cc. Corse su Pista	Non meno di 700 mm e non più di 900 mm
Corse su Ghiaccio	Larghezza massima: 800 mm
Tutte le altre categorie	Non meno di 700 mm e non più di 900 mm

Le manopole dovranno avere una lunghezza massima di 150 mm. ed essere installate all'estremità del manubrio.

Le estremità cave del manubrio, quando non chiuse dalle manopole, dovranno essere riempite con un inserto in materiale solido o in gomma.

I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere realizzati in modo da evitare qualsiasi rischio di rottura.

Qualora si utilizzi un manubrio in lega leggera la distanza fra i due punti estremi della zona di fissaggio (o dei 2 morsetti) non deve essere inferiore a 12 cm.

Nel caso di utilizzo di proteggi-mani questi dovranno essere in materiale flessibile e non scheggiabile, e mantenere una apertura costante per la mano.

Sui motocicli per Corse su ghiaccio l'estremità sinistra del manubrio deve essere dotata di una sfera di acciaio integrata col manubrio stesso ed avere un diametro di almeno 28 mm..

Su tutti i motocicli sono vietati i manubri in due pezzi.

Sono vietate le riparazioni dei manubri in lega per mezzo di saldatura.

#### ART. 9 - LEVE DI COMANDO

Tutte le leve di comando montate sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm.. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva: può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita 14 mm.). La lunghezza delle leve misurata dal fulcro all'estremità della sfera non deve essere superiore a 200 mm..

Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un perno separato.

Per le corse su ghiaccio le estremità delle leve di comando, proiettate sulle corrispondenti manopole devono distare più di 40 mm. dall'estremità di dette manopole (vedi fig. H). Sui motocicli per corse su ghiaccio deve esserci un fermo che impedisca alla leva sinistra di avvicinarsi a meno di 15 mm. dalla corrispondente manopola.

Le leve della frizione e del freno devono essere collocate in modo da non

costringere il pilota a cambiare la propria posizione durante il loro uso.

Tutte le leve devono essere fissate per mezzo di collarini che ne permettano la rotazione in caso di caduta in modo tale che non vi sia pericolo per le dita del pilota.

#### ART. 10 - DISPOSITIVO SPEGNIMOTO

In tutti i tipi di motocicli il comando dell'acceleratore deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.

Dovrà inoltre essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione in caso di caduta. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e deve essere fornito di cablaggio per l'arrivo ed il ritorno della corrente.

Deve essere installato in prossimità del centro del manubrio ed essere azionato da una cordicella non elastica della lunghezza massima di 1 mt. assicurata al polso destro del conduttore.

Il manubrio e la forcella anteriore non possono essere usate come parte del circuito elettrico del motociclo.

#### ART. 11 - POGGIPIEDI

I poggiapiedi di tutti i motocicli per Corse su pista ovale e su ghiaccio non devono sporgere oltre 320 mm. dall'asse longitudinale del veicolo e devono essere situati sul lato destro del motociclo (vedi figg. G, H, K).

#### ART. 12 - FRIZIONE

Abolito

#### ART. 13 - FRENI

Nessun tipo di freno è ammesso sui motocicli da speedway, pista lunga solo, corse su ghiaccio e per i sidecar da grass-track o pista lunga.

Su alcune classi di motocicli "solo" da pista lunga e pista d'erba e' raccomandato un freno sulla ruota anteriore. I R.P. devono essere espliciti a questo riguardo.

Non e' inoltre ammesso far partecipare ad una stessa gara veicoli muniti di un freno anteriore con altri che ne siano sprovvisti. I freni posteriori sono facoltativi.

#### ART. 14 - PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

Nei i motocicli da speedway, pista lunga e pista d'erba il parafango anteriore deve estendersi almeno 5° avanti alla perpendicolare passante per l'asse della ruota anteriore.

Il parafango posteriore deve estendersi almeno 5° oltre una linea verticale passante per il centro della ruota posteriore ed all'interno di quest'ultima.

Il parafango anteriore dei motocicli per corse su ghiaccio può essere costruito in metallo o in materiale composito e deve essere fissato in almeno tre punti. Dovrà estendersi posteriormente fino a 200 mm. dalla superficie del ghiaccio.

Inoltre, anteriormente alla sospensione anteriore il parafango dovrà essere fissato ad una protezione in tubolare costruita in un solo pezzo e che si estende intorno alla ruota fino a 200 mm. dal ghiaccio.

Per le corse su ghiaccio la ruota posteriore deve essere completamente ricoperta di plastica, alluminio o altro materiale solido similare, sul lato sinistro, sino alla metà dell'asse della ruota.

Per ogni tipo di motociclo, se vengono utilizzate ruote in lega o stampate, esse devono essere protette racchiudendo le razze con appositi dischi solidi. Tutti i motocicli impiegati in gare di Speedway e Pista Lunga od in allenamento dovranno essere equipaggiati con un deflettore antiproiezioni (dirt Deflector) omologato FIM per la specifica disciplina come da elenco seguente:

SPEEDWAY			
DEFLETTORI ANTIPROIEZIONI/DIRT DEFLECTORS			
PRODUTTORE	IDENTIFICAZIONE	VALIDO PER	DAL
BARRY BRIGGS	BBDD/96/A/All	Tutti i motocicli	01.01.'98
BARRY BRIGGS	FIMDDBBR/9712/SCB01	Tutti I motocicli	01.01.'98
DAVE STANDING	DASDD/97/A/All	Tutti I motocicli	01.01.'98
JAWA	DD-JAWA/2000/03	Tutti I motocicli	01.01.'00
LONGTRACK – GRASSTRACK			
DEFLETTORI ANTIPROIEZIONI/DIRT DEFLECTORS			
JAWA	FIM DD/2002/04/LT	Tutti I motocicli	01.01.'02

#### ART. 15 - CARENATURE

Non sono permesse per nessuna specialità.

Definizione di "carenatura": ogni aggiunta al manubrio o al telaio del motociclo il cui effetto sia quello di riparare dal soffio d'aria le braccia, le gambe o il corpo del conduttore (eccetto il normale portanumero anteriore).

#### ART. 16 - INCLINAZIONE

Per i motocicli per corse su ghiaccio l'inclinazione dalla verticale deve essere di almeno 68°.

#### ART. 17 - RUOTE, CERCHIONI E PNEUMATICI

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1kg/cm<sup>2</sup> e ad una sezione del pneumatico situata a 90° dal suolo.

Ogni modifica al cerchio od ai raggi di una ruota integrale (pressofusa, stampata, colata ecc.) od ai suoi componenti così come sono forniti dal fabbricante, o ad un cerchio tradizionale scomponibile solo che per i raggi, fermi o bulloni di sicurezza, e' vietata, salvo che per le viti di sicurezza utilizzate a volte per ancorare il pneumatico al cerchio; se a questo scopo, il cerchio e' modificato, i bulloni, le viti, ecc. devono essere fissati.

a) Pneumatici per motocicli da speedway

- 1) La larghezza massima del pneumatico posteriore non deve essere superiore a 100-mm..
- 2) La profondità del profilo (A) non deve superare 8 mm. misurati ad angolo retto rispetto alla faccia del battistrada. Tutti i blocchi sulla stessa circonferenza devono avere la stessa profondità (vedi diagramma G).
- 3) Lo spazio fra i blocchi non deve superare 9,5 mm. nel senso trasversale del pneumatico (B) o 13 mm. nella direzione della circonferenza (C).
- 4) Lo spazio fra i blocchi esterni (D) non deve superare 22 mm.
- 5) Lo spazio in senso trasversale del battistrada (E) misurato ad angolo retto dal fianco del pneumatico, non si deve estendere attraverso tutto il pneumatico senza che sia interrotto da un blocco (Vedi diagramma G bis).
- 6) La superficie del pneumatico non deve essere equipaggiata con elementi quali chiodi anti-derapanti, catene speciali, ecc.
- 7) Tutti tasselli del pneumatico (sia quelli laterali che quelli principali) possono essere laminati dal costruttore direttamente dallo stampo con un massimo di 3 tagli da 0.5 mm cadauno per tassello. Ulteriori modifiche al pneumatico, di qualsiasi tipo, sono assolutamente vietate (I pneumatici non possono essere trattati con sostanze chimiche, ne riscaldati con coperte termiche che possano alterarne la consistenza, la durezza consentita, la costruzione o altre caratteristiche).
- 8) Per il pneumatico anteriore, l'unica limitazione e' quella della larghezza totale: 80 mm. al massimo.
- 9) Tutti i pneumatici indicati nel presente articolo devono essere omologati

dal fabbricante e approvati dalla F.I.M. che emetterà un numero di omologazione. Questo numero dovrà essere inciso nello stampo del pneumatico. Il formulario di omologazione dovrà essere inviato dalla F.I.M. a tutte le Federazioni Motociclistiche Nazionali. Il valore minimo di durezza (shore hardness) è di 70 (+/- 2) alla temperatura di riferimento di 20°C.

- 10) Il costruttore deve marchiare il fianco del pneumatico: CT/SW - anno di fabbricazione seguito dal numero di omologazione F.I.M.
  - 11) I pneumatici devono essere misurati montati su un cerchio WM3 - 2,15x19".
- b) Pneumatici per motocicli da pista lunga e di erba
- 1) Le dimensioni del pneumatico posteriore per le gare di pista lunga e grass-track devono essere: diametro del cerchio 22" e massima larghezza del pneumatico mm.100. La profondità del profilo non deve superare 11 mm. misurati ad angolo retto rispetto alla facciata del battistrada. Tutti i blocchi della stessa circonferenza devono avere la stessa profondità. Non vi sono restrizioni di sorta circa il tipo e le dimensioni della ruota anteriore.
  - 2) E' vietato intagliare o alterare la scolpitura del battistrada originale.
- c) Pneumatici per motocicli da corse sul ghiaccio
- 1) Il pneumatico deve essere di costruzione speciale.
  - 2) La superficie del pneumatico deve essere costruita con chiodi anti-derapanti. Questi chiodi devono permettere una condotta di guida sul ghiaccio perfetta e sicura.
  - 3) Dimensioni dei pneumatici anteriori larghezza massima 100 mm – diametro massimo del cerchio 23". Dimensioni dei pneumatici posteriori: larghezza massima 100 mm – diametro massimo del cerchio 21"
  - 4) L'altezza massima dei chiodi, misurata a partire dalla superficie della ghiera di fissaggio, non deve essere superiore a 28 mm. La ghiera di fissaggio deve avere uno spessore massimo di 6 mm. e deve presentare una superficie superiore piana avente un diametro minimo di 15 mm. Non c'è alcuna limitazione sul diametro massimo della ghiera di fissaggio dei chiodi. I chiodi saranno misurati per mezzo di una saggina tubolare il cui diametro interno e' di 15 mm. (vedi diagramma H).
  - 5) E' proibito montare chiodi sul lato destro del pneumatico anteriore che oltrepassino il piano verticale tangente al bordo esterno del pneumatico anteriore, nel suo punto piu' largo.

Tutti i motocicli da speedway impiegati in gara ed in allenamento dovranno essere equipaggiati con pneumatici omologati come da elenco seguente:

PRODUTTORE	IDENTIFICAZIONE	
MITAS 3.75-19/SW 16A	CT.SW.97.18	04.04.'97
DUNLOP 3.75-19/366	CT.SW.97.17	04.04.'97
MITAS 3.75-19/SW-07	CT.SW.00.19(*)	05.04.'00
MITAS 3.75-19/SW-07	CTI.SW.00.19(*)	05.04.'00

(Barum=Mitas)

#### ART. 18 - SERBATOIO DI RACCOLTA DELL'OLIO

Al fine di evitare lo scarico dell'olio sulla pista o sul terreno, ciascun motociclo equipaggiato con motore lubrificato con sistema "a perdere", deve essere provvisto di un raccogli-olio della capacità minima di 300cc.. Questo serbatoio dovrà essere vuotato dopo ogni batteria o dopo ogni gara.

#### ART. 19 - CARATTERISTICHE DEL MOTORE

I motocicli per Corse su pista ovale devono essere conformi alle seguenti norme: debbono essere dotati di motore a 4 tempi monocilindrico, massimo a 4 valvole, con un solo carburatore ed una sola candela di accensione; il R.P. indicherà quali classi saranno ammesse alla gara.

**ART. 20 - CARBURATORE**

- a) è obbligatorio per tutti i motori (a 2, 3 o 4 valvole) il carburatore di 34 mm. di diametro;
- b) la sezione del diffusore del carburatore, deve essere circolare e di diametro di  $34 \pm 0,1$  mm. Tale diametro dovrà rimanere costante per una lunghezza minima di 25 mm. dal lato motore e per una lunghezza di almeno 5 mm. dal lato della presa d'aria. La misura deve essere presa dopo la saracinesca o dopo la farfalla del gas; tutta l'aria entrante nel motore deve passare dal diffusore del carburatore;
- c) nelle corse su ghiaccio sono ammessi solo motori a 2 valvole;
- d) nelle corse su erba il carburatore deve essere munito di un filtro a secco efficace, del tipo a cartuccia.

**ART. 21 - CARBURANTE**

Il carburante utilizzato per tutte le corse su pista ovale e su ghiaccio deve essere metanolo puro di marca commerciale o benzina senza piombo nel senso usuale di questa terminologia. Come ossidante della combustione solo aria ambiente può essere miscelata con il carburante. Controlli sul carburante potranno essere ordinati dall'Arbitro in qualsiasi momento nel corso della gara.

**ART. 22 - MOTOCICLI PERICOLOSI**

L'Arbitro escluderà su segnalazione del Commissario Tecnico qualsiasi motociclo la cui costruzione o le cui condizioni possano a suo giudizio risultare pericolose per gli altri piloti.

Accessori non indispensabili, pedane poggiapiedi non conformi, spegnimotori non funzionanti ecc. possono essere considerati fonti di pericolo.

**ART. 23 - SCAMBIO DI MOTOCICLO**

Lo scambio di motocicli fra piloti e' permesso a condizione che il Direttore di Gara ne venga informato anticipatamente e che il motociclo da usare sia stato preventivamente controllato ed accettato.

**ART. 24 - IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO**

Ogni motociclo sottoposto alle verifiche tecniche pre-gara dovrà portare all'estremità del parafango posteriore una targhetta, o una scritta indelebile, con il cognome del conduttore a cui appartiene il motociclo.

**ART. 25 - PARCO CHIUSO**

Dovranno essere portati al parco chiuso, al termine della gara, soltanto i motocicli utilizzati durante la stessa. Resta inteso che l'Arbitro potrà comunque richiedere verifiche tecniche sui motocicli anche dopo le eventuali batterie di qualificazione pre-gara.

**CAPITOLO IV - ABBIGLIAMENTO ED EQUIPAGGIAMENTO****ART. 1 - INDUMENTI E CALZATURE**

Durante le prove e le gare i piloti dovranno portare i seguenti indumenti e calzature:

Il pilota dovrà portare un indumento in pelle di almeno 1,2 mm di spessore (in ogni parte della tuta). I materiali che non sono in pelle possono essere utilizzati se risultano conformi agli standard fissati dalla FMI.

Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma di plastica di almeno 8 mm. di spessore:

- le spalle e i gomiti
- entrambi i lati del tronco e delle anche
- la zona renale
- le ginocchia.

Il pilota dovrà portare una sottotuta completa quando la tuta e' sfoderata. Sottotute ottimali possono essere in seta o in cotone.

Non sono ammesse sottotute, indumenti intimi, e fodere delle tute in materiali che col calore possano fondere e così ferire la pelle del pilota in caso di incidente. La parte del collo compresa tra il casco e la tuta deve essere coperta. Gli stivaletti dei piloti possono essere in cuoio o in materiale sostitutivo approvato e avere una altezza minima di 200 mm. in modo da assicurare, con la tuta, una completa protezione in pelle. Il pilota inoltre dovrà portare guanti protettivi in pelle ed idonei occhiali di materiale infrangibile.

Ulteriori specifiche per le Corse su Ghiaccio:

Per le corse su ghiaccio occorre che il dorso, il busto, le clavicole, le spalle, la parte alta delle braccia e le ginocchia siano protette con appositi mezzi di protezione in polietilene o materiale composito.

Devono essere indossate sottotute solo in cotone; ogni altro indumento portato sotto o sopra la tuta di pelle deve essere di cotone. E' proibito indossare indumenti in lana o in fibre sintetiche.

Sotto la suola dello stivale destro del pilota devono essere fissati minimo 3 ramponi. E' altamente raccomandato l'utilizzo del casco integrale.

**ART. 2 - USO E SPECIFICHE DEL CASCO**

Per tutti i tipi di corse su pista ovale valgono le normali regole previste per le altre discipline motociclistiche.

I marchi riconosciuti di approvazione internazionale dei caschi sono, a partire dal 2005 i seguenti:

Europa	ECE 22-05, "P", "NP" o "J"
Gran Bretagna	BS 6658 Grade A & B (Off Road)
Giappone	JIS T 8133 : 2000
USA	SNELL M 2000

**ART. 3 - PETTORALE PORTANUMERO**

In tutti i tipi di corse su pista ovale il pilota dovrà sempre indossare un pettorale portanumero.

Il numero di gara, delle dimensioni e caratteristiche esposte nell'Allegato (Q), dovrà comparire necessariamente sul lato posteriore, mentre su quello anteriore il pilota potrà esporre stemmi o scritte pubblicitarie.

(Numero bianco su fondo scuro o numero nero su fondo chiaro; altezza del carattere 200mm. - larghezza 120mm. - spessore del carattere 40mm).

**ART. 4 - COPRICASCHI**

Ciascun conduttore dovrà avere, come minimo un (1) casco colorato o un (1) casco generico più un set completo di copricaschi colorati, in ciascuno dei colori prescritti dal regolamento della gara cui partecipa.

**CAPITOLO V - ORGANIZZAZIONE DELLE GARE**

Ogni modifica, aggiunta o alterazione (alla forma del casco, al colore dello stesso ecc.) che possa alterare la struttura o la durata del casco può essere fatta solo in conformità con le specifiche e le raccomandazioni del produttore del casco stesso.

In ogni batteria ed in conformità alle posizioni di partenza loro spettanti, i conduttori dovranno utilizzare il casco colorato o i copricaschi nel colore prescritto per una precisa identificazione da parte dell'Arbitro, della Televisione, degli spettatori, ecc.

I colori prescritti e da utilizzare per i caschi ed i copricaschi sono i seguenti colori Scala RAL:

Rosso	3020
Blu	5017
Bianco	9016
Giallo/Nero	1023/9005
Verde	6024
Nero/Bianco	9005/9016

La zona colorata prevista per i caschi ed i copricaschi è indicata nei diagrammi 1 e 1°.

La zona colorata dei caschi o dei copricaschi non deve essere coperta da alcuna scritta o marchio pubblicitario.

I caschi o i copricaschi sono considerati parte integrante dell'equipaggiamento personale di ogni conduttore e devono essere presentati alle verifiche tecniche.

**ART. 1 - ORGANIZZATORE**

L'organizzatore della gara, sia esso una persona fisica, un club, un ente costituito o un membro di tale club o ente, è responsabile dell'allestimento generale e dell'organizzazione di gara per la quale sia stato rilasciato un permesso o altra autorizzazione da parte della F.M.I.. Egli è altresì responsabile per la fornitura di tutto il materiale e delle attrezzature necessarie per il regolare svolgimento della manifestazione.

Nell'accettare tali responsabilità, l'organizzatore garantisce una leale osservanza di tutte le regole e clausole del Codice Sportivo della F.M.I., e, ove applicabile, della F.I.M., e dei loro annessi ed appendici.

**ART. 2 - REGOLAMENTO PARTICOLARE**

Il regolamento particolare (R.P.) deve essere pubblicato dagli organizzatori nel rispetto degli articoli del R.M.M., e deve essere inviato alla F.M.I., per l'approvazione, almeno due mesi prima della data della gara.

**ART. 3 - UFFICIALI DI GARA: COMPITI E DESIGNAZIONI**

Sono necessari i seguenti Ufficiali di gara:

- Arbitro di gara
- Direttore di Gara
- Commissario Tecnico
- Commissario Sportivo
- Cronometrista (solo se richiesto dalla F.I.M. per gare internazionali; per le gare nazionali non è obbligatoria la nomina dei cronometristi ufficiali).

L'Arbitro, il Commissario Sportivo ed il Cronometrista sono designati direttamente dalla F.M.I. e dalla F.I.C.

Tutti gli Ufficiali di gara devono essere in possesso delle appropriate licenze nazionali ed internazionali.

Altre persone in servizio ad una gara sono:

- Segretario di gara
- Medico
- Annunciatore
- Capo Box
- Preallineatore
- Sbandieratori addetti alle curve

In aggiunta ai compiti già eventualmente elencati nel R.M.M.:

**ARBITRO DI GARA:**

L'arbitro esercita il supremo controllo sulla gara ed è responsabile per far sì che tutte le regole vigenti siano rispettate. Può consultare il Commissario Sportivo o il Direttore di gara se considera necessario il loro consiglio.

L'arbitro non ha alcuna responsabilità per l'organizzazione della gara e non ha funzioni esecutive al di fuori di quelle definite nei presenti regolamenti.

Egli deve essere presente almeno due ore prima dell'inizio delle prove e della gara sino al completamento dei suoi compiti al termine delle prove e della gara.

Egli ha facoltà di rifiutare l'accesso alla sua postazione a qualunque persona, eccetto il Direttore di Gara e, durante la gara, nessuna persona può parlargli senza il suo permesso.

Nel suo rapporto alla F.M.I. egli dovrà evidenziare i dettagli di qualunque penalità abbia eventualmente imposto, dovrà segnalare i ritardi che possano essersi verificati, le proteste ricevute e qualunque altro incidente che egli consideri utile sia portato a conoscenza della F.M.I.

Accompagnato dal Direttore di Gara deve ispezionare la pista e la barriera di sicurezza prima delle prove e prima della gara.



Egli dovrà proibire a qualsiasi conduttore o motociclo la partecipazione alle prove o alla gara se, a suo giudizio, ciò possa essere pericoloso per gli altri conduttori o per il pubblico.

Egli dovrà assicurarsi che tutte le decisioni che alterino o modifichino il programma ufficiale, come ad esempio la ripetizione di una batteria, l'esclusione di un conduttore, il rinvio, la sospensione o l'abbandono di una gara, siano comunicate immediatamente al Direttore di gara per le azioni conseguenti.

L'Arbitro deve fermare ogni attività in corso sino a quando le sue decisioni siano state messe in atto e dovrà assicurarsi che siano spiegate dall'Annunciatore agli spettatori le ragioni di tali decisioni e dei ritardi che si rendessero necessari.

Egli può sospendere, ritardare o annullare una gara o una parte della stessa per qualsiasi ragione egli ritenga giustificata.

Nessun'altra persona può sospendere, ritardare o annullare una gara o una parte della stessa.

Tuttavia, il Commissario sportivo, il Direttore di gara ed i conduttori (o i capi-squadra nelle gare a squadre) devono essere consultati prima di prendere una tale decisione anche se la stessa nasce da sfavorevoli condizioni meteorologiche che alterino le condizioni della pista o la visibilità dei conduttori.

L'Arbitro può infliggere una sanzione a chiunque manchi di attenersi alle regole o alle istruzioni date, o che sia colpevole di cattiva condotta, slealtà o comportamento scorretto, o che dimostri con parole o fatti di dissentire dalle decisioni prese dall'Arbitro o da altro Ufficiale di gara autorizzato.

La sanzione può consistere in una multa, nell'esclusione di un conduttore da una o più batterie, nell'esclusione dalla gara e/o in un ammonimento e/o nell'invio di un rapporto alla FMI per le ulteriori sanzioni che la stessa ritenesse opportune.

L'Arbitro, se la persona interessata richiede una spiegazione, dovrà fornire le ragioni per le quali ha inflitto la sanzione.

Una volta fornita la spiegazione, egli non potrà ridiscuterla nè in privato nè in pubblico.

L'Arbitro prenderà in considerazione immediatamente qualunque reclamo gli sia presentato, tramite Direttore di gara, in conformità con le norme sportive della F.M.I., il presente Annesso ed il Regolamento Particolare.

L'Arbitro dovrà assicurarsi del corretto procedere dei controlli tecnici sui motocicli e sull'equipaggiamento dei conduttori e dovrà inoltre eventualmente determinare quali controlli siano da effettuare sulle condizioni fisiche dei conduttori (test medici e anti-doping).

L'Arbitro deve stabilire l'ordine nel quale i conduttori tagliano la linea di traguardo e la sua decisione, una volta annunciata, è definitiva e non può essere oggetto di protesta o reclamo.

#### **DIRETTORE DI GARA**

Il Direttore di gara deve osservare quanto richiesto dalle norme sportive della FMI, per quanto applicabili alle corse su pista ovale, ad eccezione delle decisioni sulle sanzioni da infliggere che sono prerogativa dell'Arbitro. Egli deve inoltrare all'Arbitro ogni reclamo ricevuto. Deve inoltre assicurarsi che la pista sia adeguatamente preparata per tempo prima delle prove e prima della gara e che sia previsto tutto quanto necessario per mantenere la pista in condizioni soddisfacenti durante le prove e durante la gara; deve portare a compimento al più presto possibile tutte le istruzioni ricevute dall'Arbitro oralmente (direttamente o per telefono) o per iscritto.

Dovrà fornire tutte le informazioni che riguardano l'organizzazione ed il controllo della gara che egli consideri utili per l'Arbitro o che gli siano dallo stesso richieste.

Durante la gara dovrà impedire a chiunque di comunicare direttamente

(anche telefonicamente) con l'Arbitro, senza il permesso di quest'ultimo.

Dovrà assicurarsi che, prima di essere trasmessi all'Arbitro, i reclami siano in ordine ed accompagnati dalla prevista tassa.

Egli, inoltre, ha potere disciplinare su tutti gli Ufficiali di gara (con l'eccezione del Commissario sportivo, del Commissario Tecnico e dell'Arbitro) e deve assicurarsi che gli stessi svolgano adeguatamente i loro compiti.

Infine si deve accertare che nessun pilota lasci i box e nessuna macchina o motore siano rimossi dagli stessi, durante e dopo la gara, senza il permesso dell'Arbitro.

#### **COMMISSARIO SPORTIVO:**

Il Commissario Sportivo deve adempiere alle funzioni assegnategli dalla F.M.I.

#### **COMMISSARIO TECNICO:**

Il Commissario Tecnico deve portare a termine i compiti previsti dalla normativa tecnica per le corse su pista ovale e dalle normative sportive della FMI.

#### **CRONOMETRISTA:**

Il Cronometrista, quando la sua presenza è necessaria o richiesta, deve osservare quanto stabilito dalla F.I.C. in quanto applicabile alle corse su pista ovale.

#### **MEDICO DI GARA:**

Deve osservare le norme stabilite dalla F.M.S.I.

#### **ANNUNCIATORE:**

L'Annunciatore deve fornire al pubblico le informazioni necessarie affinché lo stesso possa capire ed apprezzare lo spettacolo a cui sta assistendo. Egli deve annunciare tutte le informazioni e le decisioni come richiesto dall'Arbitro, ma non può commentarle, dare la propria opinione o enfatizzarle. Deve essere assolutamente imparziale in quello che dice ed astenersi da qualunque informazione che possa incitare parte del pubblico a contestare o denigrare un Ufficiale di gara, conduttore o squadra, o incoraggiare una qualunque parte del pubblico ad essere di disturbo per un'altra parte.

Egli non deve comunicare al pubblico informazioni che siano contrarie al Codice Sportivo o al R.P., o che siano false, o informazioni su qualsiasi reclamo che possa essere stato presentato durante la gara o che sia ancora in sospeso.

#### **CAPO BOX:**

Il Capo Box è responsabile per far sì che:

- solo i conduttori, i loro meccanici e le altre persone munite di appropriati "pass", siano presenti ai box (Forze dell'ordine, Vigili del fuoco e staff medico in uniforme e medici non necessitano di "pass" per la loro identificazione);
- tutti gli strumenti necessari, inclusi estintori ed attrezzi di emergenza siano in efficienza;
- tutti i conduttori che prendono parte alla gara abbiano firmato il foglio presenze;
- i motocicli siano posizionati nei box secondo l'ordine e il numero di gara o per nazionalità in modo da facilitarne una veloce identificazione;
- i conduttori portino l'appropriato numero di gara secondo il programma e che i copricaschi, quando utilizzati, siano del colore appropriato e siano ben sistemati sul casco, prima che i conduttori lascino i box;
- i piloti interessati siano disposti in ordine e con rapidità per la batteria nella quale devono gareggiare, immediatamente dopo la partenza della batteria precedente;
- non ci siano ostacoli in pista prima di autorizzare conduttori e motocicli a

**CAPITOLO VI - SVOLGIMENTO DELLE GARE**

- lasciare i box per le prove o per la gara;
- il cancello fra la pista ed i box sia aperto solo quando sia necessario per l'ingresso in pista dei conduttori, dei motocicli o dei meccanici e che, durante la corsa, il cancello sia chiuso in maniera adeguata e che tutte le persone ai box siano tenute ad una distanza di sicurezza dallo stesso cancello;
- le istruzioni ricevute dall'Arbitro o dal Direttore di gara siano chiaramente capite ed eseguite.

**PREALLINEATORE:**

Il preallineatore è responsabile per far sì che: prima dell'inizio delle prove e della gara le bandiere di segnalazione, i dischi di esclusione, i nastri di partenza di ricambio ed i relativi elastici, il carrellino per la segnatura della pista, i rastrelli e gli estintori siano a disposizione e in efficienza.

Egli dovrà anche accertare che lo starter funzioni correttamente, la superficie e la segnatura dell'area di partenza sia conforme alle regole ed inoltre che tutta l'area di partenza sia rastrellata, livellata e pulita immediatamente dopo ogni batteria.

Dovrà inoltre accertare:

che i conduttori siano controllati allorché si stanno preparando per prendere il via in una batteria, rimanendo vicino ai nastri sino a quando non ritenga corretta la posizione assunta da tutti i conduttori pronti a partire.

Soddisfatto di ciò lo segnalerà all'arbitro e, all'apparire della luce verde, si allontanerà dai nastri.

Deve, inoltre, far sì che:

- i segnali di stop di una batteria (o di esclusione di un conduttore) dati dall'Arbitro, siano ripetuti per mezzo di bandiere (e che sia esposto il disco di esclusione corrispondente al colore del pilota escluso);
- sia propriamente esposta la bandiera dell'ultimo giro e sbandierata la bandiera che indica la fine di una batteria;
- qualora lo starter o le luci di partenza non funzionassero correttamente, vengano usate le bandiere per dare il via, secondo le istruzioni dell'Arbitro.

**SBANDIERATORI ADDETTI ALLE CURVE:**

Sono necessari almeno tre sbandieratori per ogni curva.

Ogni sbandieratore è responsabile dell'esposizione della bandiera rossa in seguito alla segnalazione dell'Arbitro e del Preallineatore.

Qualora accada un incidente, essi possono senza correre rischi loro stessi e senza mettere a repentaglio l'incolumità degli altri conduttori, spostare un motociclo in una posizione sicura all'interno o all'esterno della pista.

Durante gli intervalli fra una batteria e l'altra possono anche aiutare gli addetti con i rastrelli a sistemare la superficie della pista.

**ART. 1 - ISCRIZIONI**

Le formalità di iscrizione ad una gara devono essere conformi alle norme sportive della F.M.I..

**ART. 2 - NUMERI DI GARA**

Quando i numeri di gara non vengono assegnati in base ad altri criteri (classifica provvisoria di campionato o altro) dovranno essere sorteggiati dal Direttore di gara in presenza di almeno 2 conduttori (anche per le eventuali qualificazioni).

**ART. 3 - CONDUTTORI DI RISERVA**

Quando previste dal regolamento di gara, dovranno essere a disposizione almeno due conduttori di riserva. Un conduttore di riserva deve rimpiazzare un conduttore assente o un conduttore che, pur essendo presente, non sia in grado di prendere parte ad una batteria. Un conduttore di riserva non può prendere il via in più batterie di quelle previste per un conduttore titolare. I punti eventualmente realizzati da un conduttore di riserva sono validi al fine della classifica di gara ed il nome del conduttore di riserva dovrà apparire in tale classifica nella posizione determinata dal suo punteggio.

**ART. 4 - PROVE****- Gare di Speedway, Pista Lunga e Grass Track (Pista d'erba)**

Prima di ogni gara di speedway deve essere prevista una sessione di prove alla quale abbiano l'opportunità di partecipare tutti i conduttori iscritti. La partecipazione alle prove non è obbligatoria per i conduttori.

**- Gare su pista di ghiaccio.**

Prima di ogni gara su ghiaccio deve essere prevista una sessione di prove alla quale tutti i conduttori sono obbligati a prendere parte.

**ART. 5 - METODO DI SVOLGIMENTO DI GARA**

Il metodo di svolgimento di gara deve essere descritto nel R.P. in funzione dei seguenti elementi:

- numero dei conduttori
- numero delle batterie
- schema di gara indicante il numero dei conduttori e le posizioni di partenza
- lunghezza delle batterie (numero dei giri).

Il programma della gara dovrà contenere tutte le informazioni sopra indicate.

**ART. 6 - COMPOSIZIONE DELLE BATTERIE**

Vedi Capitolo VIII Formule di gara.

**ART. 7 - SENSO DI GARA**

Tutte le batterie sono corse in senso antiorario.

**ART. 8 - RISCALDAMENTO ARTIFICIALE DELLE GOMME**

L'arbitro escluderà immediatamente il conduttore il cui pneumatico posteriore sia stato riscaldato artificialmente prima dell'inizio della batteria. Questo include lo slittamento della ruota posteriore in contatto con la pista o qualunque altro oggetto. Sono ammesse solo le partenze di prova.

**ART. 9 - PUNTUALITÀ ALLA PARTENZA**

Tutte le manifestazioni devono avere inizio all'orario previsto ed i conduttori si devono mantenere pronti per la partenza quando siano chiamati

dall'Ufficiale di gara a ciò addetto.

Eccetto il caso in cui l'Arbitro consideri che ci siano valide ragioni per ritardare l'inizio di una batteria, l'intervallo fra il termine di una batteria e l'inizio della successiva non dovrà essere superiore a 4 minuti (5 minuti nelle gare di pista lunga e grass-track).

Conseguentemente, l'Arbitro deve indicare l'inizio di un periodo di 2 minuti (3 minuti nelle gare di Pista Lunga e Grass Track), a mezzo di una sirena o campanello di avvertimento ben udibile nell'area dei box, unitamente all'accensione della luce gialla lampeggiante a meno che, in quel momento, tutti i conduttori non siano già presso l'area di partenza.

Tale segnale di avvertimento si applicherà a tutti i conduttori della batteria e può essere dato una volta soltanto.

A tal proposito i conduttori dovranno essere inderogabilmente pronti al preallineamento nei box già al momento dell'inizio della batteria precedente a quella in cui prenderanno il via (salvo quando lo stesso pilota sia impegnato in batterie consecutive).

Qualunque conduttore che non sia pronto per la partenza entro i 2 minuti (3 minuti nelle gare di pista lunga e grass-track) sarà escluso dalla batteria.

Nelle competizioni individuali, in funzione della formula di gara adottata, il conduttore escluso sarà sostituito o meno da una riserva.

#### **ART. 10 - POSIZIONI DI PARTENZA**

Le corsie di partenza di ciascun conduttore dovranno essere indicate dal programma di gara. Nelle gare dove due conduttori della stessa Coppia o Squadra gareggiano contro 2 conduttori di un'altra Coppia o Squadra, i componenti della stessa Coppia o Squadra possono liberamente scambiarsi le rispettive posizioni di partenza nella stessa Batteria.

Nelle gare a coppie o a squadre, se un conduttore è escluso dalla ripetizione di una batteria, il suo compagno di squadra o coppia può scegliere di mantenere la posizione di partenza originale o occupare quella del compagno.

#### **ART. 11 - PARTENZA**

All'ordine del Capo box (o dopo un apposito segnale dato nei box) i conduttori chiamati alla partenza devono lasciare i box e procedere a motore acceso, direttamente in senso antiorario sino all'area di partenza, dove si devono fermare sotto il controllo del Preallineatore.

I motori devono essere mantenuti accesi, le moto devono essere posizionate parallele al bordo interno della pista e la ruota anteriore a non più di 10 cm. di distanza dai nastri dello starter.

L'Arbitro, constatato che i conduttori sono correttamente posizionati e fermi con entrambe le ruote a contatto con il suolo, accenderà la luce verde indicante che la partenza è imminente e che il Preallineatore deve allontanarsi dai nastri.

Dopo una pausa sufficientemente lunga, per permettere ai conduttori di concentrarsi sui nastri, egli azionerà lo starter.

#### **ART. 12 - CONTATTO COL NASTRO**

Il conduttore che, avanzando il suo motociclo tocca o rompe, con questo o con qualunque parte del corpo, uno o più nastri dello starter dopo l'accensione della luce verde, dovrà essere escluso.

La partenza sarà quindi data correttamente.

#### **ART. 13 - PARTENZA RITARDATA**

Un conduttore che non proceda direttamente e senza indugio dai box alla linea di partenza, ritardi la partenza in qualsiasi altra maniera o impedisca il

corretto funzionamento dello starter, può essere escluso dalla batteria (od essere ufficialmente richiamato) ad esclusivo giudizio dell'Arbitro.

#### **ART. 14 - SOSTITUZIONE DI UN CONDUTTORE ESCLUSO**

Nelle gare individuali, un conduttore escluso ai sensi degli art. 6, 7 e 10 potrà essere sostituito da una riserva in funzione della formula di gara adottata.

Nelle gare a coppie o a squadre, il conduttore escluso non potrà essere sostituito da una riserva.

#### **ART. 15 - FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DELLO STARTER**

Se, a causa dell'irregolare funzionamento dello starter, o per qualsiasi altra ragione, l'Arbitro consideri non corretta una partenza, egli dovrà immediatamente fermare la batteria usando il segnale di stop ed ordinare una nuova partenza riammettendo tutti i conduttori in gara.

Qualora lo starter funzioni in maniera del tutto inaffidabile, l'Arbitro potrà dare la partenza delle batterie usando la luce verde (che sarà spenta per indicare la partenza delle batterie); in alternativa potrà usare una bandiera.

#### **ART. 16 - ASSISTENZA SULLA LINEA DI PARTENZA**

Dopo che la luce verde sia stata accesa o sia stato dato un equivalente segnale di imminente partenza, nessuna assistenza esterna può essere fornita ai conduttori.

#### **ART. 17 - USCITA DI PISTA**

Il conduttore il cui motociclo oltrepassi, con entrambe le ruote, la linea interna della pista, dovrà essere escluso a meno che, a giudizio dell'Arbitro, tale manovra sia stata compiuta per tutelare la sicurezza di altri conduttori o il conduttore stesso sia stato costretto fuori pista da un altro conduttore.

Questa regola si applica anche per il passaggio della linea esterna della pista, qualora questa sia circondata da una zona di fuga.

#### **ART. 18 - ESCLUSIONE PER IRREGOLARITÀ FONOMETRICHE**

Se una qualsiasi parte del sistema di scarico di un motociclo si disconnette, si stacca o si danneggia, o si determina comunque il mancato passaggio in modo appropriato dei gas di scarico attraverso il silenziatore, il relativo conduttore verrà immediatamente escluso dalla batteria (o dal turno di prova se ciò accadesse durante le prove).

#### **ART. 19 - CONDOTTA DI GARA SCORRETTA O PERICOLOSA**

L'Arbitro escluderà immediatamente ogni conduttore che egli consideri indulgere in una condotta di gara scorretta, antisportiva o pericolosa.

Se, a suo giudizio, tale condotta produce un vantaggio al conduttore (o alla squadra) in questione o diminuisce le chances di uno o più conduttori avversari, l'Arbitro può fermare la batteria e ordinarne la ripetizione.

Non sono ammessi reclami, proteste o appelli contro la decisione presa dall'Arbitro in merito a condotta di gara scorretta, antisportiva o pericolosa.

Una batteria dichiarata conclusa dall'Arbitro dopo che uno o più conduttori abbiano tagliato la linea di traguardo non potrà essere ripetuta; ma ogni conduttore che non sia stato in grado di tagliare il traguardo a causa della condotta scorretta, antisportiva o pericolosa di un altro conduttore (che sia stato di conseguenza escluso), sarà considerato come arrivato nella posizione da lui stesso occupata immediatamente prima del verificarsi del fatto contestato e gli sarà concesso eventualmente l'avanzamento nel piazzamento a seguito dell'esclusione del/dei pilota/i colpevoli.

La stessa regola verrà applicata nel caso in cui un conduttore abbia, secon-

do l'Arbitro, fatto scivolare a terra volontariamente la propria moto per evitare un avversario o sia uscito di pista nell'interesse della sicurezza. E' considerata pericolosa la condotta di un pilota che, avendo perso il controllo del motociclo per cause non derivanti dalla manovra di alcun avversario, sia venuto a creare ostacolo per gli altri conduttori.

#### **ART. 20 - ASSISTENZA ESTERNA**

Un conduttore dovrà essere escluso da una batteria se, dopo che sia stata accesa la luce verde (o sia stato dato un qualsiasi altro segnale di imminente partenza) o dopo che la batteria sia partita regolarmente, egli riceva assistenza esterna, eccetto il caso il cui tale assistenza sia stata data per rimuovere lui stesso e/o il suo motociclo dalla pista nell'interesse della sicurezza. Tutti i contatti di altre persone con il conduttore o il suo motociclo, saranno considerati come assistenza esterna.

#### **ART. 21 - ESCLUSIONE**

L'esclusione di un conduttore verrà segnalata non appena possibile dopo il verificarsi dell'infrazione. Su indicazione dell'Arbitro, per mezzo della luce di esclusione, il preallineatore dovrà esporre la bandiera nera accompagnata dal disco corrispondente al copricasco del conduttore escluso.

Il conduttore escluso deve abbandonare la pista senza alcun indugio e, dopo che la batteria sia stata fermata o sia terminata, ritornare ai box al più presto possibile.

Se un conduttore viene escluso dopo il termine di una batteria, il conduttore o i conduttori classificatisi di seguito avanzeranno di una posizione.

#### **ART. 22 - TEMPO MASSIMO**

Un conduttore sarà considerato come ritirato da una batteria se non ha completato il previsto numero di giri entro 3 minuti dalla partenza (6 minuti per le gare di pista lunga e nel grass-track), secondo le rilevazioni del servizio cronometrico o, in mancanza, dell'Arbitro.

Nessun reclamo o appello è permesso contro tali rilevazioni.

Il conduttore doppiato, sarà considerato come ritirato e dovrà senza indugio portarsi nel centro-pista.

#### **ART. 23 - FALSO ARRIVO**

Quando una batteria sia stata indicata come terminata con l'esposizione della bandiera a scacchi prima che sia stato completato dal conduttore al comando il numero dei giri prescritti, l'Arbitro dovrà dichiarare nulla la batteria e ordinare una nuova partenza.

Se la bandiera a scacchi non e' stata esposta dopo il completamento del numero dei giri richiesto, la bandiera sarà comunque considerata come regolarmente esposta al termine dei giri previsti e saranno considerate valide le posizioni acquisite al termine dei giri previsti.

#### **ART. 24 - RIPETIZIONE DELLA BATTERIA**

L'Arbitro dovrà arrestare la batteria quando è accaduto in pista un incidente che, a suo giudizio, ne renda pericolosa la continuazione. Solo l'Arbitro ha il potere di ordinare l'arresto di una batteria.

Ogni conduttore che, per qualsiasi ragione, sia considerato come la causa primaria dell'arresto di una batteria, non sarà riammesso alla ripetizione, né potrà essere sostituito da una riserva.

L'Arbitro può riammettere alla ripetizione della batteria un conduttore che sia caduto a causa dell'altrui condotta scorretta o che abbia fatto scivolare volontariamente a terra il suo motociclo per evitare un avversario o sia

uscito di pista per motivi di sicurezza.

Ciascun conduttore ammesso alla ripetizione della batteria può sostituire il proprio motociclo.

Un conduttore di riserva può essere chiamato a sostituire un conduttore che si sia infortunato o che abbia danneggiato il proprio motociclo, ma che non sia stato indicato come la causa primaria dello stop di una batteria.

Nella ripetizione di una batteria, i conduttori dovranno occupare le loro posizioni di partenza originali; ogni conduttore di riserva dovrà occupare la posizione del conduttore che sta sostituendo.

Nelle gare a coppie o a squadre, quando un conduttore e' stato escluso, il suo compagno potrà, nella ripetizione, occuparne la posizione di partenza.

Ogni conduttore che non sia partito, che si sia ritirato (il che include anche il non procedere con l'ausilio del motore quando la batteria viene fermata) o che sia stato escluso da una batteria che l'Arbitro abbia poi deciso di ripetere, non avrà diritto a prendere parte alla ripetizione della stessa, salvo il caso in cui egli si sia ritirato per aver subito l'altrui condotta scorretta o si sia fermato per motivi di sicurezza nei casi sopra descritti.

#### **ART. 25 - CALCOLO DEI RISULTATI**

I risultati sono normalmente determinati dalla somma dei punti acquisiti in base all'ordine di arrivo di ciascuna batteria.

Nelle gare con batterie a 4 piloti il punteggio è il seguente: 3 punti al 1° classificato, 2 punti al 2°, 1 punto al 3°, 0 punti al 4°.

Nelle batterie a 5 piloti: 4 punti al 1°, 3 al 2°, 2 al 3°, 1 al 4°, 0 al 5°.

Nelle batterie a 6 piloti: 5 punti al primo, 4 al secondo e così via.

Si possono usare anche altri metodi purché preventivamente stabiliti nel R.P. approvato dall'F.M.I..

Vincitore della batteria e' il conduttore che ha completato il numero dei giri previsto nel minor tempo.

I conduttori che seguono sono classificati secondo l'ordine di arrivo al traguardo, fatto salvo il caso dell'Art. 16.

L'Arbitro è la sola persona che giudicherà l'ordine d'arrivo di ogni singola batteria ed il relativo punteggio. Non sono ammessi reclami sull'ordine di arrivo stabilito dall'arbitro.

Quando l'ordine di arrivo di una batteria sia determinante per l'accesso ad una batteria successiva (semifinale, finale) o per qualunque altra ragione, l'arbitro dovrà usare un criterio cronologico per stabilire un appropriato ordine di arrivo (ad esempio il conduttore ritirato al primo giro sarà classificato dopo il conduttore ritirato al terzo giro, ma prima del conduttore squalificato per aver toccato il nastro).

#### **ART. 26 - BATTERIA A PARI MERITO**

Quando non sia possibile stabilire l'ordine di arrivo di due o più conduttori che abbiano attraversato contemporaneamente la linea di traguardo, la somma dei punti in palio nelle posizioni interessate sarà suddivisa fra tutti loro in parti uguali.

#### **ART. 27 - CLASSIFICA DI GARA E SPAREGGI**

Nella redazione della classifica finale di gara, in caso di parità di punti relativamente alle prime 3 posizioni, si dovranno disputare 1 o più batterie di spareggio.

Allo stesso modo, saranno disputate batterie di spareggio qualora la parità di punti riguardi posizioni che diano diritto alla qualificazione per gare successive.

Se i conduttori interessati allo spareggio sono più di 4, verrà disputata una

serie di batterie secondo il seguente schema:

Batteria 1: conduttori A, B e C

Batteria 2: conduttori D ed E

Batteria 3: 2° e 3° della Batteria 1 e 2° della batteria 2

Batteria 4: 1° della Batteria 1, 1° della Batteria 2 e 1° e 2° della batteria 3.

Questo schema può essere adattato anche per spareggi a 6 conduttori.

I piazzamenti ottenuti nelle batterie di spareggio, in ogni caso, non assegnano punti ulteriori per la classifica finale.

In ogni caso, ove se debba comunque procedere alla redazione di un ordine di arrivo nell'ambito di una particolare batteria (per accesso a batterie successive o altro), l'arbitro dovrà discriminare tra piloti che si trovino nella stessa condizione (entrambi esclusi o non arrivati ecc.) secondo il principio della successione temporale dei fatti (esempio: il pilota ritiratosi al primo giro sarà classificato dopo il pilota escluso in caso di caduta al terzo giro e così via).

Per le altre posizioni di classifica la parità di punti sarà risolta dando prevalenza al pilota con maggior numero di primi, secondi, terzi, quarti posti (N.B.: il pilota arrivato ultimo - 0 punti - avrà la precedenza sul pilota ritirato, sul pilota escluso e sul pilota non partito); se la parità sussiste ancora l'ordine sarà stabilito dall'esito dello scontro diretto tra i conduttori o, se ciò non sia possibile, da un sorteggio dell'Arbitro o del Direttore di Gara.

Nelle manifestazioni a squadre o a coppie la batteria di spareggio sarà disputata da 1 solo pilota di ogni squadra interessata alla parità di punti.

Le posizioni di partenza saranno sorteggiate in presenza dell'Arbitro o del Direttore di gara. In generale, negli spareggi, la griglia di partenza sarà divisa in tante corsie quanti sono i conduttori interessati allo spareggio. Ciascun pilota potrà quindi scegliere in quale posizione partire all'interno della corsia assegnatagli dal sorteggio.

#### ART. 28 - GARE ANNULLATE O SOSPESSE

La gara che, per qualsiasi motivo venisse annullata prima del suo inizio, o venisse sospesa prima dello svolgimento del numero di batterie richieste per la validità della stessa (vedi in seguito), potrà essere recuperata in altra data previo benessere della CTSN.

**Per tutte le gare di Speedway, titolate e non titolate, si applicherà il seguente criterio:**

**la gara sarà ritenuta valida quando tutti i conduttori o le squadre o le coppie partecipanti alla stessa abbiano disputato un uguale numero di batterie e tale numero di batterie da essi disputate sia pari o superiore al 50% del totale delle batterie previste dal programma di gara.**

GARE DI PISTA LUNGA E GRASS-TRACK

La gara sarà ritenuta valida quando si siano disputate almeno tutte le batterie di qualificazione.

Le eventuali parità che richiedessero batterie di spareggio, che pertanto non fossero disputabili, saranno risolte considerando i piazzamenti nelle singole batterie da parte dei conduttori interessati alla parità e, qualora la parità ancora sussistesse, tenendo conto dello scontro diretto (se possibile) o, infine, con un sorteggio.

Per le posizioni successive si terrà conto dei piazzamenti nelle singole batterie, quindi dello scontro diretto o, infine, si procederà ad un sorteggio.

#### ART. 29 - RITIRO DI UN CONDUTTORE

Sarà ritenuto offensivo per l'organizzazione e per la F.M.I. e potrà, quindi, essere assoggettato a sanzione, il comportamento di un conduttore che regolarmente iscritto ad una gara non si presenti alla partenza nell'orario previsto del R.P. o rifiuti senza motivi ragionevoli (valutati discrezionalmente

dall'Arbitro), di gareggiare nelle batterie alle quali debba partecipare, oppure, dopo aver preso il via in una batteria, dia evidenti segni di non gareggiare al meglio delle sue possibilità.

In tali casi l'Arbitro potrà escludere il pilota dalla batteria ed eventualmente infliggergli una sanzione.

Nessun conduttore potrà abbandonare una manifestazione, ritirarsi o rifiutarsi di prendervi parte senza autorizzazione.

Tale autorizzazione potrà essere data solamente dall'Arbitro previa consultazione con il Direttore di gara.

Sarà pure ritenuto offensivo il comportamento dell'organizzatore, di un ufficiale di gara o di qualsiasi altra persona che ritiri o cerchi di ritirare un conduttore (salvo il caso di infortunio) o una squadra da una manifestazione: all'autore di tale comportamento potranno esser inflitte eventuali sanzioni da parte dell'Arbitro o della F.M.I..

#### ART. 30 - RECLAMI

Proteste e reclami sono soggetti alle regole generali che figurano nel R.M.M. della F.M.I..

Tutti i reclami dovranno essere presentati immediatamente dopo che si sia conosciuta la ragione che vi ha dato causa.

Ciascun reclamo redatto per iscritto ed accompagnato dalla relativa tassa, dovrà essere consegnato al Direttore di gara per l'inoltro all'Arbitro.

Se un reclamo richiede la misurazione della cilindrata di un motore, il reclamante che risulti essere in torto dovrà pagare il costo effettivo dello smontaggio e rimontaggio del motore in questione; tale somma non dovrà comunque essere superiore a € 210,00.

#### ART. 31 - TEMPO LIMITE PER I RECLAMI

I reclami relativi ad errori, irregolarità o azioni fraudolente che possano influenzare il risultato di una batteria già disputata, allorché il conduttore in questione (o il motociclo in questione) debba prendere il via in una batteria successiva, devono essere presentati prima che il conduttore lasci i box per tale batteria.

Se il reclamo si riferisce ad un incidente occorso durante una batteria, lo stesso deve essere presentato prima che i conduttori lascino i box per la batteria successiva.

Qualora la ragione di un reclamo venga ad evidenziarsi durante l'ultima batteria di una gara, il reclamo stesso deve essere presentato entro dieci minuti dal termine della batteria in questione.

Se il reclamo è stato proposto verbalmente, esso deve essere confermato per iscritto al più tardi entro 15 minuti dall'esposizione verbale.

La presenza di Ufficiali di gara, o di funzionari della F.M.I. alla cerimonia di premiazione non costituisce conferma del risultato ufficiale.

#### ART. 32 - DIRITTO DI RECLAMO

Nessuna protesta o reclamo può essere fatto contro una decisione presa dall'Arbitro o dal cronometrista sulla consistenza di un fatto o contro un fatto o la prospettiva di esso stabilita dal Commissario tecnico.

#### ART. 33 - CAMBIAMENTO DEI RISULTATI

Nessun cambiamento della classifica può essere apportato dopo l'esposizione della stessa, trascorso il tempo limite di 30 minuti senza reclami scritti ufficiali, a meno che questo cambiamento sia deciso all'unanimità dal Comitato giudicante della C.T.S.N..

**ART. 34 - PAGAMENTO DEI CONDUTTORI**

Il pagamento dei conduttori dovrà avvenire in conformità alle norme stabilite dalla F.M.I. o, se più favorevoli, in base agli accordi fra i conduttori stessi e gli organizzatori e dovrà aver luogo al termine della manifestazione, o della parte di essa già effettuata, in caso di interruzione.

Luogo e orario del pagamento dei conduttori devono essere specificati nel Regolamento Particolare.

**CAPITOLO VII - NORME SPORTIVE ACCESSORIE****ART. 1 - LICENZE**

- Licenza **Promosport Fuoristrada**

- Licenza Nazionale **Fuoristrada**

Rilasciate, su richiesta del Motoclub di appartenenza, dal CO.RE:

- Licenza internazionale (annuale o singola manifestazione)

- Licenza Campionato Mondiale F.I.M. (annuale o singola manifestazione)

- Licenza Campionato Europeo U.E.M. (annuale o singola manifestazione)

Rilasciate dall'Ufficio Licenze della FMI su richiesta del Moto Club di appartenenza.

Per il rilascio delle licenze e la partecipazione ai diversi tipi di gare vedi le norme che regolamentano i singoli campionati.

**ART. 2 - DATE DELLE MANIFESTAZIONI**

Il calendario gare nazionali sarà definito annualmente dalla C.T.S.N.

Le gare internazionali in programma in Italia dovranno essere iscritte nel calendario internazionale F.I.M. e/o nel calendario U.E.M.

Le richieste di organizzazione di gare da parte dei Motoclub dovranno essere fatte secondo il R.M.M..

**ART. 3 - INGAGGIO DI CONDUTTORI STRANIERI**

Conduttori stranieri potranno essere ingaggiati da un organizzatore nazionale per gare Internazionali, soltanto se in possesso di appropriata licenza internazionale e preventivamente autorizzati dalla propria Federazione nazionale di appartenenza. Se la gara, oltre che al Calendario Internazionale F.I.M. è iscritta anche al calendario UEM, i conduttori stranieri di Federazioni facenti capo all'UEM potranno gareggiare esibendo la loro licenza nazionale. Sarà comunque sempre necessario il nulla osta rilasciato dalle relative Federazioni. La stessa norma si applica alle gare Nazionali iscritte al calendario UEM.

L'organizzatore nazionale dovrà essere a tal proposito preventivamente autorizzato dalla F.M.I..

**ART. 4 - INGAGGIO DI CONDUTTORI ITALIANI ALL'ESTERO**

I conduttori italiani in possesso di licenza internazionale rilasciata dalla F.M.I. sono autorizzati ad accettare ingaggi all'estero, per una manifestazione o per un'intera stagione da parte di organizzatori stranieri solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione da parte delle rispettive Federazioni nazionali e del Motoclub al quale sono iscritti. Analogamente a quanto indicato nel precedente Art. 34, i conduttori italiani potranno prendere parte a gare all'estero iscritte al Calendario UEM con la loro licenza nazionale e previo Nulla Osta da parte della F.M.I. Tale autorizzazione potrà essere revocata nel caso in cui, per lo spostamento di data di una gara, per qualsiasi motivo, sia richiesta la presenza del conduttore in una gara che si svolga in Italia. L'eventuale permesso scritto preventivamente concesso è automaticamente revocato nelle date in cui si svolgono gare di campionato nazionale alle quali un conduttore risulti iscritto.

Eventuali deroghe a quanto sopra potranno essere rilasciate dalla C.T.S.N. previa richiesta scritta fatta almeno 20 gg. prima della manifestazione.

Le gare alle quali un conduttore italiano partecipi con i colori nazionali dovranno essere iscritte nel calendario internazionale F.I.M o UEM.

## CAPITOLO VIII - FORMULE DI GARA

## ART. 1 - TIPI DI GARA

La F.M.I. riconosce nell'ambito delle corse su pista ovale i seguenti tipi di gare (nazionali e internazionali):

- Gare di speedway individuali
- Gare di speedway a squadre
- Gare su pista lunga individuali
- Gare su pista d'erba individuali
- Gare su ghiaccio individuali
- Gare su ghiaccio a squadre
- Gare "indoor"

Queste manifestazioni sono di unica attinenza della F.M.I. e saranno organizzate conformemente alle regole della F.M.I..

## ART. 2 - GARE SPEEDWAY INDIVIDUALE (FORMATO CLASSICO)

20 batterie su 4 giri di pista. 16 piloti più 2 riserve.

Ogni pilota parteciperà a 5 batterie incontrando ciascun avversario una sola volta. La composizione delle batterie e' la seguente:

Batt.	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
1	1	2	3	4
2	5	7	6	8
3	10	11	9	12
4	15	14	16	13
5	13	1	5	9
6	14	10	2	6
7	11	15	7	3
8	4	8	12	16
9	6	16	1	11
10	12	5	15	2
11	8	9	3	14
12	13	4	10	7
		Intervallo		
13	7	12	14	1
14	2	13	8	11
15	16	3	10	5
16	9	6	4	15
17	1	8	15	10
18	9	2	7	16
19	3	12	13	6
20	5	14	11	4

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

## ART. 3 - GARE SPEEDWAY A 2 SQUADRE: TEST MATCH

I Test Match sono gare fra 2 squadre nazionali o 2 squadre di club.

Ogni match si svolgerà su 18 batterie con 2 conduttori per squadra e con un intervallo dopo la 9a batteria.

Ogni squadra porterà i numeri di gara dall'1 al 6 (7 e 8 riserve)

La composizione delle batterie è la seguente:

N.ro Batteria	Squadra Ospitante		Squadra Ospite	
	rosso	blu	bianco	giallo
1	1	2	1	2
2	3	4	3	4
3	5	6	5	6
4	3	4	1	2

5	5	6	3	4
6	1	2	5	6
7	5	6	1	2
8	1	2	3	4
9	3	4	5	6
		Intervallo		
10	1	2	1	2
11	3	4	3	4
12	5	6	5	6
13	3	4	1	2
14	5	6	3	4
15	1	2	5	6
16	5	6	1	2
17	1	2	3	4
18	3	4	5	6

I conduttori N. 7 e/o 8 di ciascuna squadra sono le riserve.

Le riserve potranno sostituire i piloti titolari su decisione dei capisquadra e disputare non più di 6 batterie a testa.

Le corsie di partenza saranno: 1a e 3a per una squadra e 2a e 4a per l'altra alternativamente.

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

## ART. 4 - GARE A 3 SQUADRE

Squadra "A" = 1-2-3-4-5 (ris.)

Squadra "B" = 6-7-8-9-10 (ris.)

Squadra "C" = 11-12-13-14-15 (ris.)

	Rosso	Bianco	Blu	Giallo
1	1	6	2	7
2	11	3	12	4
3	8	13	9	14
4	1	11	2	12
5 Ris	5	10	15	-
6	8	3	9	4
7	13	6	14	7
8	1	8	2	9
9	13	3	14	4
10 Ris.	15	5	10	-
11	6	11	7	12
12	13	1	14	2
13	3	6	4	7
14	8	11	9	12
15 Ris.	10	15	5	-
16	6	1	8	3
17	2	12	4	14
18	11	1	13	3
19	12	7	14	9
20	6	11	8	13
21	2	7	4	9

Riserve (obbligatorie): ogni squadra potrà schierare la propria riserva, oltre che nelle batterie 5, 10 e 15, in altre 3 batterie, in sostituzione di uno o più conduttori, a discrezione del caposquadra.

## ART. 5 - CORSIE DI PARTENZA

I componenti della stessa squadra, potranno scambiarsi le corsie di partenza.

**ART. 6 - GARE SPEEDWAY A 4 SQUADRE**

4 conduttori + 1 riserva per squadra. 20 batterie su 4 giri.  
I colori dei copricaschi resteranno fissi per ogni squadra.

Squadra "A" = Rosso: 1-2-3-4-17

Squadra "B" = Blu: 5-6-7-8-18

Squadra "C" = Bianco: 9-10-11-12-19

Squadra "D" = Giallo/nero: 13-14-15-16-20

Batteria	Corsia A	Corsia B	Corsia C	Corsia D
1	12	5	4	14
2	6	3	13	11
3	2	9	8	15
4	7	1	16	10
5	9	16	6	4
6	3	10	15	5
7	13	12	7	2
8	11	14	1	8
9	8	4	10	13
10	14	7	9	3
11	5	11	2	16
12	15	6	12	1
13	16	8	3	11
14	4	15	11	7
15	10	2	14	6
16	1	13	5	9
17	4° A	4° B	4° C	4° D
18	3° B	3° C	3° D	3° A
19	2° C	2° D	2° A	2° B
20	1° D	1° A	1° B	1° C

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.  
In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

**ART. 7 - GARE SPEEDWAY A 5 SQUADRE**

Squadre composte da 3 piloti; 5 squadre per gara.

Nessun conduttore può correre più di 6 batterie per giornata di gara; i conduttori con il numero di partenza 3, 6, 9, 12, 15, (riserve) devono effettuare un minimo di 4 batterie per giorno di gara.

Le batterie si svolgono su 4 giri di pista.

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
1	1	4	7	10
2	13	2	8	5
3	11	14	3	6
4	9	12	15	1
5	8	10	6	3
6	2	9	14	4
7	5	11	7	15
8	12	13	4	8
9	14	1	10	5
10	7	2	11	13
11	4	8	12	14
12	10	5	13	7
13	3	15	9	11
14	6	13	1	8
15	7	12	5	2
16	15	6	10	3
17	8	14	11	1
18	13	4	2	9

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
19	1	5	14	11
20	10	2	7	4
21	3	11	4	13
22	2	6	9	12
23	14	7	1	10
24	12	8	3	15
25	10	1	5	9
26	11	15	6	7
27	5	14	8	2
28	6	7	12	13
29	15	1	4	8
30	13	5	2	10
31	7	4	11	14
32	1	13	8	5
33	4	10	2	14
34	8	3	5	11
35	9	10	13	6
36	2	7	15	12
37	11	9	1	4
38	5	3	14	7
39	4	11	13	1
40	14	8	10	2

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.  
In caso di parità vedi Art. 27 - Cap. VI.

**ART. 8 - SPEEDWAY A 7 SQUADRE**

7 squadre di 2 (o 3) piloti ciascuna; numeri di gara per squadra: 1-2-(15), 3-4-(16), 5-6-(17), 7-8-(18), 9-10-(19), 11-12-(20), 13-14-(21), riserve di pista 22 e 23.

21 batterie su 4 giri di pista; ogni squadra parteciperà a 6 batterie.

La composizione delle batterie è la seguente:

Batteria	Rosso	Bianco	Blu	Giallo
1	1	3	2	4
2	5	7	6	8
3	9	11	10	12
4	13	1	14	2
5	3	5	4	6
6	7	9	8	10
7	13	11	14	12
8	1	5	2	6
9	7	3	8	4
10	9	13	10	14
11	11	1	12	2
12	3	9	4	10
13	5	11	6	12
14	13	7	14	8
15	1	9	2	10
16	11	3	12	4
17	5	13	6	14
18	7	1	8	2
19	3	13	4	14
20	9	5	10	6
21	11	7	12	8

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.  
Le riserve potranno sostituire i titolari su decisione dei capisquadra.



In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

#### ART. 9 - GARE SPEEDWAY SU GHIACCIO INDIVIDUALE.

La gara può essere svolta in 1 o 2 giornate. Se svolta in 2 giornate verrà considerata la somma dei punti acquisiti complessivamente.

20 batterie (per giornata) su 4 giri di pista. 16 piloti più 2 riserve.

La composizione delle batterie della 1a giornata è la seguente:

\* Vedi Speedway individuale \* (art. 2 Cap. VIII).

La composizione delle batterie della eventuale 2a giornata è la seguente:

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
21	3	6	8	10
22	4	12	16	15
23	2	1	14	13
24	5	7	11	9
25	9	3	4	14
26	7	2	6	16
27	1	5	12	8
28	10	15	13	11
29	16	11	3	1
30	13	4	5	6
31	8	14	15	7
32	12	10	9	2
33	3	13	7	12
34	6	9	1	15
35	11	8	2	4
36	14	16	10	5
37	4	7	1	10
38	12	14	6	11
39	8	13	9	16
40	15	5	2	3

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.

In caso di parità vedi Art. 27 - Cap. VI.

#### ART. 10 - GARE SPEEDWAY SU GHIACCIO A SQUADRE

Vedi formula speedway a 5 squadre (art. 7) o formula speedway a 7 squadre (Art. 8).

#### ART. 11 - PISTA LUNGA E GRASS-TRACK INDIVIDUALE

##### A 12 PILOTI

12 batterie su 4 giri. 12 piloti più 2 riserve eventuali.

Ogni pilota effettuerà 3 batterie di qualificazione; i migliori 8 punteggi disputeranno 2 semifinali; i migliori 4 punteggi disputeranno la finale.

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
1	1	2	3	4
2	6	5	7	8
3	9	10	11	12
4	5	9	1	11
5	8	3	10	6
6	2	4	12	7
7	11	1	6	3
8	10	8	5	2
9	7	12	4	9

Semifinali

Classificati dopo le prime 9 batterie (corsie a sorteggio)

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
10	1°	4°	6°	7°
11	2°	3°	5°	8°

Finale: (corsie a sorteggio)

i migliori 4 punteggi dopo le prime 11 batterie

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
12	1°	2°	3°	4°

Le corsie verranno sorteggiate in presenza dell'Arbitro o del Direttore di gara.

N.B. Ogni pilota sommerà i punti di tutte le batterie da lui effettuate.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI

#### ART. 12 - PISTA LUNGA E GRASS-TRACK INDIVIDUALE

##### A 16 PILOTI

18 batterie su 4 giri con 4 conduttori ogni batteria.

16 piloti più 2 riserve eventuali.

Ogni pilota effettuerà 3 batterie di qualificazione (primo turno); i migliori 12 punteggi disputeranno altre 3 batterie di qualificazione (secondo turno); i migliori 8 punteggi disputeranno 2 semifinali; i migliori 4 punteggi disputeranno la finale.

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
1	1	2	3	4
2	5	6	7	8
3	9	10	11	12
4	13	14	15	16
5	16	11	6	1
6	12	7	2	13
7	8	3	14	9
8	4	15	10	5
9	13	1	5	9
10	10	6	2	14
11	3	7	11	15
12	4	8	12	16

I migliori 12 punteggi accedono al secondo turno

Secondo turno di batterie di qualificazione

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
13	1°	6°	9°	10°
14	2°	5°	8°	11°
15	3°	4°	7°	12°

I migliori 8 punteggi accedono alle semifinali.

Semifinali

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
16	1°	4°	6°	7°
17	2°	3°	5°	8°

I migliori 4 punteggi accedono alla finale (corsie a sorteggio)

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo
18	1°	2°	3°	4°

Le corsie saranno sorteggiate alla presenza dell'Arbitro o del Direttore di gara.

N.B. Ogni pilota sommerà i punti di tutte le batterie da lui effettuate.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

#### ART. 13 - PISTA LUNGA E GRASS-TRACK INDIVIDUALE

##### A 15 PILOTI

12 batterie su 4 giri di pista con 5 conduttori ogni batteria.

15 piloti più 2 riserve eventuali.

Ogni pilota effettuerà 3 batterie di qualificazione; i migliori 10 punteggi disputeranno 2 semifinali; i migliori 5 punteggi disputeranno la finale.

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo	Verde
1	1	2	3	4	5

2	6	7	8	9	10
3	11	12	13	14	15
4	3	9	5	7	1
5	8	14	10	2	11
6	4	15	13	12	6
7	5	9	1	7	11
8	2	6	12	15	8
9	10	13	4	3	14

Semifinali: i primi otto classificati dopo le prime nove batterie (corsie a sorteggio)

10	1°	4°	5°	8°	9°
11	2°	3°	6°	7°	10°

Finale: (corsie a sorteggio)

i migliori 5 punteggi dopo le prime 11 batterie

Finale	1°	2°	3°	4°	5°
--------	----	----	----	----	----

Le corsie saranno sorteggiate alla presenza dell'Arbitro o del Direttore di gara.

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.

N.B. Ogni pilota sommerà i punti di tutte le batterie da lui effettuate.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

#### ART. 14 - PISTA LUNGA E GRASS-TRACK INDIVIDUALE A 18 PILOTI

12 batterie su 4 giri di pista con 6 conduttori ogni batteria.

18 piloti più 2 riserve eventuali.

Ogni pilota effettuerà 3 batterie di qualificazione; i migliori 12 punteggi disputeranno 2 semifinali; i migliori 6 punteggi disputeranno la finale.

Batteria	Rosso	Blu	Bianco	Giallo	Verde	B/Nero
1	1	2	3	4	5	6
2	7	8	9	10	11	12
3	13	14	15	16	17	18
4	3	17	1	15	8	10
5	16	12	5	2	9	13
6	4	6	11	18	14	7
7	18	15	7	12	2	1
8	5	10	17	11	16	4
9	14	9	13	6	3	8

I migliori 12 punteggi accedono alle semifinali.

Semifinale 1: (corsie a sorteggio)

1°, 4°, 5°, 8°, 9°, 12° classificati dopo le qualificazioni

Semifinale 2: (corsie a sorteggio)

2°, 3°, 6°, 7°, 10°, 11° classificati dopo le qualificazioni

Finale: (corsie a sorteggio)

i migliori 6 punteggi dopo le prime 11 batterie

Le corsie saranno sorteggiate alla presenza dell'Arbitro o del Direttore di gara.

N.B. Ogni pilota sommerà i punti di tutte le batterie da lui effettuate.

Classifica ottenuta dalla somma dei punti.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

#### ART. 15 - GARE "INDOOR" INDIVIDUALI A 12 PILOTI

Vedi formula grass-track individuale a 12 piloti.(art.11)

Le gare indoor si svolgeranno su 4 giri di pista con partenza a 4 piloti.

Per le specifiche di pista consultare ogni singolo R.P. di gara.

#### ART. 16 - GARE "INDOOR" INDIVIDUALI A 16 PILOTI

Vedi formula Grass-track individuale a 16 piloti.(art. 12)

Le gare indoor si svolgeranno su 4 giri di pista con partenza a 4 piloti.

Per le specifiche di pista consultare ogni singolo R.P. di gara.

#### ART. 17 - GARE "INDOOR" A COPPIE

15 batterie su 4 giri di pista con 2 coppie per batteria;

partecipano 6 coppie.

Batteria	Rosso	Bianco	Blu	Giallo
1	1	3	2	4
2	5	7	6	8
3	9	11	10	12
4	11	1	12	2
5	3	5	4	6
6	7	9	8	10
7	5	1	6	2
8	9	3	10	4
9	7	11	8	12
10	1	9	2	10
11	3	7	4	8
12	11	5	12	6
13	1	7	2	8
14	5	9	6	10
15	11	3	12	4

La gara si svolgerà sommando i punti di coppia di tutte le batterie.

In caso di parità vedi Art. 24 - Cap. VI.

## CAPITOLO IX

**ART. 1 - CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY INDIVIDUALE OPEN****ART. 1.01 - CLASSE**

monocilindrici a 4 tempi da oltre 350 fino a 500 cc. rispondenti alle caratteristiche del Capitolo III - Motocicli dell'Annesso VI - RMM - Speedway

**ART. 1.02 - PROVE**

Sono previste da 5 a 6 prove.

Ai fini della classifica finale ciascun conduttore sommerà i punteggi ottenuti in tutte le prove regolarmente disputatesi.

I titoli (Open ed Under 21) saranno assegnati se saranno disputate almeno 2 prove valide.

**ART. 1.03 - CONDUTTORI**

Saranno ammessi conduttori con licenza nazionale speedway della FMI e delle Federazioni facenti capo all'UEM (in tal caso sarà necessario anche il nulla osta della relativa Federazione).

**ART. 1.04 - QUOTA DI ISCRIZIONE:**

€ 30,00 per conduttore

**ART. 1.05 - NUMERO DI CONDUTTORI AMMESSI ALLE GARE:**

16 conduttori + 2 riserve come successivamente specificato all'Art. 1.07. Saranno comunque accettate iscrizioni sino ad un massimo di 32 conduttori, in caso di iscrizioni superiori al suddetto numero, saranno accettate le prime 32 iscrizioni, facendo fede il timbro postale di spedizione, la data ed eventualmente l'orario del fax di iscrizione.

**ART. 1.06 - QUALIFICAZIONE ALLE GARE:**

Per ognuna delle gare previste a calendario saranno qualificati di diritto i migliori 8 conduttori della precedente gara di Campionato Italiano Speedway Open 2008; alla prima gara della stagione 2008 saranno ammessi di diritto i migliori 8 conduttori della classifica finale del Campionato Italiano Speedway Open 2007.

**ART. 1.06.01 - INDISPONIBILITÀ**

In caso di indisponibilità di uno o più dei conduttori ammessi di diritto, lo o gli stessi saranno sostituiti con i conduttori successivamente piazzati nella classifica della gara precedente o, per la prima gara del 2008, nella classifica del Campionato Italiano Speedway Open 2007.

**ART. 1.06.02 - BATTERIE DI QUALIFICAZIONE**

I restanti iscritti dovranno partecipare ad una serie di batterie di qualificazione da tenersi immediatamente dopo lo svolgimento delle prove ufficiali (vedi relativi schemi alla fine del presente regolamento).

**ART. 1.06.03 - SORTEGGI**

L'assegnazione alle varie batterie di qualificazione e le relative corsie di partenza come pure i numeri per la gara vera e propria (n.ri 1-16 e 17/18) verrà effettuata mediante sorteggio, in presenza dei conduttori, da parte del Direttore di Gara con l'assistenza del Commissario Delegato e dell'Arbitro della manifestazione.

**ART. 1.06.04 - VERIFICHE TECNICHE****PER CONDUTTORI AMMESSI DI DIRITTO**

Le verifiche tecniche per i conduttori ammessi di diritto alla gara saranno fissate non anteriormente a 2 ore prima dell'inizio della gara.

I conduttori ammessi di diritto dovranno, come tutti gli altri conduttori, inviare regolare iscrizione entro i termini previsti dall'Art.35, Capitolo IV R.M.M. e

dovranno presentarsi per la eventuale visita medica e per firmare il foglio presenze almeno 1 ora prima dell'inizio della gara, ma il loro arrivo dovrà essere confermato telefonicamente al Direttore di Gara almeno 2 ore prima dell'orario di inizio della gara stessa.

Non ricevendo tale conferma entro il termine prescritto, il Direttore di gara potrà considerare assente il conduttore in questione.

**ART. 1.07 - METODO DI GARA**

Secondo il sistema classico di 20 batterie a 16 conduttori (vedi Art. 2 - Cap. VIII) più una batteria denominata FINALE.

Al termine delle 20 batterie di gara, sarà stilata una classifica con i punteggi ottenuti da ciascun conduttore ed i primi 4 della classifica così stilata saranno ammessi alla FINALE. Tutte le eventuali parità di punti per le posizioni di tale classifica saranno risolte secondo quanto previsto dall'Articolo 98 - Classifica di gara e spareggi.

Le corsie di partenza per la FINALE saranno scelte dai conduttori secondo l'ordine determinato dalla classifica dopo le prime 20 batterie (il conduttore primo in tale classifica sceglierà per primo, quindi il secondo e così via).

La scelta delle corsie dovrà avvenire sulla linea di partenza da parte di ogni singolo conduttore che avrà un massimo di 30 secondi per effettuare la scelta.

Per sveltire la procedura, ogni conduttore dovrà farsi seguire sulla linea di partenza da un proprio meccanico con il motociclo ed il set completo di copricaschi (o caschi)

Il conduttore primo arrivato nella FINALE sarà il vincitore della gara, il secondo arrivato sarà il secondo della gara e così via non tenendo conto dei punti riportati dai partecipanti alla FINALE nelle prime 20 batterie.

I successivi posti della classifica finale (dal 5° al 18°) saranno quelli risultanti dalla classifica stilata al termine delle 20 batterie classiche.

**ART. 1.08 - PUNTEGGIO E MONTE PREMI  
PER OGNI GARA DI CAMPIONATO**

Dopo ogni gara di Campionato Italiano Speedway Individuale Open sarà assegnato ai conduttori il seguente punteggio e monte premi (a carico dell'organizzatore, valori al lordo della R.F.)

RISULTATO	PUNTEGGIO Campionato Open e Under 21	MONTE PREMI
1°	25 punti	€ 450,00
2°	22 punti	€ 400,00
3°	20 punti	€ 350,00
4°	18 punti	€ 300,00
5°	16 punti	€ 280,00
6°	14 punti	€ 220,00
7°	12 punti	€ 200,00
8°	11 punti	€ 190,00
9°	10 punti	€ 180,00
10°	9 punti	€ 170,00
11°	8 punti	€ 160,00
12°	7 punti	€ 150,00
13°	6 punti	€ 140,00

14°	5 punti	€ 130,00
15°	4 punti	€ 130,00
16°	3 punti	€ 130,00
17°	2 punti	€ 120,00
18°	1 punto	€ 120,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 3.800,00</b>

**ART. 1.09 - CLASSIFICHE****ART. 1.09.01 - CLASSIFICA CAMPIONATO OPEN:**

Sarà ottenuta sommando per ciascun conduttore i punteggi ottenuti in tutte le prove regolarmente disputatesi (vedi Art. 1.10).

Gli eventuali conduttori stranieri, partecipanti alle gare con licenza di Federazioni facenti capo all'UEM, saranno considerati nella classifica relativa al pagamento del monte premi in base al loro piazzamento nelle singole gare, mentre l'assegnazione di punti di classifica sarà riservata ai conduttori di passaporto italiano e di licenza rilasciata dalla FMI.

(ad esempio:

Vincitore conduttore italiano: 25 punti e € 450,00 di monte premi  
 Secondo classificato straniero: 0 punti e € 400,00 di monte premi  
 Terzo classificato italiano: 22 punti e € 350,00 di monte premi  
 Ecc.)

**ART. 1.09.02 - CLASSIFICA CAMPIONATO JUNIOR:**

(Under 21: nati dopo l'01.01.1987= 21 anni non ancora compiuti all'01.01.2008).

Per i conduttori under 21 sarà stilata la classifica del Campionato Italiano Speedway Junior che sommerà i punti ottenuti da ciascun conduttore Under 21 in tutte le prove regolarmente disputatesi secondo la tabella dell'Art. 1.08 (25 punti all'Under 21 miglior piazzato, 22 punti al secondo miglior piazzato e così via).

Gli eventuali conduttori stranieri under 21, partecipanti alle gare con licenza di Federazioni facenti capo all'UEM, saranno considerati nella classifica relativa al pagamento del monte premi in base al loro piazzamento nelle singole gare, mentre l'assegnazione di punti di classifica sarà riservata ai conduttori di passaporto italiano e di licenza rilasciata dalla FMI.

(esempio come Art. 1.09.01)

**ART. 1.10 - PARITA' DI PUNTI****ART. 1.10.01 - CLASSIFICA INTERMEDIA**

Nel caso di conduttori a parità di punti nella classifica intermedia di Campionato, la precedenza sarà data al conduttore con il miglior piazzamento nell'ultima gara disputata.

**ART. 1.10.02 - CLASSIFICA FINALE**

Nel caso di conduttori a parità di punti nella classifica finale di Campionato, si procederà come segue:

1. Batteria di spareggio per il 1°, 2° e 3° posto.
2. Batteria di spareggio per l'8° posto che è determinante per il Campionato dell'anno successivo
3. In caso di ulteriore parità si procederà ad un sorteggio.

**ART. 1.11 - CONTRIBUTO FEDERALE**

€ 3.000,00 all'organizzatore di ciascuna prova.

**ART. 2 - CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY A SQUADRE INTERNAZIONALI D'ITALIA****ART. 2.01 - GENERALE**

Competizione di Speedway a Squadre.

5 Squadre di differenti Club o Team italiani parteciperanno a ciascuna gara. Il Team, qualora non fossero espressione di uno specifico Club, inglobando in tal caso il nome del Club nella loro definizione, dovranno essere ufficialmente iscritti presso la FMI e ne dovranno dar evidenza all'atto dell'iscrizione al Campionato.

**ART. 2.02 - CLASSE**

Monocilindrici a 4 tempi da oltre 350 fino a 500 cc. rispondenti alle caratteristiche del Capitolo III - Motocicli dell'Annesso VI - RMM - Speedway

**ART. 2.03 - PROVE**

Da 4 a 6 prove in base alle richieste degli organizzatori.

**ART. 2.04 - CONDUTTORI AMMESSI**

Le Squadre saranno composte da conduttori italiani ed eventualmente da 1 conduttore straniero (intendendosi con tale termine in possesso di passaporto non italiano, anche se licenziato dalla FMI) come indicato successivamente all'Art. 2.08.

**ART. 2.05 - LICENZE**

I conduttori italiani ed i conduttori stranieri licenziati da Federazioni facenti capo all'UEM dovranno essere in possesso di licenza nazionale speedway rilasciata dalla rispettiva Federazione.

I conduttori stranieri licenziati da Federazioni non facenti capo all'UEM dovranno essere in possesso di licenza internazionale FIM.

Tutti i conduttori stranieri dovranno essere inoltre in possesso di regolare Nulla Osta rilasciato dalla rispettive Federazioni nazionali.

**ART. 2.06 - SQUADRE**

Le 5 Squadre ammesse al Campionato saranno ciascuna composta da 3 conduttori, tutti con batterie predeterminate dal programma di gara.

N.B.: i conduttori con il numero di partenza 3, 6, 9, 12, 15 dovranno effettuare un minimo di 4 batterie a testa. Nessun conduttore potrà gareggiare in più di 6 batterie.

Qualora una squadra intenda sostituire, in qualsiasi batteria, uno dei suoi primi due conduttori con il terzo conduttore (identificato con i numeri, 3, 6, 9, 12, 15) dovrà darne preventiva comunicazione all'Arbitro di Gara, tramite il Direttore di Gara o il Capo Box prima dell'ingresso in pista del pilota. Qualora ciò non avvenisse, l'arbitro non accetterà la sostituzione e la batteria dovrà essere disputata dal pilota programmato.

I numeri di gara per ogni squadra sono:

Squadra A n.° 1 - 2 - 3  
 Squadra B n.° 4 - 5 - 6  
 Squadra C n.° 7 - 8 - 9  
 Squadra D n.° 10 - 11 - 12  
 Squadra E n.° 13 - 14 - 15

**ART. 2.07 - PUNTEGGI NELLE SINGOLE BATTERIE**

I punteggi assegnati nelle singole batterie saranno:

- 3 punti al primo arrivato
- 2 punti al secondo arrivato
- 1 punto al terzo arrivato
- 0 punti al quarto arrivato

**ART. 2.08 - COMPOSIZIONE SQUADRE**

Per l'anno 2008 la composizione delle Squadre dovrà rispettare le seguenti regole:

- a) ogni Squadra potrà schierare al massimo 1 conduttore straniero e lo stesso dovrà essere titolare di passaporto non italiano, anche se licenziato dalla FMI.
- b) A completamento della Squadra, gli altri conduttori dovranno obbligatoriamente essere italiani (intendendosi con tale termine che i conduttori in questione dovranno essere titolari di passaporto italiano, anche se licenziati da Federazione straniera).
- c) Tutti i conduttori italiani con licenza rilasciata dalla FMI, saranno liberi di far parte di qualunque Squadra partecipante al Campionato, fatto salvo quanto previsto al successivo Articolo 2.10 per i 2 conduttori "esclusivi" di ogni Squadra.

**ART. 2.09 - FORZA MAGGIORE**

Tutte le Squadre dovranno presentarsi secondo quanto previsto dal paragrafo Composizione Squadre (Art. 2.08), per quanto riguarda i conduttori italiani, pena l'esclusione dalla gara.

Per quanto riguarda invece i conduttori stranieri, considerata l'oggettiva difficoltà di ottenere sicura conferma della loro presenza 6 giorni prima della gara, le Squadre avranno la possibilità di indicare, al momento delle operazioni preliminari, il giorno stesso della gara, un nome di conduttore straniero diverso da quello indicato inizialmente nella comunicazione al Club organizzatore o di sostituirlo con un conduttore italiano.

Resta comunque inteso che non viene meno l'obbligo di presentare un elenco completo di 3 conduttori per ciascuna Squadra almeno 6 giorni prima di ogni gara.

Tuttavia se si verificassero casi di "forza maggiore" che impedissero la presentazione della Squadra come previsto dal modulo di iscrizione alla gara, tale caso di "forza maggiore" dovrà essere immediatamente portato a conoscenza del Direttore di Gara e supportato da una documentazione la più completa possibile.

Il Commissario Delegato della FMI, l'Arbitro ed il Direttore di Gara sono le sole persone che potranno decidere (a maggioranza, se necessario) sull'accettabilità del caso di "forza maggiore".

**ART. 2.10 - ISCRIZIONE SQUADRE**

Le Squadre, all'inizio del campionato, dovranno iscrivere 2 conduttori italiani, che saranno considerati conduttori esclusivi del Club. Non potranno pertanto, anche se messi fuori Squadra, far parte di altra compagine.

Tutti gli altri conduttori italiani saranno liberi di accettare di far parte di una qualunque delle Squadre partecipanti al Campionato Italiano Speedway a Squadre senza alcuna limitazione (sarà pertanto possibile che uno stesso conduttore sia incluso in più di una Squadra durante il corso dell'anno).

Nel caso uno o più dei conduttori italiani iscritti da ogni singola Squadra sia infortunato nel corso dell'anno, come certificato da opportuna documentazione medica, o messo fuori Squadra per qualsivoglia ragione dal suo Club o Team, la Squadra in questione potrà integrare nel proprio elenco uno o più altri conduttori italiani (non iscritti da altri Club) sino al raggiungimento del numero previsto di conduttori.

Per i conduttori stranieri non è prevista alcuna iscrizione preliminare, salvo l'iscrizione ad ogni singola gara come previsto al punto ISCRIZIONI e la possibilità di gareggiare, nel corso del Campionato 2008, per una sola delle Squadre partecipanti.

**ART. 2.11 - CAPO SQUADRA**

Unitamente alla lista dei conduttori iscritti ogni Squadra dovrà comunicare

anche il nome del Capo Squadra (e di un eventuale Vice Capo Squadra) che sarà l'unico referente della Squadra nei confronti degli organizzatori e degli Ufficiali di Gara.

Sia il Capo Squadra che l'eventuale Vice Capo Squadra dovranno indicare anche il loro numero di tessera di associazione alla FMI valida per l'anno in corso.

**ART. 2.12 - GARE RINVIATE**

Le gare previste per il Campionato sono da 4 a 6.

Le gare rinviate per maltempo o altre cause potranno essere recuperate previa approvazione della CTSN della FMI.

Il titolo di Campione Italiano a Squadre sarà assegnato se si disputeranno almeno 4 gare valide.

**ART. 2.13 - ISCRIZIONI**

Le Squadre partecipanti al Campionato dovranno inviare alla FMI - Roma, per iscritto, o Email conferma della loro partecipazione entro il 15 Febbraio 2008.

In caso di iscrizioni di più di 5 Squadre, saranno accettate le prime 5 Squadre iscritte, facendo fede il timbro postale di spedizione, la data ed eventualmente l'orario del fax o Email di iscrizione.

Le Squadre partecipanti al Campionato dovranno inviare alla FMI - Roma, per iscritto, o Email la lista dei loro piloti italiani entro il 29 Febbraio 2008

Le Squadre partecipanti al Campionato dovranno inviare al Club Organizzatore per iscritto, o Email la composizione della loro Squadra ed il nome del Capo Squadra (se diverso da quello indicato inizialmente) 6 giorni prima della data di svolgimento di ogni singola gara.

Gli appositi moduli compaiono al termine di questo regolamento.

E' fatto obbligo ai Capi Squadra partecipanti alle varie gare, di presentare la lista ufficiale dei conduttori facenti parte della loro Squadra (con le eventuali variazioni dei conduttori stranieri) al Commissario Delegato della FMI all'orario previsto dal Regolamento Particolare per le Operazioni Preliminari.

**ART. 2.14 - QUOTA DI ISCRIZIONE**

La quota di iscrizione è fissata in € 100,00 per Squadra per ciascuna prova e dovrà essere pagata dal Capo Squadra durante le Operazioni Preliminari se non precedentemente inviata al Club organizzatore assieme alla lista dei conduttori.

**ART. 2.15 - SORTEGGIO NUMERI DI GARA**

Prima dell'inizio del Campionato si procederà ad un sorteggio dei numeri di gara per tutte le gare del Campionato.

**ART. 2.16 - PROVE UFFICIALI**

Ogni organizzatore del Campionato Italiano a Squadre deve prevedere una sessione di prove, che comincerà due ore prima dell'inizio della gara, aperta a tutti i conduttori iscritti alla gara.

Le prove non sono obbligatorie per i conduttori.

Ad ogni Squadra sarà concessa una sessione di prove di 3 minuti.

Le condizioni atmosferiche e lo stato della pista potranno comportare dei cambiamenti a questa procedura. Le prove potranno di conseguenza essere ridotte od annullate da parte dell'Arbitro in consultazione con il Commissario Delegato ed il Direttore di Gara.

**ART. 2.17 - ORARIO PRESENTAZIONE CONDUTTORI**

Tutti i conduttori iscritti dovranno presentarsi al Direttore di Gara e firmare l'apposito foglio di presenza almeno 1 ora prima dell'orario di inizio della gara.

In caso di ritardo nell'orario di presentazione si applicherà automaticamente una sanzione pecuniaria di € 50,00 alla Squadra del conduttore in ritardo,

permettendo comunque al conduttore di prendere parte alla gara.  
In caso di arrivo dopo l'orario previsto per l'inizio della gara, oltre alla sanzione di cui sopra alla Squadra del conduttore in ritardo, il conduttore non sarà ammesso al via.

#### ART. 2.18 - FORMATO DI GARA

Le batterie si disputeranno su 4 giri di pista:

CORSIE	ROSSO (INT.)	BLU	BIANCO	GIALLO/NERO (EST.)
Batt. 1	1	4	7	10
Batt. 2	13	2	8	5
Batt. 3	11	14	3	6
Batt. 4	9	12	15	1
RIASSETTO PISTA				
Batt. 5	8	10	6	3
Batt. 6	2	9	14	4
Batt. 7	5	11	7	15
Batt. 8	12	13	4	8
RIASSETTO PISTA				
Batt. 9	14	1	10	5
Batt.10	7	2	11	13
Batt.11	4	8	12	14
Batt.12	10	5	13	7
RIASSETTO PISTA				
Batt.13	3	15	9	11
Batt.14	6	13	1	8
Batt.15	7	12	5	2
Batt.16	15	6	10	3
RIASSETTO PISTA				
Batt.17	8	14	11	1
Batt.18	13	4	2	9
Batt.19	1	5	14	11
Batt.20	10	2	7	4

#### ART. 2.19 - PARITÀ AL TERMINE DELLE SINGOLE GARE

Eventuali parità di punteggio, per qualunque posizione di classifica, al termine delle singole gare saranno risolte con una batteria di spareggio fra 1 conduttore per ciascuna delle Squadre interessate alla parità.

I punti ottenuti in tale batteria di spareggio non saranno calcolati ai fini della classifica finale del Campionato.

Le eventuali batterie di spareggio al termine della gara non saranno considerate nel computo del numero massimo di batterie permesse a ciascun conduttore.

#### ART. 2.20 - CLASSIFICA FINALE DEL CAMPIONATO

La classifica finale del Campionato si otterrà sommando tutti i punteggi ottenuti dalle Squadre in tutte le gare effettuate.

#### ART. 2.21 - PARITÀ AL TERMINE DEL CAMPIONATO

Eventuali parità di punteggio al termine del Campionato, per qualunque posizione di classifica, saranno risolte con una batteria di spareggio, da tenersi al termine dell'ultima gara, fra 1 conduttore per ciascuna delle Squadre interessate alla parità.

#### ART. 2.22 - MONTEPREMI

Per ogni singola gara sarà distribuito il seguente Montepremi a carico del Moto Club Organizzatore:

- alla Squadra prima classificata.....	€ 1.240,00
- alla Squadra seconda classificata.....	€ 840,00
- alla Squadra terza classificata.....	€ 640,00

- alla Squadra quarta classificata.....	€ 590,00
- alla Squadra quinta classificata.....	€ 490,00
TOTALE.....	€ 3.800,00

#### ART. 2.23 - CONTRIBUTO FEDERALE

Come da "Circolare per la richiesta di manifestazioni per l'anno 2008 della FMI", ad ogni organizzatore sarà erogato un contributo di:

€ 3.000,00 per ogni gara a 5 Squadre

a carico della F.M.I. stessa.

#### ART. 2.24 - NORMA TRANSITORIA

In caso di dispute sull'interpretazione del presente Regolamento, le stesse saranno risolte prendendo in considerazione in primis l'Annesso VI R.M.S. Corse su Pista della FMI, in secundis le Track Racing Rules della FIM o, in mancanza di analogie nei summenzionati regolamenti, dalla CTSN della FMI, sentito il parere del Comitato Nazionale Speedway.

## CAPITOLO X

## ART. 1 - NORME INTEGRATIVE OBBLIGATORIE

## ART. 1.01 - ALLENAMENTI

Si richiede ai tutti i gestori di impianti utilizzati per qualunque tipo gare a calendario FMI 2008 di fissare un calendario per gli allenamenti entro il 31.01.2008.

Gli allenamenti dovrebbero essere almeno 2 al mese nel periodo Marzo-Ottobre (Agosto escluso) e dovranno avere una durata di almeno 2 ore.

La partecipazione agli allenamenti sarà aperta a tutti i possessori di licenza FMI di tutte le discipline motociclistiche, comprese le territoriali.

Il costo di partecipazione a ciascuna sessione è fissato in € 10,00 minimo per ogni conduttore.

## ART. 1.02 - ISCRIZIONI ALLE GARE

Le iscrizioni alle singole gare sono regolamentate dal Capitolo IV - Art. 35 ISCRIZIONI ALLE MANIFESTAZIONI del R.M.M. pubblicato annualmente nell'Annuario FMI.

## ART. 1.03 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Una informativa contenente il R.P. dovrà essere inviata almeno 40 giorni prima della manifestazione da parte del M.C. organizzatore a tutti i M.C. con piloti licenziati speedway ed al coordinatore della specialità.

## ART. 1.04 - OPERAZIONI PRELIMINARI

L'orario d'inizio delle O.P. viene regolamentato a livello nazionale come segue:

- GARE DIURNE: non prima delle ore 09,00
- GARE NOTTURNE: non prima delle ore 15,00

Le verifiche tecniche per i conduttori ammessi di diritto alla gara saranno fissati non anteriormente a 2 ore prima dell'inizio della gara.

I conduttori ammessi di diritto dovranno presentarsi per la eventuale visita medica e per firmare il foglio presenze almeno 1 ora prima dell'inizio della gara, ma il loro arrivo dovrà essere confermato telefonicamente al Direttore di Gara almeno 2 ore prima dell'orario di inizio della gara stessa.

Non ricevendo tale conferma entro il termine prescritto, il Direttore di gara potrà considerare assente il conduttore in questione.

## ART. 1.05 - ACCESSO ALLA ZONA BOX

Alla zona box potranno accedere, oltre a tutti i conduttori regolarmente iscritti alla gara, anche le seguenti persone:

- 2 persone al massimo (entrambi tesserati FMI per l'anno in corso) per ciascun conduttore
  - 1 capo Squadra per ciascun Moto Club/Team nelle gare a Squadre
  - Tutte le persone in possesso di "pass" rilasciato dall'organizzazione
- Tutte le persone in possesso di "pass" all'interno dei box saranno considerate a conoscenza dei regolamenti FMI.

## ART. 1.06 - LIMITAZIONE NUMERO MOTOCICLI

Solo 2 motocicli per conduttore saranno ammessi nella zona box durante la gara. Eventuali altri motocicli potranno essere sottoposti al controllo tecnico, ma, durante la gara, dovranno essere posti al "parco chiuso". Nell'eventualità che un conduttore, avente già a disposizione due motocicli nella zona box, ritenesse di impiegare anche un terzo motociclo posto al "parco chiuso", lo potrà ritirare, con l'assenso del Commissario Tecnico preposto, previa immissione nel suddetto "parco chiuso" di uno dei suoi due motocicli inizialmente posti ai box.

## ART. 1.07 - BATTERIE DIMOSTRATIVE DI CONTORNO

Alle gare iscritte a Calendario 2008, saranno ammessi a batterie dimostrative di contorno, ove previste dal R.P. e a carattere non competitivo, anche conduttori con licenza **Fuoristrada Promosport**.

## ART. 1.08 - NUOVE PISTE

Al fine di favorire l'apertura di nuovi impianti, potranno essere omologate per periodi limitati di tempo e pertanto fatte sede di prove titolate, anche piste parzialmente prive di alcuni degli standard previsti dal Capitolo II - Piste di questo regolamento, con particolare riferimento a dimensioni e attrezzature accessorie, ferme restando le necessarie misure di sicurezza.

## ART. 2 - SCHEMA DELLE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE PER IL CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY INDIVIDUALE OPEN

## 32 ISCRITTI

8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 24

1° Turno: 6 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno

2° Turno: 2 batterie da 5 piloti e 2 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria al Turno successivo, gli altri eliminati.

3° Turno: 1 batteria a 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° ed il 4° riserve

## 31 ISCRITTI

8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 23

1° Turno: 5 batterie da 4 piloti ed 1 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno

2° Turno: 1 batterie da 5 piloti e 3 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati.

3° Turno: 1 batteria a 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° ed il 4° riserve

## 30 ISCRITTI

8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 22

1° Turno: 4 batterie da 4 piloti e 2 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno

2° Turno: 4 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati.

3° Turno: 1 batteria a 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° ed il 4° riserve

## 29 ISCRITTI

8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 21

1° Turno: 3 batterie da 4 piloti e 3 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno

2° Turno: 3 batterie da 4 piloti e 1 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati.

3° Turno: 1 batteria da 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° ed il 4° riserve

## 28 ISCRITTI

8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 20

1° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 4 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno

2° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 2 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati

3° Turno: 1 batteria da 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° ed il 4° riserve

**27 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 19  
 1° Turno: 1 batterie da 4 piloti e 5 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 3 batterie da 3 piloti e 1 batteria da 4 piloti - il 1° di ogni batteria alturmo successivo, gli altri eliminati.  
 3° Turno: 1 batteria da 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° e il 4° riserve

**26 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 18  
 1° Turno: 6 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (6 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 4 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati  
 3° Turno: 1 batteria da 4 piloti - il 1° ed il 2° qualificati (2 qualificati) il 3° e il 4° riserve

**25 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 17  
 1° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 3 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (5 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 3 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati) il 2° di ogni batteria al terzo turno, gli altri eliminati  
 3° Turno: 1 batteria da 3 piloti - il 1° e il 2° riserve.

**24 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 16  
 1° Turno: 4 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (4 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 3 batterie da 4 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati) il 2° di ogni batteria al terzo turno  
 3° Turno: 1 batteria da 3 piloti - il 1° qualificato (1 qualificato) il 2° e il 3° riserve.

**23 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 15  
 1° Turno: 3 batterie da 4 piloti e 1 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (4 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 1 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati) il 2° al turno successivo, gli altri eliminati  
 3° Turno: 1 batteria da 3 piloti - il 1° qualificato (1 qualificato), il 2° e il 3° riserve

**22 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 14  
 1° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 2 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (4 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 1 batteria da 4 piloti e 2 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati) il 2° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati  
 3° Turno: 1 batteria da 3 piloti - il 1° qualificato (1 qualificato), il 2° e il 3° riserve

**21 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 13  
 1° Turno: 1 batteria da 4 piloti e 3 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (4 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 3 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati) il 2° di ogni batteria al turno successivo, gli altri eliminati

- 3° Turno: batteria da 3 piloti - il 1° qualificato (1 qualificato), il 2° e il 3° riserve

**20 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 12  
 1° Turno: 4 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificati (4 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 2 batterie da 4 piloti - il 1° e il 2° di ogni batteria qualificati (4 qualificati) il 3° di ogni batteria riserva

**19 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 11  
 1° Turno: 2 batterie da 4 piloti e 1 batteria da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 2 batterie da 4 piloti - il 1° e il 2° qualificati (4 qualificati) il 3° e il 4° al turno successivo  
 3° Turno: 1 batteria da 4 piloti - il 1° della batteria qualificato (1 qualificato) il 2° e il 3° riserve

**18 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 2 conduttori su 10  
 1° Turno: 1 batteria da 4 piloti e 2 batterie da 3 piloti - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 1 batteria da 4 piloti e 1 batteria da 3 piloti - il 1° e il 2° qualificati (4 qualificati) il 3° e il 4° al turno successivo  
 3° Turno: 1 batteria da 3 piloti - il 1° della batteria qualificato (1 qualificato) il 2° e il 3° riserve

**17 ISCRITTI**

- 8 Qualificati di diritto - restano da qualificare 8 + 1 conduttori su 9  
 1° Turno: 3 batterie da 3 piloti e - il 1° di ogni batteria qualificato (3 qualificati), gli altri al secondo turno  
 2° Turno: 2 batterie da 3 piloti - il 1° e il 2° qualificati (4 qualificati) il 3° al turno successivo  
 3° Turno: 1 batteria da 2 piloti - il 1° della batteria qualificato (1 qualificato) il 2° riserva





FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA  
COMITATO NAZIONALE SPEEDWAY  
INTERNAZIONALI D'ITALIA  
CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY A SQUADRE 2008  
MODULO DI ISCRIZIONE SQUADRA

Il sottoscritto \_\_\_\_\_  
Tessera FMI 2008 n° \_\_\_\_\_, nella sua qualità di Presidente del Moto Club/Team denominato \_\_\_\_\_  
(Matricola Moto Club / n° Licenza Team \_\_\_\_\_)  
a norma del Regolamento degli Internazionali d'Italia - Campionato Italiano Speedway a Squadre 2008, con la presente informa di volere iscrivere una Squadra al suddetto Campionato.  
La squadra sarà denominata: \_\_\_\_\_  
Matricola M.C. n° \_\_\_\_\_ Licenza Team n° \_\_\_\_\_  
Tutte le comunicazioni relative dovranno essere inviate al seguente indirizzo:  
Moto Club/Team: \_\_\_\_\_  
Via/Piazza: \_\_\_\_\_  
C.A.P.: \_\_\_\_\_ Località: \_\_\_\_\_  
Provincia: \_\_\_\_\_ Telefono: \_\_\_\_\_  
Cellulare: \_\_\_\_\_ Email: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Luogo e data) \_\_\_\_\_ (Firma del Presidente/Responsabile del Moto Club/Team)

Il presente modulo dovrà essere inviato alla FMI - Ufficio Sportivo per letterar accomandata A.R. entro il 15.02.2008, con copia al Coordinatore del Comitato Speedway:  
Sig. Renzo Giannini  
Via Vitaliani 4, 36045 LONIGO  
Email: renzo.giannini@fedemoto.it

N.B.: con la sottoscrizione del presente documento il Presidente del Moto Club/Responsabile del Team si impegna, qualora la sua squadra fosse ammessa a partecipare al Campionato Italiano Speedway a Squadre - Internazionali d'Italia 2008, a presentarla a tutte le gare iscritte al calendario 2008 per tale Campionato. In caso di inadempienza egli sarà ritenuto passibile di sanzione da parte degli organi giudicanti della FMI.

\_\_\_\_\_ (Firma del Presidente/Responsabile del Moto Club/Team)



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA  
COMITATO NAZIONALE SPEEDWAY  
INTERNAZIONALI D'ITALIA  
CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY A SQUADRE 2008  
MODULO DI ISCRIZIONE CONDUTTORI NAZIONALI

Il sottoscritto \_\_\_\_\_  
nella sua qualità di Presidente del Moto Club/Team del Moto Club/Team denominato \_\_\_\_\_  
(Matricola Moto Club / n° Licenza Team \_\_\_\_\_)  
regolarmente iscritto al Campionato ed a norma del Regolamento degli Internazionali d'Italia - Campionato Italiano Speedway a Squadre 2008, con la presente iscrive i seguenti conduttori nazionali al suddetto Campionato.

1) \_\_\_\_\_  
2) \_\_\_\_\_

Dichiara altresì che il Capo Squadra sarà il Sig. :  
\_\_\_\_\_ tessera FMI 2008 n° \_\_\_\_\_  
che in caso di indisponibilità sarà sostituito dal Sig. :  
\_\_\_\_\_ tessera FMI 2008 n° \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Luogo e data) \_\_\_\_\_ (Firma del Presidente/Responsabile del Moto Club/Team)

Il presente modulo dovrà essere inviato alla FMI - Ufficio Sportivo per letterar accomandata A.R. entro il 29.02.2008, con copia al Coordinatore del Comitato Speedway:  
Sig. Renzo Giannini  
Via Vitaliani 4, 36045 LONIGO  
Email: renzo.giannini@fedemoto.it



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA  
COMITATO NAZIONALE SPEEDWAY  
INTERNAZIONALI D'ITALIA  
CAMPIONATO ITALIANO SPEEDWAY A SQUADRE 2008  
MODULO DI ISCRIZIONE CONDUTTORI

Gara del ..... organizzata dal Moto Club .....

Il sottoscritto .....  
nella sua qualità di Presidente del Moto Club/Team del Moto Club/Team  
denominato .....

(Matricola Moto Club / n° Licenza Team .....

a norma del Regolamento degli Internazionali d'Italia - Campionato Italiano  
Speedway a Squadre 2008, con la presente iscrive i seguenti conduttori alla  
suddetta gara:

1) ..... (N / S)\*

2) ..... (N / S)\*

3) ..... (N / S)\*

(N - S)\* N = Conduttore Nazionale S = Conduttore Straniero

Dichiara altresì che il Capo Squadra sarà il Sig.:

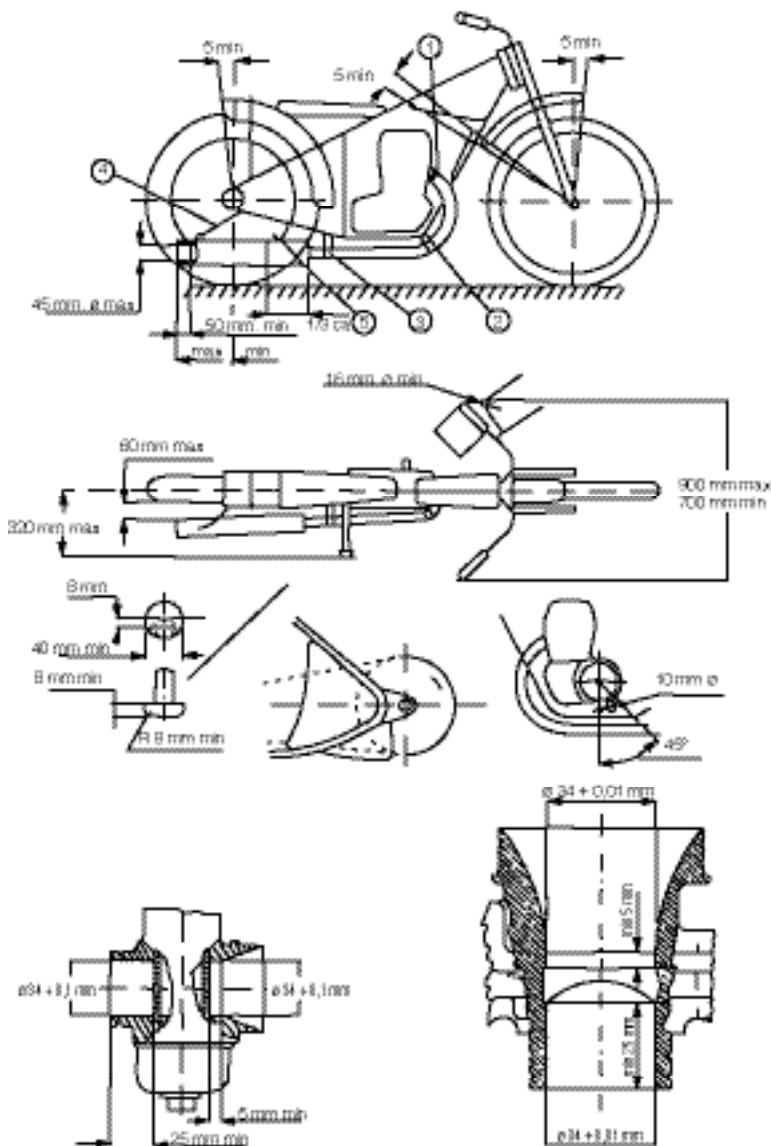
..... Tessera FMI 2008 n° .....

.....  
(Luogo e data)

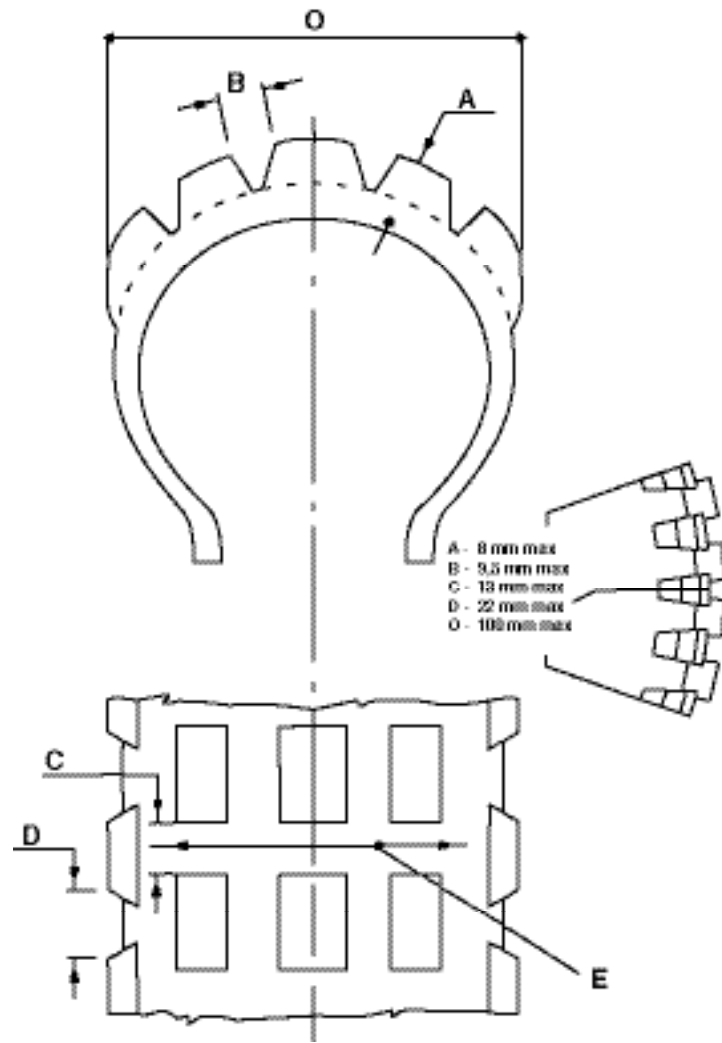
.....  
(Firma del Presidente Responsabile del Moto Club/Team)

Il presente modulo dovrà pervenire alla FMI - Ufficio Sportivo ed al Club organizzatore al  
massimo 6 giorni prima della data di svolgimento della gara, con copia via email al Coordinatore  
del Comitato Speedway:  
Sig. Renzo Giannini  
Via Vitaliani 4, 36045 LONIGO  
Email: renzo.giannini@federmoto.it

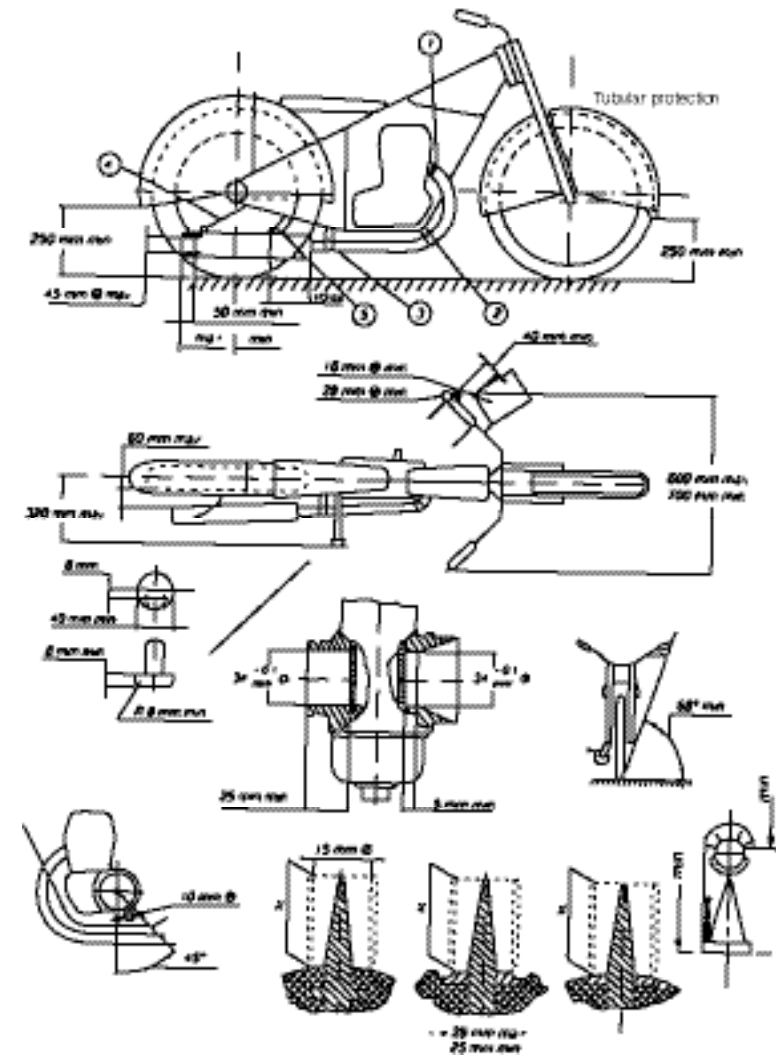
G



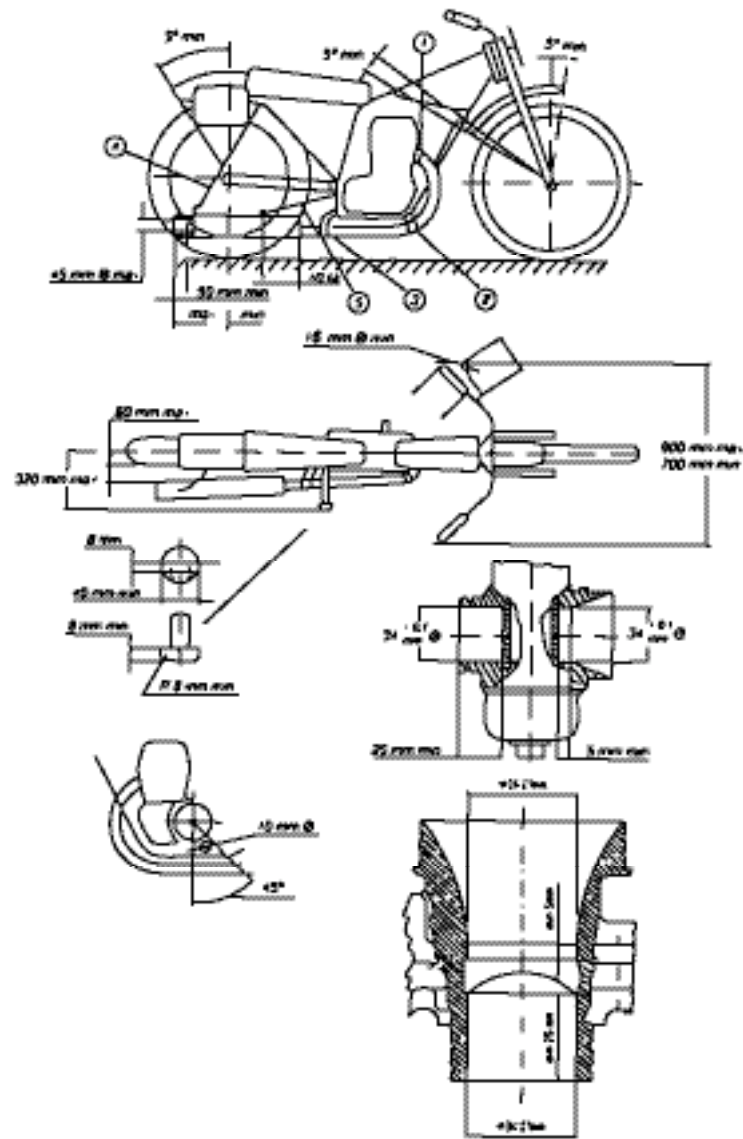
G BIS



H - ICE



K - LONG



DIRT DEFLECTOR

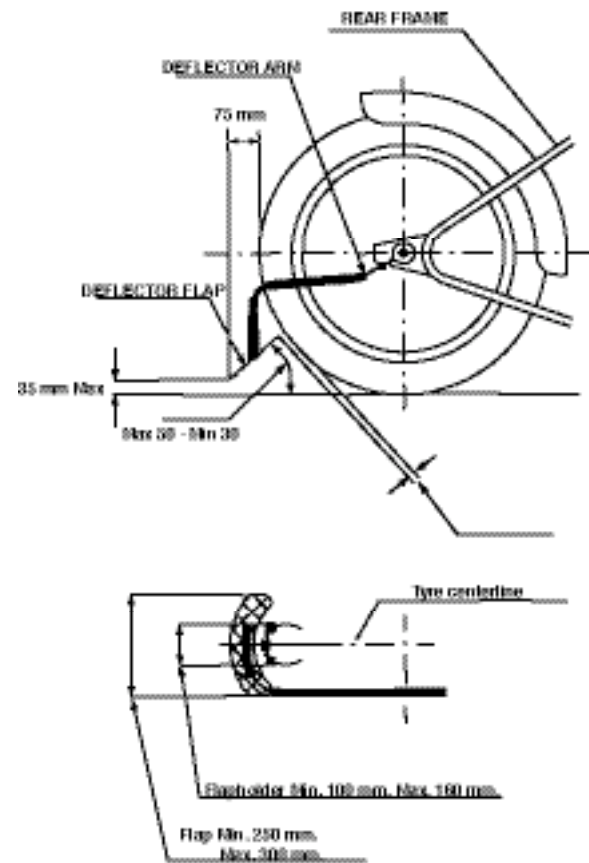


Figura 1 - Colore casco

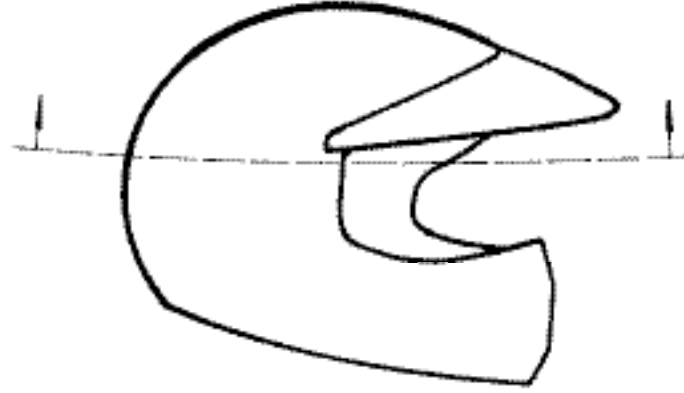


Figura 1B - Colore copricasco

