

# Motocross

---

Annesso II R.M.M.



## MOTOCROSS

## DISPOSIZIONI GENERALI

**ART. 1.DEFINIZIONE DI MOTOCROSS**

Una manifestazione di Motocross è una prova di velocità in circuito chiuso fuori strada, con ostacoli naturali e/o artificiali.

**ART. 2.MOTOCICLI**

Le corse sono aperte ai motocicli così come definiti nelle N.S.S. e nel Regolamento Tecnico Motocross.

**ART. 3.CATEGORIE**

Le manifestazioni di motocross sono aperte ad una o più categorie. Le categorie ammesse devono essere indicate nel Regolamento Particolare.

**ART. 4.REGOLAMENTO PARTICOLARE**

L'organizzatore dovrà esporre in bacheca copia del Regolamento Particolare che indichi tutti i dettagli della manifestazione.

**ART. 5.LICENZE**

Solo coloro che sono titolari di una specifica licenza in corso di validità possono partecipare alle manifestazioni.

LICENZE	VALIDITA'	FASCIA DI ETA'	MANIFESTAZIONI	PASSAGGI DI CATEGORIA
JUNIOR NATIONAL	Nazionale	dal 01/01/1985 al 31/12/1991	CAMPIONATI ITALIANI MOTOCROSS GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI GARE TERRITORIALI	JUNIOR EXPERT MIDDLE
JUNIOR EXPERT	Nazionale	dal 01/01/1955 al 31/12/1990	CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA SUPERCROSS CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI SIDEARCROSS GARE TERRITORIALI	SENIOR MIDDLE
SENIOR	Nazionale	dal 01/01/1955 al 31/12/1990	CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA SUPERCROSS CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI SIDEARCROSS GARE TERRITORIALI	MIDDLE
FUORISTRADA CADETTO	Territoriale	dal 01/01/1988 al 31/12/1991	GARE NAZIONALI (ove previsto) GARE TERRITORIALI	JUNIOR NATIONAL JUNIOR EXPERT Fuoristrada JUNIOR
FUORISTRADA JUNIOR	Territoriale	dal 01/01/1973 al 31/12/1990	CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS GARE NAZIONALI (ove previsto) GARE TERRITORIALI	JUNIOR NATIONAL JUNIOR EXPERT AMATORI
AMATORI	Territoriale	dal 01/01/1935 al 31/12/1975	GARE TERRITORIALI	JUNIOR EXPERT SENIOR

**ART. 6.PERCORSO**

Le caratteristiche del percorso devono rispettare quanto previsto dalle norme relative agli impianti.

**ART. 7.SICUREZZA**

La zona di partenza e d'arrivo, il parco piloti e tutti i luoghi intorno al percorso dove è ammesso il pubblico devono essere protetti da una recinzione.

La presenza di cani da guardia è proibita.

Una zona neutra, di almeno metri uno di larghezza, deve essere prevista ai due lati della pista, per assicurare la protezione del pubblico e dei piloti. Questa zona deve essere delimitata da una recinzione o un ostacolo naturale lato pubblico e, lato pista, da paletti, terrapieno di ca. 50 centimetri di altezza; è vietato l'uso di pneumatici.

I sostegni ai quali allacciare la fettuccia, da montare solo se strettamente necessario, non devono essere più alti di 50 cm. Le corde sono proibite per ragioni di sicurezza. I sostegni devono essere di legno o di materiale flessibile.

Al fine di garantire la sicurezza dei piloti tutti gli ostacoli devono essere adeguatamente protetti.

La pista deve essere correttamente irrigata prima e durante la manifestazione, al fine di assicurare condizioni di gara normali e proteggere il pubblico ed i piloti dalla polvere.

#### ART. 8.ZONA DI PARTENZA

La larghezza della pista sulla griglia di partenza deve permettere l'allineamento di un numero di piloti pari a quello stabilito dall'omologazione.

#### ART. 9.SEGNALAZIONI UFFICIALI

Le segnalazioni ufficiali devono essere fornite mediante bandiere che misurino cm 60x 60 dei seguenti colori e significato

BANDIERA	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA agitata	Arresto immediato per tutti
Bandiera NERA con il numero del pilota	Arresto per il pilota indicato
Bandiera GIALLA fissa	Pericolo - Procedere con cautela DIVIETO di sorpasso
Bandiera GIALLA agitata	Pericolo imminente - Preparati a fermarsi DIVIETO di sorpasso
Bandiera BLU agitata	Attenzione: state per essere doppiati Agevolare il sorpasso
Bandiera VERDE	Inizio procedura di partenza
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	Agitata: termine gara Esposta: termine Prove-Qualificazioni
Bandiera BIANCA	Supercross: ultimo giro
Bandiera GIALLA con croce nera e numro 1/2	2 = ultimi 2 giri 1 = ultimo giro
Cartello 30 sec.+ e numero del pilota	Partenza anticipata nelle gare Supermoto

(a) La bandiera blu deve essere utilizzata da personale qualificato per l'uso della stessa, in collegamento costante con il Direttore di Gara.

L'età minima del personale di servizio deve essere di 16 anni e lo stesso deve essere in possesso di tessera F.M.I. dell'anno in corso.

Il mancato rispetto delle segnalazioni comporta la perdita di cinque posizioni nella classifica finale di gara.

#### ART.10.ATTRAVERSAMENTO DELLA LINEA DI ARRIVO

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

#### ART.11.CRONOMETRAGGIO

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

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

Tutti i sistemi di cronometraggio devono essere approvati dalla F.M.I.

#### ART.12.PARCO PILOTI

Il parco piloti deve avere un accesso diretto alla zona di partenza ed al parco d'attesa. Deve essere provvisto di adeguati servizi, di un'area destinata ai

controlli tecnici, alle riparazioni ed ai rifornimenti. La natura del terreno dovrà consentire lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica.

Dovrà essere fornito di una pista prova.

Deve inoltre essere predisposta un'ideale zona per il lavaggio dei motocicli.

#### ART. 13.CANCELLO DI PARTENZA

Il cancello di partenza, obbligatorio, deve essere composto da 40 posti singoli a retrocaduta e deve essere perpendicolare al rettilineo di partenza e assicurare un'agevole manovrabilità al momento dell'abbattimento.

Questo sistema dovrà essere costruito con materiale solido e rigido.

**L'altezza del cancello deve essere di 52 cm. e la base in materiale solido non deve essere superiore a 60 cm. di larghezza.**

#### ART. 14.PROCEDURA DI PARTENZA

La partenza sarà collettiva con motore acceso.

Zona di attesa: 10 minuti prima della partenza tutti i motocicli devono essere nella zona di attesa. Trascorso tale termine non sarà più possibile prendere parte alla corsa.

Su ordine del Direttore di Gara i piloti saranno chiamati alla griglia di partenza e tutti i presenti dovranno abbandonare immediatamente la zona di attesa, escluso il singolo meccanico di ogni pilota che è legittimato a rimanervi. E' vietato l'allineamento in seconda fila.

Dal momento in cui un pilota ha occupato la posizione di partenza, questa non può più essere modificata. E' altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto.

Un pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via. La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa. La partenza collettiva dovrà avvenire a motore acceso. Sarà esposta la bandiera verde che rimarrà fino a che tutti i piloti saranno schierati.

Sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà innalzato un altro cartello indicante i cinque secondi, trascorsi i quali, nei cinque secondi successivi, sarà dato il via alla corsa.

Nessuno, tranne gli Ufficiali di Gara ed i fotografi, sarà ammesso nell'area di partenza. I piloti possono sistemare l'area di loro pertinenza retrostante il cancello senza alcun attrezzo e senza alcuna assistenza né prima né durante la fase di partenza.

**Nel caso in cui il Direttore di Gara e/o il Race Director ritenessero necessario disporre un giro di ricognizione prima del via, tutti i piloti sono obbligati ad effettuarlo e devono utilizzare lo stesso motociclo portato al parco d'attesa. Non è consentito cambiare motociclo.**

#### ART. 15.FALSEA PARTENZA

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

#### ART. 16.ARRESTO DI UNA CORSA

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

Nel caso in cui una corsa fosse arrestata entro la metà del tempo teorico di svolgimento (e/o dei giri totali previsti), la stessa sarà ripetuta. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.

Il Direttore di Gara può escludere uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'ar-

resto della corsa, e impedire loro di prendere parte alla nuova partenza.  
Se una corsa sarà fermata dopo che sarà trascorsa la metà del tempo teorico totale previsto per lo svolgimento (e/o dei giri previsti), la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.

Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta. Per lo svolgimento di una gara ci dovranno essere un minimo di 14 piloti partenti.

#### ART. 17.RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO

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

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

Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

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

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

Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

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

#### ART. 18.RISULTATI

Solo i piloti che tagliano il traguardo dopo l'arrivo del vincitore saranno classificati in ragione della posizione ottenuta.

Per essere classificati bisogna aver effettuato almeno il 75% della lunghezza totale della corsa fatta registrare dal vincitore (arrotondamento per difetto) e l'ultimo giro deve essere compiuto nel tempo massimo di cinque minuti dall'arrivo del vincitore.

Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato, indipendentemente dal numero di batterie e/o corse alle quali ha partecipato e/o portato a termine.

In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda o terza).

**Il pilota che taglia il traguardo con il motociclo privo di silenziatore o terminale di scarico, sarà retrocesso di CINQUE posizioni nella classifica della corsa in cui il fatto è avvenuto.**

Se non diversamente disposto, in ogni manifestazione sono assegnati i seguenti punteggi:

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

14°	classificato	Punti	7
15°	classificato	Punti	6
16°	classificato	Punti	5
17°	Classificato	Punti	4
18°	Classificato	Punti	3
19°	Classificato	Punti	2
20°	Classificato	Punti	1

#### ART. 19.ACCESO AL PARCO PILOTI

**L'accesso al Parco Piloti è consentito ai soli mezzi autorizzati.**

**Non vi si potrà accedere dalle ore 23 alle ore 7 del giorno successivo e durante questo orario si dovrà rispettare il silenzio. L'accesso è consentito sino al termine delle Operazioni Preliminari.**

**I Piloti che tenteranno di forzare il blocco previsto dagli orari di accesso al paddock, saranno esclusi dalla competizione.**

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

#### ART. 20.LAVAGGIO MOTOCICLI

I motocicli potranno essere lavati esclusivamente nelle apposite aree predisposte dall'Organizzatore.

Il Direttore di Gara potrà disporre l'allontanamento dal paddock dei Piloti che non avranno osservato questa norma.

#### ART. 21.GARE TITOLATE

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

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

#### ART. 22.PROVE CRONOMETRATE

In tutte le gare titolate dovranno essere previsti almeno 4 monitor di cronometraggio, da collocarsi uno nella zona segnalatori e meccanici, uno nella zona paddock, uno nella postazione dello speaker ed uno in Direzione Gara. A tale proposito gli Organizzatori dovranno predisporre postazioni che garantiscano adeguata protezione alle apparecchiature ed al personale addetto.

Nelle gare nelle quali sono previste prove cronometrate, nel caso di piloti con eguali tempi di qualificazione, saranno presi in considerazione, per la definizione dell'elenco degli ammessi alla gara, i secondi migliori tempi fatti registrare ed eventualmente i successivi.

Nelle gare titolate la composizione delle batterie per la disputa delle prove cronometrate dovrà avvenire secondo il seguente criterio:

##### PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

##### DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

In base all'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il Pilota primo in classifica alla prima batteria, il secondo alla seconda, il terzo alla prima, il quarto alla seconda e così di seguito.

#### ART. 23.AMMISSIONE ALLA GARA

In tutte le manifestazioni di Motocross, per essere ammessi alla partenza i piloti devono aver percorso almeno 1 giro del circuito durante le prove libere.

re e/o del warm-up in tutti i giorni di gara.

#### ART. 24. MANIFESTAZIONI SOPPRESSE

**Se al termine delle prove libere e/o delle batterie di qualificazione la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere deliberata dal Direttore di Gara su indicazione del Race Director.**

Dovrà essere data comunicazione immediata della decisione alla F.M.I., ai Piloti ed al Commissario di Gara Delegato.

Le manifestazioni titolate che, per qualunque motivo, non fossero effettuate così come programmate (data e luogo a calendario), non potranno più essere recuperate e saranno dichiarate soppresse.

In deroga a quanto stabilito dall' Art. 27.4 RMM, nelle manifestazioni di motocross, qualora esse venissero differite o soppresse, solo al termine delle prove di qualificazione ed ai soli piloti qualificati, sarà corrisposta l'indennità fissa di trasferta (ove prevista).

#### ART. 25. APPROVAZIONE REGOLAMENTO PARTICOLARE

I Regolamenti Particolari di Campionati e/o Trofei nazionali che contemplano selettive territoriali e/o di area, dovranno essere approvati dalla Commissione Tecnico Sportiva Nazionale.

#### ART. 26. ATTIVITÀ TERRITORIALE

In occasione di manifestazioni titolate nazionali, è assolutamente vietato porre a calendario e/o organizzare e partecipare a manifestazioni titolate a carattere territoriale che prevedano la partecipazione di Piloti ammessi all'attività nazionale titolata.

I piloti che non rispettano tale norma incorreranno nella sospensione dall'attività agonistica nazionale per mesi sei.

Tutte le manifestazioni a carattere Interregionale dovranno ottenere la preventiva autorizzazione della C.T.S.N., supportata dal parere favorevole dei Comitati Regionali interessati all'evento.

#### ART. 27. SUPERCROSS - STADIUM CROSS - MOTOCROSS INDOOR

Le manifestazioni di Supercross, Stadium Cross e Motocross Indoor possono essere approvate solo ed esclusivamente dalla C.T.S.N. ed è vietata l'istituzione di Trofei o Campionati a carattere territoriale.

Sono soggette alla preventiva autorizzazione della commissione di verifica composta dal Race Director, dal tecnico verificatore nominato e da un pilota presente all'evento. La commissione, almeno 5 ore prima dell'inizio delle prove libere, dovrà verificare il percorso e le installazioni di sicurezza, apportare le eventuali modifiche ritenute necessarie e redigere un verbale che contempli il proprio parere.

Nel caso in cui il parere fosse negativo, la manifestazione non potrà avere luogo.

#### ART. 28. RECLAMI

I reclami dovranno essere presentati nei termini previsti ed accompagnati dalla relativa tassa.

#### ART. 29. ABBIGLIAMENTO PILOTI, MECCANICI ED ACCOMPAGNATORI

**Piloti, Meccanici ed Accompagnatori dovranno presentarsi in ordine e con adeguato abbigliamento.**

**E' pertanto vietato, in tutte le aree della pista, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte ecc.**

**E' assolutamente vietato circolare a torso nudo.**

**La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista.**

#### NORME DI INTERESSE GENERALE

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

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

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

#### ISCRIZIONI

TASSE DI ISCRIZIONE				
MANIFESTAZIONE	PILOTI CHE PARTECIPANO CON MOTOCICLI DI CASE ASSOCIATE		PILOTI CHE PARTECIPANO CON MOTOCICLI DI CASE NON ASSOCIATE	
	ISCRIZIONE AL CAMPIONATO	ISCRIZIONE ALLA SINGOLA GARA	ISCRIZIONE AL CAMPIONATO	ISCRIZIONE ALLA SINGOLA GARA
CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA	non prevista	50,00	non prevista	100,00
CAMPIONATO ITALIANO JUN EXPERT/SENIOR	250,00	80,00	500,00	160,00
CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR NATIONAL	250,00	80,00	500,00	160,00
CAMPIONATO ITALIANO MINICROSS	150,00	50,00	300,00	100,00
C. I. SUPERMOTO PRESTIGE e SPORT	PERMANENTE 100,00 a gara	120,00	PERMANENTE 200,00 a gara	240,00
SUPERMOTO RUNNER CUP	PERMANENTE 50,00 a gara	60,00	PERMANENTE 100,00 a gara	120,00
MINICROSS TROFEO DELLE REGIONI	non previsto	30,00	non previsto	60,00
SUPERCROSS CAMPIONATO ITALIANO	non previsto	50,00	non previsto	100,00
SUPERCROSS TROFEO SUPERYOUNG	non previsto	30,00	non previsto	60,00
SUPERMARECROSS	non previsto	30,00	non previsto	60,00
MOTOSLITTE INDIVIDUALE	150,00	50,00	300,00	100,00
MOTOSLITTE SQUADRE DI CLUB e/o INDUSTRIA	250,00	80,00	500,00	160,00

I piloti dovranno inviare le iscrizioni ad ogni singola prova direttamente al-



l'organizzatore o, ove previsto, Promotore, redatte su appositi moduli della F.M.I., anche a mezzo fax, con almeno 15 giorni di anticipo rispetto alla data della manifestazione.

**Le iscrizioni saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa (ad eccezione del Campionato Italiano Supermoto).**

Dall'anno 2005 la tassa di iscrizione sarà aumentata del 50% ai piloti partecipanti con motocicli di marca corrispondente a Casa costruttrice non aderente al Campionato in questione o che non avrà regolarmente versato al Promotore la quota associativa, fissata per l'anno 2005 in 3.000,00 (tre-mila/00). L'elenco delle case associate per l'anno 2004 sarà fornito dal Promotore ai piloti e alla F.M.I. e sarà aggiornato ad ogni nuova adesione.

Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo o presentate in sede di manifestazione, se accettate, saranno soggette al pagamento della doppia tassa. Dall'anno 2005 sarà possibile iscriversi all'intero Campionato, in unica soluzione, versando la quota prevista.

L'iscrizione permanente, oltre a garantire un minor costo totale, assicura la possibilità di ottenere il numero fisso, il pass permanente per il pilota e, nelle gare di Motocross, la facoltà di non presentare giustificazione in caso di mancata partecipazione, senza incorrere in alcuna sanzione.

Le tasse di iscrizione, da inviare al Promotore (DBO – Via Randaccio, 5 ì 10147 Torino – Tel. 011 2160087 – Fax 011 2242267 – e-mail [info@dborga-ization.com](mailto:info@dborga-ization.com) - webside [www.dborganization.com](http://www.dborganization.com)) sono le seguenti:

#### RACE DIRECTOR

La Federazione Motociclistica Italiana nominerà il Race Director in ogni prova titolata nazionale di competenza del Settore Motocross ed in tutte le altre manifestazioni ove riterrà necessaria la sua presenza.

Egli dovrà essere in possesso di Licenza di Direttore di Gara Nazionale Motocross.

In caso di impedimento del Race Director, le sue funzioni saranno trasferite al Delegato della CTSN e, in subordine, al Direttore di Gara.

Tutti i titolari di qualunque Licenza e pass, nonché tutte le persone coinvolte a qualunque titolo nella manifestazione, sono assoggettate all'autorità del Race Director.

Il Race Director non ha alcuna responsabilità derivante dall'organizzazione della manifestazione ed i suoi unici doveri sono solo quelli specificati.

L'autorità e gli obblighi del Race Director sono i seguenti: il Race Director esercita il supremo controllo su tutta la manifestazione e deve accertarsi che tutte le regole ed i regolamenti vengano osservati.

Il Race Director esercita il supremo controllo in merito alla corretta preparazione della pista e può decidere qualunque intervento che ritenga necessario nell'interesse della manifestazione.

Il Race Director deve essere presente sull'impianto almeno 6 ore prima dell'inizio delle prove libere e deve rimanere in servizio attivo sino al termine della manifestazione.

Insieme al Direttore di Gara deve ispezionare tutto il circuito e le installazioni di sicurezza, prima dell'inizio delle prove libere.

Il Race Director deve comunicare al Commissario di Gara Delegato tutte le variazioni riguardanti il programma, come una nuova partenza di una corsa, la squalifica di un pilota, la modifica della durata o il rinvio di una corsa, l'arresto o l'annullamento della manifestazione.

In casi eccezionali, il Race Director, può, di sua iniziativa, ridurre la durata di una corsa, delle prove di qualificazione e delle prove libere.

Al Race Director compete la gestione della bagnatura della pista e della manutenzione della stessa, prima e durante la manifestazione.

#### ASSEGNAZIONE DELLE GARE

**L'assegnazione di manifestazioni nazionali titolate è soggetta alla**

**comprovata capacità organizzativa ed alle caratteristiche dell'impianto che, al minimo, dovrà disporre delle seguenti strutture:**

- Sala Segreteria e Direzione Gara
- Sala Giuria
- Locale Infermeria
- Sala cronometraggio
- Locale speakers
- Locale TV
- Sala stampa
- Impianto di irrigazione pista automatico e adeguata riserva d'acqua
- Servizi igienici area pubblico
- Paddock di almeno 15.000 mq. attrezzato con acqua calda e fredda, servizi igienici e corrente elettrica in quantità sufficiente
- Zona lavaggio moto attrezzata
- Pista di riscaldamento
- Zona preallineamento
- Zona segnalatori e meccanici
- Parco chiuso e parco verifiche tecniche
- Adeguato impianto di diffusione sonora (paddock e pubblico)
- Struttura di ricevimento permanente esterna alla pista (welcome point)
- Staff organizzativo numericamente e qualitativamente adeguato (segnalatori, addetti alla manutenzione, ecc.)
- Personale di sorveglianza professionale, dall'apertura del paddock al termine della manifestazione, con particolare riguardo al settore Minicross.

#### CRONOMETRAGGIO AUTOMATICO

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

#### LICENZE MOTOCROSS

- **CATEGORIA CADETTI (Promozionale fuoristrada Cadetto)-Cl.125 cc. (fino a 125 cc. 2T e fino a 250 cc. 4T)**  
I piloti in possesso di questa licenza sono abilitati a partecipare alle seguenti gare:
  - a) Titolate nazionali (ove previsto)
  - b) Gare Territoriali
  - c) Gare Nazionali ove previsto**Fascia d'età: cl. 125: nati tra l'1-1-1988 ed il 31-12-1991**  
**E' consentita la permanenza nella categoria per un massimo di due anni; pertanto la licenza Cadetti può essere richiesta solo per due volte.**
- **CATEGORIA JUNIOR NATIONAL – Classe 125 cc. (fino a 125 cc. 2T e fino a 250 cc. 4T)**  
I piloti in possesso di questa licenza sono abilitati a partecipare alle seguenti gare:
  - a) Campionati Assoluti d'Italia
  - b) Supercross
  - c) Campionato Italiano Motocross
  - d) Gare Nazionali ed Internazionali
  - e) Gare Territoriali**Fascia d'età: nati tra l'1-1-1985 ed il 31-12-1991**
- **CATEGORIA JUNIOR EXPERT – Classe 125 e Open**  
I piloti in possesso di questa licenza sono abilitati a partecipare alle seguenti gare:
  - a) Campionati Assoluti d'Italia

- b) Supercross
- c) Campionato Italiano Motocross
- d) Gare Nazionali ed Internazionali
- e) Gare Territoriali
- f) Gare di Sidecarcross

**Fascia d'età: nati tra l'1-1-1955 ed il 31-12-1990**

**- CATEGORIA JUNIOR FUORISTRADA – Classe 125 e Open**

I piloti in possesso di questa licenza sono abilitati a partecipare alle seguenti gare:

- a) Campionato Italiano Motocross
- b) Supercross
- c) Gare Territoriali

**Fascia d'età: nati tra l'1-1-1973 ed il 31-12-1990**

**- CATEGORIA SENIOR – Classe 125 e Open**

I piloti in possesso di questa licenza saranno abilitati a partecipare alle seguenti gare:

- a) Campionati Assoluti d'Italia
- b) Supercross
- c) Campionato Italiano Motocross
- d) Gare Nazionali ed Internazionali
- e) Gare Sidecarcross
- f) Gare Territoriali

**Fascia d'età: nati tra l'1-1-1955 ed il 31-12-1989**

**- CATEGORIA AMATORI FUORISTRADA – Classe 125 e Open**

I piloti in possesso di questa licenza saranno abilitati a partecipare alle seguenti gare:

- a) Gare Territoriali

**Fascia d'età: nati tra l'1-1-1935 ed il 31-12-1975**

**- CATEGORIA MIDDLE – Classe 125 e Open**

**Viene rilasciata a piloti che in passato sono stati titolari di licenza nazionale e che intendono ottenere una licenza per partecipare solo all'attività territoriale, ad esclusione di coloro che, per regolamento, devono rispettare i passaggi di categoria derivanti da risultato agonistico.**

**I piloti in possesso di questa licenza saranno abilitati a partecipare alla seguente attività:**

- a) Gare Territoriali

**PASSAGGI DI CATEGORIA 2005**

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

CAMPIONATO	POSIZIONE DI CLASSIFICA		PASSAGGIO A
	Dal	Al	
CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR NATIONAL	1°	3°	JUNIOR EXPERT
CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR EXPERT	1°	5°	SENIOR
CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA	1°	10°	SENIOR
CAMPIONATO REGIONALE FUORISTRADA CADETTI	Vincitore	1° classificato	FURISTRDA JUNIOR - JUNIOR NATIONAL
CAMPIONATO REGIONALE FUORISTRADA JUNIOR	1°	6°	AMATORI - JUN. NATIONAL - JUN. EXPERT

**RETROCESSIONI**

**E' vietata qualunque retrocessione**

**RILASCIO LICENZE PROMOZIONALI**

Le Licenze Promozionali vengono rilasciate dai competenti Comitati Regionali e/o Delegati Regionali dietro specifica richiesta accompagnata dai documenti previsti dalle norme.

I Piloti che in passato sono stati titolari di licenza nazionale NON potranno più richiedere ed ottenere alcuna licenza territoriale.

A tale proposito la responsabilità della legittima richiesta e del possesso della licenza è lasciata esclusivamente al titolare della stessa che, nel caso di violazione della norma, ne sopporta la conseguenza delle relative sanzioni previste dalle N.S.S.

Analoga disposizione vale per i Piloti che, in base alle N.S.S. 2004, rientrano nei casi previsti dalle disposizioni relative ai " Passaggi di Categoria " che, per qualunque motivo, siano in possesso di licenza diversa da quella prevista.

I Piloti che in passato sono stati titolari di licenza nazionale e non intendono più rinnovarla, possono richiedere la nuova licenza MIDDLE che consente loro di partecipare alla sola attività territoriale, nel rispetto delle norme previste dai competenti Organi periferici.

**GIRO DI RICOGNIZIONE**

**In tutte le manifestazioni il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

**Terminato il giro di ricognizione i piloti si dovranno avviare direttamente al parco d'attesa e da qui, su ordine del Direttore di Gara, inizieranno l'allineamento al cancello di partenza.**

**PREMIAZIONE**

La somma dei punti ottenuti dal pilota nelle corse disputate determina la classifica assoluta in base alla quale verrà effettuata la premiazione protocolle.

**RESPONSABILITA' OGGETTIVA**

**Ogni pilota risponde disciplinarmente per se stesso, per i suoi meccanici, segnalatori ed accompagnatori di tutti i fatti avvenuti durante o in occasione di una manifestazione. E' fatto obbligo alle persone succitate partecipanti alle manifestazioni di avere un'età minima di anni 16 ed essere in possesso della tessera FMI in corso di validità. I lasciapassare riservati a piloti, meccanici e segnalatori sono strettamente personali e non possono essere ceduti a terzi.**

**Il mancato rispetto delle norme che regolano i lasciapassare sarà sanzionato con l'esclusione del pilota in oggetto dalla manifestazione e conseguente allontanato dal paddock.**

**PROVE LIBERE E DI QUALIFICAZIONE**

Sia nelle prove libere che in quelle di qualificazione è possibile ammettere in pista fino a 53 piloti contemporaneamente. Nel caso in cui i piloti presenti fossero in numero superiore a 53, andranno formati i gruppi composti dallo stesso numero di piloti (+ 1/2 nel secondo o terzo gruppo, se necessario).

**CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO MOTORI**

L'unico liquido refrigerante consentito è l'acqua. Non è ammesso alcun altro liquido e/o additivo. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla gara.

## CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

La circolazione dei veicoli all'interno dell'area dell'impianto può essere consentita solo per necessità di carattere operativo e nel rispetto delle più elementari norme di comportamento.

L'uso improprio del veicolo (scooters compresi) sarà sanzionato con il sequestro del veicolo sino al termine della manifestazione e l'ammenda di 300,00 da versare all'organizzatore, pena la mancata riconsegna del mezzo stesso.

## LOGO FMI

Solo gli Ufficiali di Gara nominati possono apporre il logo FMI sul proprio abbigliamento. Le Aziende di Promozione dovranno, nel caso, ottenere preventiva autorizzazione dalla Federazione Motociclistica Italiana e dovranno accompagnare il Logo con la scritta: "PROMOTORE F.M.I."

## REGOLAMENTO NAZIONALE MINICROSS

### ART. 1 - DEFINIZIONE

Le gare di minicross sono manifestazioni sportive tendenti alla graduale educazione, sportiva, tecnica ed agonistica dei futuri atleti motociclisti.

L'attività si svolge su crossodromi permanenti e/o provvisori omologati dai competenti Organi Federali.

Le manifestazioni titolate di Minicross potranno svolgersi esclusivamente su impianti permanenti che dispongono di cancello di partenza a retrocaduta, con 40 posti singoli.

### ART. 2 - CATEGORIE E FASCE DI ETÀ

Le gare di minicross si suddividono nelle seguenti categorie:

Categoria "A1":	DEBUTTANTI	(nati negli anni 1998/1996)
Categoria "A2":	DEBUTTANTI	(nati negli anni 1998/1996)
Categoria "B":	CADETTI	(nati negli anni 1996/1993)
Categoria "C":	JUNIOR	(nati negli anni 1992/1995)
Categoria "D":	SENIOR	(nati negli anni 1993/1990)

A1 Debuttanti: motocicli senza marce

A2 Debuttanti: motocicli con marce

Per l'appartenenza a tutte le categorie fa fede l'anno di nascita

### ART. 3 - LICENZE

Tutti i Piloti dovranno essere in possesso di Licenza Minicross rilasciata dal competente Organo territoriale.

### ART. 4 - MOTOCICLI

#### CATEGORIA "A" - DEBUTTANTI

- Cilindrata massima 65cc. motocicli esclusivamente di serie (compresi i monomarcia).
- Carburatore di serie.
- Silenziatore e marmitta di serie
- Numero marce massimo 6 (sei).
- Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i.

#### CATEGORIA "B" - CADETTI

- **Cilindrata massima 65cc. motocicli esclusivamente di serie.**
- Carburatore esclusivamente di serie.
- Marmitta e silenziatore esclusivamente di serie ed omologati
- Numero marce massimo 6 (sei).
- Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i.
- Peso minimo del motociclo, con olio motore e liquido di raffreddamento, senza carburante: Kg. 64.

#### CATEGORIA "C" - JUNIOR

- Cilindrata massima 85cc. motocicli esclusivamente di serie.
- Carburatore esclusivamente di serie.
- Marmitta e silenziatore esclusivamente di serie ed omologati
- Numero marce massimo 6 (sei).
- Ammortizzatore/i posteriore/i libero/i.
- Peso minimo del motociclo, con olio motore e liquido di raffreddamento, senza carburante: Kg. 64.

#### CATEGORIA "D" - SENIOR

- Cilindrata massima 85cc, motocicli in commercio (esclusi i prototipi)
- Senza alcun vincolo.
- Peso minimo del motociclo senza carburante: Kg. 64



## ART. 5 - DIMENSIONI MOTOCICLI

I piloti dovranno essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (pilota in sella). E' vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, anche durante la fase di partenza, pena l'esclusione dalla gara.

Le ruote, montate all'origine sul motociclo di serie, dovranno essere di diametro compreso fra i seguenti valori

- anteriore: minimo 14" (10" per Monomarcia) - massimo 19"
- posteriore: minimo 12" - massimo 16" (18" per Monomarcia)
- MONOMARCIA: anteriore min. 10" – posteriore massimo 18"

Per la categoria SENIOR è possibile utilizzare mezzi di serie con ruote delle seguenti dimensioni:

- anteriore: massimo 21"
- posteriore: massimo 19"

## ART. 6 - OMOLOGAZIONI MOTOCICLI

Il motociclo di serie deve corrispondere esattamente alla fiche di omologazione presentata dalla Casa costruttrice ed approvata dalla Federazione Motociclistica Italiana.

E' consentita la sostituzione e/o la modifica solo delle seguenti parti:

- ammortizzatore posteriore
- getti del carburatore
- pneumatici
- materiali di consumo e parti di consumo (candele, fili elettrici, parti in plastica ecc.)

In particolare NON è ammessa alcuna modifica al motore, telaio, sospensione anteriore e sistema di scarico (l'impianto di scarico deve essere originale, riportare impresso il marchio di fabbricazione e mantenere inalterato il volume dell'espansione), parti elettriche ed elettroniche.

Le Aziende dovranno produrre alla F.M.I., entro il 30 novembre di ogni anno, le fiches di omologazione ed i dati tecnici dei motocicli da sottoporre all'approvazione; dovranno altresì mettere a disposizione anche le seguenti parti dei motocicli prodotti e/o importati:

- Cilindro
- Testata
- Carburatore
- Albero motore
- Impianto di scarico completo
- Tipo, modello, marca e valori di riferimento delle apparecchiature elettriche ed elettroniche

L'elenco dei motocicli omologati verrà divulgato attraverso la pubblicazione sul Bollettino federale.

I modelli di nuova produzione, non compresi tra quelli già omologati, saranno ammessi alle competizioni solo dopo aver ottenuto la prescritta omologazione da parte dei competenti Organi federali.

Nel corso delle manifestazioni verranno effettuati controlli a campione per verificare la rispondenza del motociclo alle norme in vigore (motocicli di serie).

Oltre ai motocicli dei primi tre piloti classificati in ogni categoria (verifiche tecniche obbligatorie), potranno essere verificati altri motocicli su indicazione dei competenti Organi federali (Commissario di Gara, Direttore di Gara ecc.)

Nel caso venissero rilevate difformità rispetto al motociclo di serie, il pilota alla guida del motociclo interessato verrà escluso dall'ordine di arrivo.

## ART. 7 - TARGHE PORTANUMERO

I motocicli devono essere equipaggiati con targhe portanumero, una anteriore e due laterali, e devono rispettare le seguenti colorazioni:

Categorie

"A" = Fondo verde numero bianco

"B" = Fondo nero numero bianco

"C" = Fondo giallo e numeri neri

"D": = Fondo bianco e numeri neri

Le caratteristiche e le dimensioni devono corrispondere a quanto previsto dal RMS 1 Motocicli ed equipaggiamento.

## ART. 8 – EQUIPAGGIAMENTO

L'equipaggiamento deve corrispondere a quanto previsto dalle norme.

## ART. 9 – VERIFICHE TECNICHE

### A - PUNZONATURA

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

### B - PROVA FONOMETRICA

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

**Limite massimo di rumorosità: 98 dB/A (+2 dB/A per le verifiche effettuate al termine di una corsa)**

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

## ART. 10 - PROVE UFFICIALI

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

Per essere ammessi alle corse i piloti dovranno aver percorso almeno 1 giro del circuito in tutti i giorni di gara.

## ART. 11 - SVOLGIMENTO DELLE GARE

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

### - QUALIFICAZIONI:

Le qualificazioni si svolgeranno il giorno precedente la gara.

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

Prima prova di campionato – mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

Dalla seconda prova di campionato – secondo l'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica alla prima batteria, il secondo alla seconda e così di seguito fino alla 15ma posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

### - GARA

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

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

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

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

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

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

La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.

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

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

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

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

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

#### ART. 12 - DURATA

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

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

#### ART. 13 - AIUTO ESTERNO

E' severamente vietato qualunque aiuto esterno sia nella fase di partenza che durante la gara, lungo tutto il percorso.

Solo il personale di percorso è abilitato ad intervenire per rimuovere motocicli che potrebbero creare situazioni di pericolo.

#### ART. 14 - RECLAMI

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

#### ART. 15 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Ogni pilota risponde disciplinarmente per se stesso, per i meccanici ed accompagnatori, di tutti i fatti avvenuti e degli atti commessi durante o in occasione della manifestazione.

E' fatto obbligo a tutte le persone succitate e soprattutto ai genitori dei piloti partecipanti alle manifestazioni di essere in possesso della tessera FMI valida per l'anno in corso, pena la non ammissione del pilota alla manifestazione.

Prima dell'inizio di ogni manifestazione è obbligatorio tenere una riunione informativa con piloti, meccanici ed accompagnatori, a cura del Direttore di Gara.

#### ART. 16 – PUNTEGGI

Di massima, verranno assegnati i seguenti punti in ciascuna corsa disputata, salvo quanto diversamente disposto dal Regolamento specifico.

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

## CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA

### 01) CLASSI

- 125: (fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T)
- Open: (da 175 a 500 cc 2T e fino a 650 cc 4T)

### 02) PILOTI AMMESSI

#### A - CLASSE 125 E OPEN

Saranno ammessi alle manifestazioni i piloti in possesso di licenza Senior Motocross, Junior Expert Motocross.

Junior National Motocross secondo il seguente criterio:

- i primi 25 piloti classificati in ciascuna classe del Campionato Italiano Motocross dell'anno precedente, nella sola classe 125;
- i primi 20 piloti della classifica provvisoria del Campionato Italiano Motocross dell'anno in corso.

Potranno inoltre essere ammessi ulteriori piloti su indicazione dei competenti Organi FMI.

#### C - PARTECIPAZIONE PILOTI STRANIERI

E' consentita la partecipazione di Piloti stranieri in possesso sia di Licenza rilasciata da una Federazione Europea accompagnata da Nulla Osta di tipo "A" che di Piloti in possesso di Licenza Internazionale e relativo Nulla Osta rilasciati dalla propria Federazione di appartenenza.

### 03) NUMERO DI GARA

Ad ogni pilota iscritto verrà assegnato un numero di gara fisso per tutte le manifestazioni dei Campionati Assoluti d'Italia, rispettando, ove possibile, l'ordine di classifica del Campionato dell'anno precedente e privilegiando la posizione acquisita dal Pilota della Classe 125.

### 04) RACE DIRECTOR

E' istituita la figura del Race Director, nominato dalla FMI, al quale compete la responsabilità completa della gestione della pista, dalla verifica preliminare alla manutenzione ed agli interventi (bagnatura compresa) durante la manifestazione (vedi norme specifiche).

### 05) OPERAZIONI PRELIMINARI

Il giorno precedente la gara nei seguenti orari:

Classe 125 - dalle ore 9.00 alle ore 10.00

Classe Open - dalle ore 10.00 alle ore 11.00

### 06) VERIFICHE TECNICHE

#### A - PUNZONATURA

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

Ogni pilota potrà punzonare fino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

#### B - PROVA FONOMETRICA

La verifica del livello di rumorosità dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Direttore di Gara e del Commissario Delegato e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

#### C - VERIFICA DEL PESO

Gli Organizzatori dovranno predisporre una idonea bilancia per la verifica del peso dei motocicli, sia durante le O.P. che al termine delle gare. Il peso

minimo dei motocicli senza carburante è il seguente:

- classe 125 cc. = Kg. 88
- classe 250 cc. = Kg. 98
- classe 500 cc. = Kg. 102

### 07) PROVE LIBERE

Il giorno precedente la gara:

- classe 125 - Gruppo A: dalle ore 11.00 alle ore 11.20
- classe 125 - Gruppo B: dalle ore 11.30 alle ore 11.50
- classe 125 - Gruppo C: dalle ore 12.00 alle ore 12.20
- classe Open - Gruppo A: dalle ore 12.30 alle ore 12.50
- classe Open - Gruppo B: dalle ore 13.00 alle ore 13.20

### 08) QUALIFICAZIONI

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

#### PRIMA PROVA DI CAMPIONATO

Mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

#### DALLA SECONDA PROVA DI CAMPIONATO

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

#### IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

- Prove cronometrate
- classe 125 Gr A (30 min) ore 14.00
- classe 125 Gr B (30 min) ore 14.35
- classe 125 Gr C (30 min) ore 15.10
- classe Open Gr A (30 min) ore 15.50
- classe Open Gr B (30 min) ore 16.30

#### IL GIORNO DELLA GARA:

- Warm-up
- classe 125 dalle ore 09,20 alle ore 10.00
- classe Open dalle ore 10.20 alle ore 11.00

I tempi fatti registrare nel Warm-up determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza.

### 09) GARA

Si disputerà su due corse di 35 minuti più 2 giri ciascuna.

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 40 piloti.

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni batteria di qualificazione e corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

#### ORARI DI GARA

- classe 125 1ª corsa	(35 min + 2 giri)	ore 13.45
- classe Open 1ª corsa	(35 min + 2 giri)	ore 14.35
- classe 125 2ª corsa	(35 min + 2 giri)	ore 15.45
- classe Open 2ª corsa	(35 min + 2 giri)	ore 16.35

### 10) VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati, mentre, al ter-

mine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

### 11) PUNTEGGI

In ogni corsa verrà assegnato il punteggio previsto nelle Disposizioni Generali.

### 12) MONTEPREMI

**Lordo Euro 9.220,00 per ogni classe** (classifica assoluta) a carico dell'organizzatore, compresa indennità di viaggio che dovrà essere corrisposta nella misura di 150,00 ad ognuno dei 40 piloti qualificati per la gara, in ciascuna classe.

1°	classificato	430
2°	classificato	370
3°	classificato	330
4°	classificato	300
5°	classificato	260
6°	classificato	240
7°	classificato	220
8°	classificato	200
9°	classificato	180
10°	classificato	160
11°	classificato	140
12°	classificato	120
13°	classificato	100
14°	classificato	85
15°	classificato	85

Totale 3220

**POLE POSITION** (warm-up il giorno della gara) a carico della FMI in ciascuna classe:

1° classificato	500,00
2° classificato	300,00
3° classificato	200,00

### 13) CLASSIFICA FINALE

La classifica finale verrà redatta considerando validi tutti i risultati acquisiti in ogni classe ed in ciascuna corsa.

### 14) PREMI FINALI DI MERITO

I premi finali di merito saranno corrisposti dalla FMI sulla base della classifica finale di ciascuna classe. **Montepremi totale 3.100,00 così suddiviso:**

<b>Cl. 125 cc.</b>	1°	<b>775,00</b>
	2°	<b>515,00</b>
	3°	<b>260,00</b>
<b>Cl. Open</b>	1°	<b>775,00</b>
	2°	<b>515,00</b>
	3°	<b>260,00</b>

### 15) TASSA DI ISCRIZIONE

Vedi tabella tasse d'iscrizione (Motocross parte generale)

### 16) CONTRIBUTIVO FEDERALE

Euro 5.000,00 ad ogni Organizzatore.

### 17) TITOLI ASSEGNATI

La classifica finale assegnerà i seguenti titoli:

- **CAMPIONE ASSOLUTO D'ITALIA**, in ciascuna delle due classi, al Pilota con passaporto italiano meglio classificato.  
**I punteggi verranno assegnati ricomponendo la classifica di ogni singola corsa dopo aver estrapolato i piloti che non partecipano all'assegnazione del titolo di Campione italiano ed assegnando ai soli aventi diritto tutti i punti a disposizione a partire dal più elevato.**
- **VINCITORE DEI CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA**, al Pilota primo classificato in ciascuna delle due classi.

## CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS JUNIOR EXPERT / SENIOR

### 01) CLASSI

- 125: (fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T)
- Open: (da 175 a 500 cc 2T e fino a 650 cc 4T)

### 02) PILOTI AMMESSI

Saranno ammessi alla manifestazione i piloti in possesso di licenza Motocross Junior Expert, Senior, UEM (o di Federazione nazionale europea) e FIM:

### 3) SVOLGIMENTO CAMPIONATO

N° prove: sei.

### 4) OPERAZIONI PRELIMINARI

Il giorno precedente la gara:

**Classe 125:** dalle ore 8.00 alle ore 8.45

**Classe open:** dalle ore 9.00 alle ore 9.45

### 5) VERIFICHE TECNICHE

#### A) - TARGHE PORTANUMERO

I motocicli dovranno essere presentati alle verifiche tecniche provvisti del numero di gara apposto sulle tabelle portanumero, rispettando i seguenti colori:

- |                 |              |               |
|-----------------|--------------|---------------|
| - SENIOR        | Fondo GIALLO | Numero NERO   |
| - JUNIOR EXPERT | Fondo NERO   | Numero BIANCO |

#### B) - PUNZONATURA

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

Ogni pilota potrà punzonare sino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

#### C) - PROVA FONOMETRICA

La verifica del livello di rumorosità dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Direttore di Gara e del Commissario Delegato e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

#### D) - VERIFICA DEL PESO

Gli Organizzatori dovranno predisporre una idonea bilancia per la verifica del peso dei motocicli, sia durante le O.P. che al termine delle gare. Il peso minimo dei motocicli senza carburante è il seguente:

- classe 125 cc. = Kg. 88
- classe 250 cc. = Kg. 98
- classe 500 cc. = Kg. 102

### 6) PROVE LIBERE E WARM-UP

#### IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

La composizione dei gruppi verrà effettuata in base all'ordine di presentazione alle Operazioni Preliminari.

- |               |          |                 |                |
|---------------|----------|-----------------|----------------|
| - classe 125  | Gruppo A | dalle ore 9.20  | alle ore 9.50  |
| - classe 125  | Gruppo B | dalle ore 10.00 | alle ore 10.30 |
| - classe 125  | Gruppo C | dalle ore 10.40 | alle ore 11.10 |
| - classe Open | Gruppo A | dalle ore 11.20 | alle ore 11.50 |
| - classe Open | Gruppo B | dalle ore 12.00 | alle ore 12.30 |
| - classe Open | Gruppo C | dalle ore 12.40 | alle ore 13.10 |

#### IL GIORNO DELLA GARA:

- Warm-up

I tempi fatti registrare nel Warm-up stabiliranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza.

- |               |          |                |                |
|---------------|----------|----------------|----------------|
| - classe 125  | Gruppo B | dalle ore 8.30 | alle ore 8.45  |
| - classe 125  | Gruppo A | dalle ore 8.55 | alle ore 9.10  |
| - classe Open | Gruppo B | dalle ore 9.20 | alle ore 9.35  |
| - classe Open | Gruppo A | dalle ore 9.45 | alle ore 10.00 |

Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente percorrere almeno un giro di prova il giorno della gara.

### 7) QUALIFICAZIONI

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

Prima prova di campionato – mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

Dalla seconda prova di campionato – secondo l'ordine di classifica di Campionato, assegnando il pilota primo in classifica alla prima batteria, il secondo alla seconda e così di seguito fino alla 15<sup>ma</sup> posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

#### IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

- |               |      |                    |
|---------------|------|--------------------|
| - classe 125  | Gr A | (30 min) ore 14.00 |
| - classe Open | Gr A | (30 min) ore 14.40 |
| - classe 125  | Gr B | (30 min) ore 15.20 |
| - classe Open | Gr B | (30 min) ore 16.00 |
| - classe 125  | Gr C | (30 min) ore 16.40 |
| - classe Open | Gr C | (30 min) ore 17.20 |

### 8) GARA

Si disputerà su due corse di 25 minuti più 2 giri ciascuna.

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 80 piloti in ognuna delle due classi, suddivisi in gruppi di 40 piloti ciascuno.

La composizione delle batterie dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che hanno fatto registrare i migliori 20 tempi in ciascuna delle 2 prove di qualificazione (13+13+14 nel caso di 3 prove di qualificazione) e al gruppo "B" i 20 piloti che hanno fatto registrare i successivi migliori tempi nelle due prove di qualificazione (13+13+14 nel caso di 3 prove di qualificazione).

Nel caso in cui vi fossero più piloti con il medesimo miglior tempo, l'assegnazione dell'ultimo posto disponibile, verrà determinato considerando, quale discriminante, il secondo miglior tempo fatto registrare e, in caso di ulteriore parità, il maggior numero di giri percorsi nelle prove di qualificazione.

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

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

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

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

La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.



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

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

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

#### - Warm-up

Il tempo fatto registrare nel Warm-up determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza.

La composizione delle batterie dovrà rispettare l'ordine di classifica delle prove di qualificazione (il primo della prima prova, il primo della seconda ed eventualmente il primo della terza. A seguire, il secondo della prima prova, il secondo della seconda ed il secondo della terza e così sino al termine della composizione).

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa **10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

La gara dovrà rispettare i seguenti orari di svolgimento:

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

- Classe 125	1ª corsa Gruppo "B"	(25 min.+ 2 giri) ore 10.15
- Classe open	1ª corsa Gruppo "B"	(25 min.+ 2 giri) ore 11.00
- Classe 125	2ª corsa Gruppo "B"	(25 min.+ 2 giri) ore 11.45
- Classe open	2ª corsa Gruppo "B"	(25 min.+ 2 giri) ore 12.30
- Classe 125	1ª corsa Gruppo "A"	(25 min.+ 2 giri) ore 14.30
- Classe Open	2ª corsa Gruppo "A"	(25 min.+ 2 giri) ore 15.15
- Classe 125	2ª corsa Gruppo "A"	(25 min.+ 2 giri) ore 16.00
- Classe Open	2ª corsa Gruppo "A"	(25 min.+ 2 giri) ore 16.45

#### 9) VERIFICHE FINALI

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

#### 10) PUNTEGGI

In ogni corsa di ogni classe verrà assegnato il punteggio riportato nello schema a pag. ?.

#### 11) MONTEPREMI FINALE

A totale carico della F.M.I. così suddiviso:

**Categoria SENIOR 10.215,00 in ciascuna classe**

**Categoria JUNIOR EXPERT 8.050,00 in ciascuna classe**

#### 12) CLASSIFICA FINALE

La classifica finale di Campionato verrà redatta considerando i punteggi di tutte le corse disputate, distribuiti nell'ambito della categoria di licenza posseduta; **dal totale dei punti dovrà essere sottratto il valore di due corse (anche se non disputate).**

I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:

Campione Italiano Senior - Campione Italiano Junior Expert

In ciascuna delle due classi, al Pilota con passaporto italiano meglio classificato.

**TABELLA PUNTI  
CAMPIONATO ITALIANO  
SENIOR - JUNIOR EXPERT**

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

TABELLA MONTEPREMI FINALE CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS					
POS CLASS	DI	SENIOR		JUNIOR EXPERT	
		CLASSE 125	CLASSE OPEN	CLASSE 125	CLASSE OPEN
1		2.065,00	2.065,00	1.810,00	1.810,00
2		1.550,00	1.550,00	1.290,00	1.290,00
3		1.035,00	1.035,00	775,00	775,00
4		775,00	775,00	515,00	515,00
5		520,00	520,00	415,00	415,00
6		410,00	410,00	360,00	360,00
7		360,00	360,00	310,00	310,00
8		310,00	310,00	260,00	260,00
9		260,00	260,00	235,00	235,00
10		230,00	230,00	205,00	205,00
11		210,00	210,00	155,00	155,00
12		210,00	210,00	155,00	155,00
13		210,00	210,00	155,00	155,00
14		210,00	210,00	155,00	155,00
15		210,00	210,00	130,00	130,00
16		180,00	180,00	130,00	130,00
17		180,00	180,00	130,00	130,00
18		180,00	180,00	130,00	130,00
19		180,00	180,00	105,00	105,00
20		155,00	155,00	105,00	105,00
21		155,00	155,00	105,00	105,00
22		155,00	155,00	105,00	105,00
23		155,00	155,00	105,00	105,00
24		155,00	155,00	105,00	105,00
25		155,00	155,00	105,00	105,00
<b>Totale</b>		<b>10.215,00</b>	<b>10.215,00</b>	<b>8.050,00</b>	<b>8.050,00</b>

I punteggi verranno assegnati ricomponendo la classifica di ogni singola corsa dopo aver estrapolato i piloti che non partecipano all'assegnazione del titolo di Campione italiano, assegnando ai soli aventi diritto tutti i punti a disposizione a partire dal più elevato.

In caso di parità di punti al termine del Campionato Italiano, tra due o più piloti, per la determinazione della posizione di classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:

- 1) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate.
- 2) L'esito degli incontri diretti tra i piloti interessati.
- 3) La classifica assoluta dell'ultima gara del Campionato.
- 4) La posizione di classifica ottenuta nella seconda corsa dell'ultima gara del Campionato.

### 13) PREMI FINALI DI MERITO

I premi finali di merito saranno corrisposti dalla FMI sulla base della classifica finale di ciascuna classe. Montepremi totale E 2330. così suddiviso:

Cl. 125 cc.	1°	515,00
	2°	390,00
	3°	260,00
	Tot.	1.165,00
Cl. Open	1°	515,00
	2°	390,00
	3°	260,00
	Tot.	1.165,00

### 14) TASSA DI ISCRIZIONE

Vedi tabella tasse d'iscrizione (Motocross parte generale).

TIME TABLE CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS JUNIOR EXPERT - SENIOR				
DESCRIZIONE	SABATO		DOMENICA	
	dalle ore	alle ore	dalle ore	alle ore
<b>OPERAZIONI PRELIMINARI</b>				
Classe 125	8.00	8.45		
Classe OPEN	9.00	9.45		
<b>PROVE LIBERE</b>				
Classe 125 - Gr "A"	09.20	09.50	08.55	09.10
Classe 125 - Gr "B"	10.00	10.30	08.30	08.45
Classe 125 - Gr "C"	10.40	11.10		
Classe OPEN - Gr "A"	11.20	11.50	09.45	10.00
Classe OPEN - Gr "B"	12.00	12.30	09.20	09.35
Classe OPEN - Gr "C"	12.40	13.10		
<b>QUALIFICAZIONI</b>				
Classe 125 - Gr "A"	14.00	14.30		
Classe OPEN - Gr "A"	14.40	15.10		
Classe 125 - Gr "B"	15.20	15.50		
Classe OPEN - Gr "B"	16.00	16.30		
Classe 125 - Gr "C"	16.40	17.10		
Classe OPEN - Gr "C"	17.20	17.50		
<b>GARA</b>				
Classe 125 - 1a corsa Gr "B"			10.15	
Classe OPEN - 1a corsa Gr "B"			11.00	
Classe 125 - 2a corsa Gr "B"			11.45	
Classe OPEN - 2a corsa Gr "B"			12.30	
Classe 125 - 1a corsa Gr "A"			14.30	
Classe OPEN - 1a corsa Gr "A"			15.15	
Classe 125 - 2a corsa Gr "A"			16.00	
Classe OPEN - 2a corsa Gr "A"			16.45	

## CAMPIONATO ITALIANO MOTOCROSS JUNIOR NATIONAL CAMPIONATO ITALIANO MINICROSS

### CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR NATIONAL

#### 01) CLASSI

- 125: (fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T)

#### 02) PILOTI AMMESSI

Saranno ammessi alla manifestazione i piloti in possesso di licenza Motocross Junior National.

#### 3) SVOLGIMENTO CAMPIONATO

N° prove: sei (12 corse)

#### 4) OPERAZIONI PRELIMINARI

Il giorno precedente la gara.

#### 5) VERIFICHE TECNICHE

##### A) - TARGHE PORTANUMERO

I motocicli dovranno essere presentati alle verifiche tecniche provvisti del numero di gara apposto sulle tabelle portanumero, rispettando i seguenti colori:

- JUNIOR NATIONAL      Fondo BIANCO      Numero NERO

##### B) - PUNZONATURA

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

Ogni pilota potrà punzonare sino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

##### C) - PROVA FONOMETRICA

La verifica del livello di rumorosità dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai motocicli dei primi tre piloti classificati, ad altri tre estratti a sorte (numero di gara) a cura del Direttore di Gara e del Commissario Delegato e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori motocicli.

La misurazione sarà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

##### D) - VERIFICA DEL PESO

Gli Organizzatori dovranno predisporre un'ideale bilancia per la verifica del peso dei motocicli, sia durante le O.P. sia al termine delle gare. Il peso minimo dei motocicli senza carburante è il seguente:

- classe 125 cc. = Kg. 88

#### 6) PROVE LIBERE

##### IL GIORNO PRECEDENTE LA GARA:

La composizione dei gruppi sarà effettuata in base all'ordine di presentazione alle Operazioni Preliminari.

##### IL GIORNO DELLA GARA:

Tutti i piloti dovranno obbligatoriamente percorrere almeno un giro di prova il giorno della gara.

#### 7) QUALIFICAZIONI

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

Prima prova di campionato – mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

Dalla seconda prova di campionato – secondo l'ordine di classifica di Campionato ed assegnando il pilota primo in classifica alla prima batteria, il secondo alla seconda e così di seguito fino alla 15ma posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

#### 8) GARA

Si disputerà su due corse di 20 minuti più 2 giri ciascuna.

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 80 piloti.

La composizione delle batterie dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che hanno fatto registrare i migliori 20 tempi in ciascuna delle 2 prove di qualificazione (13+13+14 nel caso di 3 prove di qualificazione) e al gruppo "B" i 20 piloti che hanno fatto registrare i successivi migliori tempi nelle due prove di qualificazione (13+13+14 nel caso di 3 prove di qualificazione).

Nel caso in cui vi fossero più piloti con il medesimo miglior tempo, l'assegnazione dell'ultimo posto disponibile sarà determinato considerando, quale discriminante, il secondo miglior tempo fatto registrare e, in caso di ulteriore parità, il maggior numero di giri percorsi nelle prove di qualificazione.

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

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

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

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

La procedura di partenza sarà espletata dal Direttore di Gara.

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

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

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

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

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

La gara dovrà rispettare i seguenti orari di svolgimento:

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa.**

#### 9) VERIFICHE FINALI

Al termine di ciascuna corsa dovrà essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi 5 piloti classificati, mentre, al termine

dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 5 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario Delegato FMI e del Direttore di Gara, dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

#### 10) PUNTEGGI

In ogni corsa verrà assegnato il seguente punteggio:

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

#### 11) MONTEPREMI FINALE

8.050,00 totali a carico della F.M.I.:

CAMPIONATO ITALIANO MONTEPREMI			
POS CLASS	JUNIOR NATIONAL	POS CLASS	JUNIOR NATIONAL
1	€ 1.810,00	14	€ 155,00
2	€ 1.290,00	15	€ 130,00
3	€ 775,00	16	€ 130,00
4	€ 515,00	17	€ 130,00
5	€ 415,00	18	€ 130,00
6	€ 360,00	19	€ 105,00
7	€ 310,00	20	€ 105,00
8	€ 260,00	21	€ 105,00
9	€ 235,00	22	€ 105,00
10	€ 205,00	23	€ 105,00
11	€ 155,00	24	€ 105,00
12	€ 155,00	25	€ 105,00
13	€ 155,00	<b>Totale:</b>	<b>L. 8.050,00</b>

#### 12) CLASSIFICA FINALE

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

Il titolo assegnato sarà pertanto il seguente:

Campione Italiano Junior National

In caso di parità di punti al termine del Campionato Italiano, tra due o più piloti, per la determinazione della posizione di classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:

- 1) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate.
- 2) L'esito degli incontri diretti tra i piloti interessati.
- 3) La classifica assoluta dell'ultima gara del Campionato.
- 4) La posizione di classifica ottenuta nella seconda corsa dell'ultima gara del Campionato.

#### 13) PREMI FINALI DI MERITO

I premi finali di merito saranno corrisposti dalla FMI sulla base della classifica finale di ciascuna classe. Montepremi totale 1165,00 così suddiviso:

Cl. 125 cc.	1°	515,00
	2°	390,00
	3°	260,00
	Tot.	1.165,00

#### 14) TASSA DI ISCRIZIONE

Vedi tabella tasse d'iscrizione Motocross parte generale

#### 15) CONTRIBUTO FEDERALE

1.000,00 all'organizzatore di ogni prova

## CAMPIONATO ITALIANO MINICROSS

Il Campionato Italiano Minicross si dovrà svolgere esclusivamente su piste permanenti con cancello di partenza di 40 posti a retrocaduta. Le piste dovranno comunque essere verificate ed omologate dal tecnico federale prima dello svolgimento della manifestazione di minicross.

### ART. 1 - LICENZE

Licenze Minicross ammesse: Cadetti, Junior, Senior.

### ART. 2 - NUMERO DI GARE

Numero 6 (sei) gare di 2 (due) corse ciascuna per ogni categoria.

### ART. 3 - ISCRIZIONI

Dovranno pervenire al Centro raccolta, presso il Promotore, almeno 15 giorni prima della data di svolgimento della manifestazione. Vedi tabella tasse di iscrizione (Motocross parte generale) Potranno essere accettate le iscrizioni anche il giorno precedente la gara, sino alle ore 9.00, contro versamento della doppia tassa.

### ART. 4 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le O.P. verranno effettuate il giorno precedente la gara

### ART. 5 – VERIFICHE TECNICHE

#### A - PUNZONATURA

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

#### B - PROVA FONOMETRICA

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

### ART. 6 - PROVE LIBERE

Il giorno precedente la gara, al termine delle O.P.

### ART. 7 - QUALIFICAZIONI E GARA

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

### ART. 8 - VALIDITÀ

Il Trofeo sarà valido se verranno disputate almeno sei corse per ogni categoria.

### ART. 9 - VERIFICHE

Immediatamente dopo il termine dell'ultima corsa di ciascun pilota i motocicli dei primi cinque classificati di ogni categoria e classe, più un motociclo estratto a sorte e tutti quelli che il Commissario di Gara dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti, a disposizione del Commissario di Gara, per le verifiche tecniche.

A richiesta del Commissario di Gara e/o del Direttore di Gara e/o del Race Director potranno essere verificati ulteriori motocicli.

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

### ART. 10 - CLASSIFICA FINALE

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

In caso di parità di punti al termine del Campionato, sarà discriminante e determinante il risultato ottenuto nell'ultima corsa alla quale i Piloti interessati hanno partecipato.

### ART. 11 - MEETING

Prima dell'inizio delle batterie di qualificazione è obbligatorio tenere una riunione informativa con piloti, meccanici ed accompagnatori, a cura del Direttore di Gara.

## CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR NATIONAL e MINICROSS

### TIME TABLE

		SABATO		DOMENICA	
<b>OPERAZIONI PRELIMINARI E VERIFICHE TECNICHE</b>					
Junior National		7.30	8.30		
Minicross		8.30	10.00		
<b>PROVE LIBERE</b>					
<b>Junior National</b>	Gruppo C	30 minuti	8.45	9.15	
<b>Junior National</b>	Gruppo B	30 minuti	9.25	9.55	15 minuti
<b>Junior National</b>	Gruppo A	30 minuti	10.05	10.35	15 minuti
Cadetti Minicross	Gruppo A	20 minuti	10.45	11.05	10 minuti
Cadetti Minicross	Gruppo B	20 minuti	11.15	11.35	10 minuti
Junior Minicross	Gruppo A	20 minuti	11.45	12.05	10 minuti
Junior Minicross	Gruppo B	20 minuti	12.15	12.35	10 minuti
Senior Minicross	Gruppo A	20 minuti	12.45	13.05	10 minuti
Senior Minicross	Gruppo B	20 minuti	13.15	13.35	10 minuti
<b>QUALIFICAZIONI</b>					
Cadetti Minicross	Gruppo A	15 minuti	13.45	14.00	
Cadetti Minicross	Gruppo B	15 minuti	14.10	14.25	
Junior Minicross	Gruppo A	15 minuti	14.35	14.50	
Junior Minicross	Gruppo B	15 minuti	15.00	15.15	
Senior Minicross	Gruppo A	15 minuti	15.25	15.40	
Senior Minicross	Gruppo B	15 minuti	15.50	16.05	
<b>Junior National</b>	Gruppo A	20 minuti	16.10	16.30	
<b>Junior National</b>	Gruppo B	20 minuti	16.40	17.00	
<b>Junior National</b>	Gruppo C	20 minuti	17.10	17.30	
<b>BRIEFING CON I PILOTI</b>		18.00			
<b>GARA</b>					
<b>Junior National</b>	Gruppo B	1° Corsa		20 min + 2 giri	10.00
Senior Minicross	Gruppo B	1° Corsa		15 min + 2 giri	10.35
Junior Minicross	Gruppo B	1° Corsa		12 min + 2 giri	11.00
Cadetti Minicross	Gruppo B	1° Corsa		10 min + 2 giri	11.25
<b>Junior National</b>	Gruppo B	2° Corsa		20 min + 2 giri	11.45
Senior Minicross	Gruppo B	2° Corsa		15 min + 2 giri	12.20
Junior Minicross	Gruppo B	2° Corsa		12 min + 2 giri	12.50
Cadetti Minicross	Gruppo B	2° Corsa		10 min + 2 giri	13.10
<b>Junior National</b>	Gruppo A	1° Corsa		20 min + 2 giri	14.00
Cadetti Minicross	Gruppo A	1° Corsa		10 min + 2 giri	14.35
Junior Minicross	Gruppo A	1° Corsa		12 min + 2 giri	15.00
Senior Minicross	Gruppo A	1° Corsa		15 min + 2 giri	15.25
Cadetti Minicross	Gruppo A	2° Corsa		10 min + 2 giri	15.45
Junior Minicross	Gruppo A	2° Corsa		12 min + 2 giri	16.10
Senior Minicross	Gruppo A	2° Corsa		15 min + 2 giri	16.40
<b>Junior National</b>	Gruppo A	2° Corsa		20 min + 2 giri	17.20
<b>PREMIAZIONE</b>					17.30



## TROFEO DELLE REGIONI "GIAMPAOLO MARINONI"

Gara in prova unica a carattere nazionale per squadre di regione.

### ART. 01 - CONDUTTORI

Sono ammessi i conduttori in possesso di licenza minicross in corso di validità

Categorie ammesse

- B - CADETTI

- C - JUNIOR

- D - SENIOR

### ART. 02 - MOTOCICLI

Come da regolamento nazionale minicross.

### ART. 03 - PARTECIPAZIONE

La partecipazione è aperta a squadre di regione designate dal Comitato regionale di competenza e composte da piloti di nazionalità italiana, **residenti** nella regione stessa.

Ogni Regione può iscrivere un numero massimo di SEI squadre.

### ART. 04 - COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

**Ogni squadra o rappresentativa regionale dovrà essere composta da un pilota di ciascuna categoria (massimo 3 piloti, minimo 2).**

La composizione della squadra precedentemente iscritta potrà essere modificata sino ad un'ora prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari.

### ART. 05 - ISCRIZIONI

Le squadre dovranno essere iscritte a cura del Comitato Regionale proponente.

Le iscrizioni dovranno pervenire al Centro raccolta, presso il Promotore, almeno 30 giorni prima della data di effettuazione della manifestazione. La tassa di iscrizione è rilevabile dalla Tabella tasse iscrizione (Motocross parte generale)

### ART. 06 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le O.P. verranno effettuate il giorno antecedente la gara dalle ore 14.00 alle ore 16.00.

### ART. 07- VERIFICHE TECNICHE

#### A - PUNZONATURA

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

Ogni pilota potrà punzonare un solo motociclo che userà per l'intera gara.

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

#### B - PROVA FONOMETRICA

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

### ART. 08 – NUMERI DI GARA E TARGHE PORTANUMERO

**Ad ogni squadra verrà assegnato un numero di gara, uguale per le tre categorie, rispettando, almeno per le prime cinque squadre, l'ordine di classifica del Trofeo svoltosi l'anno precedente.**

I colori delle targhe portanumero e dei numeri di gara sono:

- Classi B-C fondo GIALLO numeri NERI

- Classi D fondo BIANCO numeri NERI

### ART. 09 - NUMERO DI PILOTI

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso di gara deve corrispondere a quanto definito dal certificato di omologazione della pista.

### ART. 10 - DISPONIBILITÀ DELLA PISTA

E' fatto obbligo agli organizzatori di consentire l'uso, gratuito, della pista il giorno precedente la manifestazione, dalle ore 16 alle ore 19.

### ART. 11 - PROVE LIBERE

Tutti i piloti presenti alle Operazioni Preliminari avranno a disposizione 30 minuti di prove libere.

Per essere ammessi alla manifestazione ciascun pilota dovrà aver percorso almeno 1 giro del circuito in tutti i giorni di gara.

### ART. 12 - ALLINEAMENTO AL CANCELLO DI PARTENZA

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

### ART. 13. - COMPOSIZIONE DELLE BATTERIE

Al termine delle batterie di qualificazione verrà composta la classifica a squadre.

La squadra meglio classificata di ogni Regione acquisisce il diritto di partecipazione nel gruppo "A"; le restanti posizioni verranno assegnate in base alla classifica, dopo aver estrapolato le quadre aventi diritto.

Nel caso in cui, nel Gruppo "B", il numero di partecipanti nelle categorie Cadetti e Junior fosse inferiore a 13 unità in una delle due categorie, le stesse possono essere accorpate in un'unica batteria.

### ART. 14 - PARTENZE

La prima corsa prenderà il via alle ore 15.00.

Nel caso in cui fosse necessario disputare batterie di qualificazione, esse dovranno avere inizio alle ore 10.00 del giorno di gara, nel rispetto delle norme che regolano le gare di Minicross.

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco **d'attesa 10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

### ART. 15 - DURATA DELLE BATTERIE

Come da regolamento Minicross.

### ART. 16 – PUNTI E CLASSIFICA A SQUADRE

**Verranno assegnati i punti corrispondenti alla posizione di classifica di ciascun pilota in tutte le corse disputate (1 punto al primo, 2 punti al**

## MOTOCROSS FEMMINILE

secondo, 3 punti al terzo, ecc.).

**La mancata partecipazione o il mancato arrivo di un pilota in una corsa, comporta l'assegnazione di 41 punti alla squadra interessata, in ciascuna corsa ove il fatto si verifichi.**

La classifica a squadre verrà redatta considerando i migliori due punteggi assoluti individuali acquisiti da piloti della stessa squadra in ambedue le corse (somma di punti) ed in ciascuna categoria. Il minor punteggio corrisponde alla migliore posizione in classifica.

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

- La miglior posizione di classifica assoluta del terzo componente
- Il risultato dell'ultima corsa disputata (Senior).

#### ART. 17 - PREMI

Trofei per le prime 5 squadre classificate.

Trofeo "Giampaolo Marinoni" alla squadra prima classificata  
Medaglia ricordo a tutti i partecipanti

#### ART. 18 - RAPPRESENTANTE DI REGIONE E MEETING

Ogni Comitato Regionale dovrà nominare un rappresentante, responsabile della/e squadra/e, e comunicarne il nominativo, per lettera al Club organizzatore.

Il rappresentante regionale sarà l'unico interlocutore riconosciuto degli Ufficiali di Gara.

**Prima dell'inizio di ogni manifestazione è obbligatorio tenere una riunione informativa con i Rappresentanti di Regione, a cura del Direttore di Gara.**

#### ART. 19 - CONTRIBUTO FEDERALE

Euro 750,00 all'organizzatore della manifestazione.

#### ART. 20 - NORMA GENERALE

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali che regolano l'attività del Minicross.

#### 01) CLASSI

Classe: 125 (Fino a 125 cc. 2T e fino a 250 cc 4T)

#### 02) PILOTI AMMESSI

Saranno ammessi alla manifestazione i piloti di sesso femminile in possesso di qualunque licenza motocross.

#### 03) CORSE SUPPLEMENTARI

Il programma delle manifestazioni potrà contemplare anche corse supplementari con esclusione delle gare di Sidecarcross.

#### 04) OPERAZIONI PRELIMINARI

Avranno luogo il giorno della gara, dalle ore 8.30 alle ore 9.30.

#### 05) VERIFICHE TECNICHE

##### A - PUNZONATURA

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

Ogni pilota potrà punzonare un solo motociclo che userà per l'intera gara.

##### B - PROVA FONOMETRICA

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

#### 06) PROVE LIBERE

Verranno effettuate, per tutti i presenti alle O.P., il giorno della gara in due distinte sessioni della durata di 15 minuti ciascuna, con inizio alle ore 10.00.

#### 07) QUALIFICAZIONI

##### ALLINEAMENTO:

Nelle batterie di qualificazione l'allineamento al cancello di partenza avverrà mediante estrazione a sorte.

##### COMPOSIZIONE E SVOLGIMENTO:

Le batterie di qualificazione verranno composte attraverso estrazione a sorte tra i piloti presenti alle O.P. ed avranno una durata di 10 minuti.

Si dovranno disputare il minor numero possibile di batterie qualificando il maggior numero di piloti, consentendo a tutti gli esclusi una batteria di recupero che dovrà essere composta almeno da 10 piloti.

#### 08) GARA

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

Il numero massimo di piloti ammessi alla partenza non dovrà essere superiore a 30.

Tra una corsa e l'altra dovrà intercorrere un lasso di tempo minimo di 60 minuti.

L'allineamento al cancelletto di partenza per la prima corsa verrà determinato attraverso estrazione a sorte tra i partecipanti mentre per la seconda corsa corrisponderà all'ordine di arrivo della prima corsa.

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco **d'attesa 10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco

d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

#### 09) VERIFICHE FINALI

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

#### 10) TASSA DI ISCRIZIONE

La tassa individuale di iscrizione è fissata in 30,00

#### 11) NORMA TRANSITORIA

Qualora il numero delle partecipanti fosse inferiore a 10 unità, verranno accorpate alla gara di motocross in programma nella medesima manifestazione e verrà redatta una classifica separata.

## SUPERCROSS CAMPIONATO ITALIANO

#### 01) CLASSI

Classe: 125 (Fino a 125 cc. 2T e fino a 250 4T) - Tabelle portanumero: fondo bianco e numero nero.

#### 2) SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Numero delle prove: 6.

#### 03) PILOTI AMMESSI

**Saranno ammessi alla manifestazione piloti di licenza motocross Junior, Junior National, Junior Expert, Senior,**

Ad ogni fase della gara (batterie di Qualificazione, Recuperi, Semifinali, Recupero, Finale) Sarà ammesso un numero massimo di 20 partenti.

Si dovranno disputare il minor numero di batterie qualificando il maggior numero di piloti e consentendo a tutti almeno un recupero.

#### 04) OPERAZIONI PRELIMINARI

Il giorno della manifestazione dalle ore 08.00 alle ore 09.00.

**Gare in notturna: dalle ore 13.00 alle ore 14.00.**

#### 05) VERIFICHE TECNICHE

##### A - PUNZONATURA

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

##### B - PROVA FONOMETRICA

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

#### 06) PROVE LIBERE

Il giorno della gara due turni da 10' per ogni gruppo a seguire in base al numero dei piloti presenti alle O.P..

La composizione dei gruppi verrà effettuata in base all'ordine di presentazione alle O.P..

#### 07) QUALIFICAZIONI E RECUPERI

Si dovranno disputare il minor numero di batterie qualificando il maggior numero di piloti e consentendo a tutti almeno un recupero.

**Nelle batterie di qualificazione i piloti saranno ammessi per estrazione a sorte.**

<b>Batterie di qualificazione</b>	<b>8 giri</b>
<b>Recuperi</b>	<b>6 giri.</b>
<b>Semifinali</b>	<b>10 giri.</b>
<b>Recupero</b>	<b>6 giri.</b>
<b>Finali</b>	<b>12 giri.</b>

#### 08) VERIFICHE FINALI

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

**09) PUNTEGGI**

Ai piloti classificati nella Finale verrà assegnato il punteggio previsto nelle prove di Campionato del Mondo Motocross.

**10) CLASSIFICA FINALE**

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

**11) TASSA DI ISCRIZIONE**

Vedi tabella tasse di iscrizione (Motocross parte generale)

**12) MONTEPREMI**

Euro 4.200,00 in ciascuna prova a carico dell'organizzatore così suddiviso:

1° classificato	600,00	11° classificato	150,00
2° classificato	450,00	12° classificato	150,00
3° classificato	350,00	13° classificato	150,00
4° classificato	300,00	14° classificato	130,00
5° classificato	250,00	15° classificato	130,00
6° classificato	230,00	16° classificato	130,00
7° classificato	220,00	17° classificato	120,00
8° classificato	200,00	18° classificato	120,00
9° classificato	160,00	19° classificato	100,00
10° classificato	160,00	20° classificato	100,00

**13) MONTEPREMI FINALE**

Totale 1.995,00 a carico della FMI

**14) CONTRIBUTO FEDERALE**

775,00 all'organizzatore di ciascuna prova.

**TROFEO SUPER YOUNG****01) CLASSI**

Classe: 85 (Fino a 85 cc. 2T - Tabelle portanumero: fondo bianco e numero nero.

**2) SVOLGIMENTO**

Numero delle prove: sei.

**03) PILOTI AMMESSI**

**Saranno ammessi alla manifestazione i piloti in possesso di licenza Minicross Senior che abbiano partecipato con profitto allo stage federale che si terrà il giorno precedente la manifestazione, sulla pista luogo dell'evento.**

AD OGNI FASE DELLA GARA (batterie di Qualificazione, Recuperi, Semifinali, Recupero, Finale) SARA' AMMESSO UN NUMERO MASSIMO DI 16 PARTENTI.

Si dovranno disputare il minor numero di batterie qualificando il maggior numero di piloti e consentendo a tutti almeno un recupero.

**04) OPERAZIONI PRELIMINARI**

Il giorno della manifestazione dalle ore 08.00 alle ore 09.00.

**Gare in notturna: dalle ore 13.00 alle ore 14.00.**

**05) VERIFICHE TECNICHE****A - PUNZONATURA**

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

**B - PROVA FONOMETRICA**

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La verifica fonometrica dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri tre piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Commissario Delegato F.M.I. e del Direttore di Gara e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione sarà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

**06) PROVE LIBERE**

Il giorno della gara due turni da 10' per ogni gruppo a seguire in base al numero dei piloti presenti alle O.P..

La composizione dei gruppi sarà effettuata attraverso sorteggio. O.P..

**07) QUALIFICAZIONI E RECUPERI**

Si dovranno disputare il minor numero di batterie qualificando il maggior numero di piloti e consentendo a tutti almeno un recupero.

**Nelle batterie di qualificazione i piloti saranno ammessi per estrazione a sorte.**

<b>Batterie di qualificazione</b>	<b>6 giri</b>
<b>Recuperi</b>	<b>5 giri.</b>
<b>Semifinali</b>	<b>6 giri.</b>
<b>Recupero</b>	<b>5 giri.</b>
<b>Finali</b>	<b>8 giri.</b>

**08) VERIFICHE FINALI**

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

**09) PUNTEGGI**

Ai piloti classificati nella Finale sarà assegnato il punteggio previsto nelle prove di Campionato del Mondo Motocross.

**10) CLASSIFICA FINALE**

Sarà redatta considerando validi tutti i punti acquisiti nelle prove.

**11) TASSA DI ISCRIZIONE**

Vedi tabella tasse d'iscrizione (Motocross parte generale)

**SUPERMARECROSS  
CAMPIONATO NAZIONALE  
TROFEO "GAETANO DI STEFANO"**

**01) CLASSI**

- 125: (fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T)
- Open: (da 175 a 500 cc 2T e fino a 650 cc 4T)

**02) PILOTI AMMESSI**

Saranno ammessi alla manifestazione tutti i piloti in possesso di licenza Motocross Nazionale e Fuoristrada Promozionale di tutte le categorie.

**03) DATE**

Nel rispetto del calendario Supermarecross.

**04) SVOLGIMENTO CAMPIONATO**

Saranno disputate 8 prove valide per la classifica finale.

**05) OPERAZIONI PRELIMINARI**

Il giorno della gara.

Classe 125 e Open: dalle ore 07.00 alle ore 08.00

**06) VERIFICHE TECNICHE****A - TARGHE PORTANUMERO**

I motocicli dovranno essere presentati alle verifiche tecniche provvisti del numero di gara assegnato apposto sulle tabelle portanumero, rispettando i seguenti colori:

- |                     |              |               |
|---------------------|--------------|---------------|
| - SENIOR            | Fondo GIALLO | Numero NERO   |
| - JUNIOR NATIONAL   | Fondo BIANCO | Numero NERO   |
| - JUNIOR EXPERT     | Fondo NERO   | Numero BIANCO |
| - PROMOZIONALI F.DA | Fondo VERDE  | Numero BIANCO |

**B - PUNZONATURA**

I motocicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature.

Ogni pilota potrà punzonare sino a due motocicli, anche di marca diversa, e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

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

**C - PROVA FONOMETRICA**

Il motociclo dovrà essere presentato alla prova fonometrica munito dei necessari dati tecnici richiesti.

La misurazione sarà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

**06) PROVE LIBERE****IL GIORNO DELLA GARA:**

La composizione dei gruppi sarà effettuata in base all'ordine di presentazione alle Operazioni Preliminari.

- |                            |                                |
|----------------------------|--------------------------------|
| - classe 125 PROMOZIONALI  | dalle ore 08.00 alle ore 08.20 |
| - classe Open PROMOZIONALI | dalle ore 08.30 alle ore 08.50 |
| - classe 125 NAZIONALI     | dalle ore 09.00 alle ore 09.20 |
| - classe Open NAZIONALI    | dalle ore 09.30 alle ore 09.50 |



## 07) QUALIFICAZIONI

Le batterie di qualificazione saranno composte attraverso estrazione a sorte tra i presenti alle Operazioni Preliminari e l'ordine di arrivo determinerà sia la composizione della corsa sia l'ordine di chiamata al cancello di partenza. Qualora il numero di presenti alle Operazioni Preliminari fosse uguale o inferiore al numero massimo di piloti ammessi al cancello di partenza, l'ordine di chiamata avverrà per estrazione a sorte.

Si dovranno disputare il minor numero possibile di batterie, qualificando il maggior numero di piloti in ciascuna.

### IL GIORNO DELLA GARA

#### LICENZE PROMOZIONALI

Classe 125	Gruppo "A"	(10 min.+ 2 giri)ore 10.00
Classe 125	Gruppo "B"	(10 min.+ 2 giri)ore 10.20
Classe open	Gruppo "A"	(10 min.+ 2 giri)ore 10.40
Classe open	Gruppo "B"	(10 min.+ 2 giri)ore 11.00

#### LICENZE NAZIONALI

Classe 125	Gruppo "A"	(15 min.+ 2 giri)ore 11.15
Classe 125	Gruppo "B"	(15 min.+ 2 giri)ore 11.40
Classe open	Gruppo "A"	(15 min.+ 2 giri)ore 11.55
Classe open	Gruppo "B"	(15 min.+ 2 giri)ore 12.20

## 08) GARA

Si disputerà sulla distanza di una corsa.

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 24 conduttori per classe e categoria

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco **d'attesa 10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.**

Classe 125	PROMOZIONALI	<b>14 minuti</b> + 2 giri
Classe 125	NAZIONALI	<b>16 minuti</b> + 2 giri
Classe Open	PROMOZIONALI	<b>14 minuti</b> + 2 giri
Classe Open	NAZIONALI	<b>16 minuti</b> + 2 giri

## 09) VERIFICHE FINALI

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

## 10) PUNTEGGI

In ogni corsa verranno assegnati i punteggi come previsti dalle Norme generali (al primo 25 punti, al secondo 22 punti, al terzo 20 punti, ecc.)

## 12) CLASSIFICA FINALE

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

In caso di parità di punti al termine del Campionato, sarà discriminante e determinante il risultato ottenuto nell'ultima corsa alla quale i Piloti interessati hanno partecipato.

## 13) TASSA D'ISCRIZIONE

Vedi tabella tasse d'iscrizione (Motocross parte generale)

## 15) NORMA TRANSITORIA

Per tutto ciò che non è contemplato nel presente regolamento, valgono, in quanto applicabili, le norme generali che regolano lo svolgimento delle manifestazioni di Motocross.

**SUPERMOTO  
CAMPIONATO ITALIANO  
INTERNAZIONALI D'ITALIA  
RUNNER CUP**

**OGGETTO DEL REGOLAMENTO**

La F.M.I. indice, per l'anno 2005, il Campionato Italiano Supermoto il Campionato Internazionale d'Italia Supermoto e la Runner Cup Supermoto (ove possibile).

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

**1 - PILOTI AMMESSI**

Sono ammessi tutti i piloti di nazionalità Italiana e Straniera, che abbiano compiuto il 14° anno di età, in possesso di specifica licenza Nazionale rilasciata dalla F.M.I. per l'anno in corso o di licenza F.I.M. o UEM con relativo nullaosta rilasciato dalle rispettive Federazioni.

Alla Runner Cup possono partecipare i piloti in possesso di qualunque licenza Supermoto rilasciata dalla FMI.

**2 - MOTOCICLI AMMESSI**

Sono ammessi tutti i tipi di motocicli di cilindrata compresa tra 175 cc. e 750 cc. Monocilindrici a due tempi e/o monocilindrici o bicilindrici a quattro tempi, rispondenti al regolamento tecnico; in particolare la misura delle ruote è libera mentre il pneumatico deve essere di uso stradale, anche racing, comprese le gomme slick (sono assolutamente vietati pneumatici da motocross o enduro).

Alla Runner Cup sono ammessi motocicli di cilindrata fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T, ferme restando le disposizioni in merito alle caratteristiche dei pneumatici previste per il Campionato Italiano.

**3 - CATEGORIE**

Il Campionato Italiano Supermoto 2004 prevede la suddivisione dei piloti nelle seguenti categorie.

- PRESTIGE: motocicli di cilindrata compresa tra 250 cc e 750 cc 2 e 4 T
- SPORT: motocicli di cilindrata compresa tra 175 cc e 250 cc 2T e tra 250 cc e 450 cc 4T
- RUNNER: motocicli di cilindrata fino a 125 cc 2T e fino a 250 cc 4T

**4 - CIRCUITI**

Nel rispetto di quanto previsto dalle norme FMI (vedi annesso impianti)

La zona fuoristrada, composta da materiale compatto che garantisca percorribilità in sicurezza con qualunque condizione atmosferica, deve essere tale da impedire, ove possibile, un cospicuo e pericoloso spargimento di materiale superficiale sulla pista di asfalto oltre la seconda curva dal termine dello sterrato.

**Il Direttore di Gara, su indicazione del Race Director o, in sua assenza, in maniera autonoma, può disporre l'eliminazione della parte di percorso non asfaltata, solo in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse.**

**5 - PADDOCK**

Adiacente la pista, in luogo idoneo, sarà situato il paddock che dovrà avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i concorrenti con i loro mezzi; dovrà essere dotato di illuminazione per la notte, di servizi igienici e di allaccia-

menti a norma, per fornire corrente ai mezzi dei concorrenti, ove possibile. Gli spazi e la disposizione dei piloti e dei Team, saranno definiti dal Promotore.

**6 - ISCRIZIONI**

I piloti dovranno inviare le iscrizioni al Centro raccolta, presso il Promotore, redatte su appositi moduli della F.M.I., anche a mezzo fax, con almeno 15 giorni di anticipo rispetto alla data della manifestazione. Una volta effettuata l'iscrizione, il pilota sarà tenuto al pagamento della tassa d'iscrizione come da regolamento, anche in caso di assenza dalla competizione. (in quest'ultimo caso il pilota sarà tenuto anche a giustificare per scritto, mezzo fax o altro, la propria assenza per non incorrere nelle sanzioni disciplinari previste dalle norme F.M.I.).

La tassa di iscrizione è rilevabile dalla tabella Tasse di iscrizione (Motocross parte generale)

Per i piloti partecipanti con motocicli di marca corrispondente a Casa costruttrice aderente al Campionato Italiano che avrà regolarmente versato al Promotore la propria quota associativa fissata per l'anno 2005 in 3.000,00 (tremila/00). L'elenco delle case associate per l'anno 2005 sarà fornito dal Promotore ai piloti e alla F.M.I. e sarà aggiornato ad ogni nuova adesione.

Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo o presentate in sede di manifestazione, se accettate, saranno soggette al pagamento della doppia tassa.

**Un pilota può partecipare ad una sola classe**

**7 - NUMERI DI GARA E TABELLE PORTANUMERO**

Ai piloti saranno assegnati dal Promotore i numeri di gara che verranno mantenuti per tutto il Campionato.

L'assegnazione dei numeri fissi terrà conto prima di tutto del risultato conseguito l'anno precedente ed in secondo luogo della data di richiesta del numero che dovrà essere avanzata al Promotore.

Il colore delle tabelle portanumero (una anteriore e due laterali) è libero, purché il numero sia di colore nettamente contrastante con il colore del fondo.

**8 - VERIFICHE TECNICHE**

**A - PUNZONATURA**

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

Ogni pilota potrà punzonare fino a due motocicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione

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

**B - PROVA FONOMETRICA**

La verifica del livello di rumorosità dovrà essere obbligatoriamente effettuata al termine di ogni corsa ai primi tre piloti classificati, ad altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) a cura del Direttore di Gara e del Commissario Delegato e, ove ritenuto necessario dagli stessi, ad ulteriori piloti.

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

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

**9 - PARCO D'ATTESA**

Adiacente la pista e il paddock, in luogo idoneo, sarà situato il parco d'atte-

sa nel quale stazioneranno i motocicli prima dell'inizio ufficiale della corsa. I motocicli dovranno essere portati nella zona d'attesa entro 10 minuti dall'inizio della corsa. Il mancato rispetto della norma comporterà l'esclusione dalla corsa.

Solo in parco d'attesa è consentito l'uso di generatori di corrente per alimentare le termocoperte.

E' obbligatorio effettuare un giro di ricognizione del percorso immediatamente prima della partenza della corsa.

## 10 – SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Le gare si svolgeranno nell'arco di due giorni nel rispetto del programma di gara e del Regolamento Particolare approvato.

### CATEGORIA PRESTIGE

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 32 piloti.

#### Qualificazioni

La qualificazione alle gare verrà determinata dai tempi fatti registrare nel corso delle prove cronometrate.

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

**Prima prova di Campionato:** mediante sorteggio tra i piloti presenti alle Operazioni Preliminari

**Dalla seconda prova di Campionato:** secondo l'ordine di classifica di Campionato, assegnando alla prima batteria il pilota primo in classifica, alla seconda batteria il pilota secondo in classifica, nuovamente alla prima batteria il pilota terzo in classifica, e così sino alla quindicesima posizione. I restanti piloti verranno ammessi per sorteggio.

I primi 2 piloti di ciascuna classe non classificati, saranno ammessi alle finali in qualità di riserve e parteciperanno alla gara solo in sostituzione di un pilota titolare che non prende parte. Dopo la chiusura del parco d'attesa non sarà più possibile ammettere alcun pilota alla gara.

I tempi fatti registrare nel Warm-up determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza.

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco **d'attesa 10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**SUPERPOLE** (riservata alla categoria Prestige)

Svolgimento: al termine delle qualificazioni, tra i primi 4 classificati, per definire l'ordine di schieramento alla griglia di partenza (un giro di lancio ed uno di gara).

### CATEGORIA SPORT

Sarà ammesso alla gara un numero massimo di 64 piloti.

La composizione delle batterie dovrà avvenire assegnando al gruppo "A" i piloti che hanno fatto registrare i migliori 16 tempi in ciascuna delle le 2 prove di qualificazione (10+11+11 nel caso di 3 prove di qualificazione) e al gruppo "B" i 16 piloti che hanno fatto registrare i successivi migliori tempi nelle due prove di qualificazione (10+11+11 nel caso di 3 prove di qualificazione).

Nel caso in cui vi fossero più piloti con il medesimo miglior tempo, l'assegnazione dell'ultimo posto disponibile verrà determinato considerando, quale discriminante, il secondo miglior tempo fatto registrare e, in caso di ulteriore parità, il maggior numero di giri percorsi nelle prove di qualificazione.

Nel caso in cui uno o più piloti qualificati per il gruppo "A" fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la loro posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata.

Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per

la seconda corsa del gruppo in questione.

I tempi fatti registrare nel Warm-up determineranno l'ordine di allineamento al cancello di partenza.

Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco **d'attesa 10 minuti prima** dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa verrà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

## 11 – GRIGLIA E PROCEDURA DI PARTENZA

I piloti devono raggiungere la griglia a velocità moderata, allinearsi, secondo lo schema di partenza (pool position, lato esterno della prima curva), nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione, che sarà loro dato dal Direttore di gara.

Non è consentito cambiare il motociclo dopo che lo stesso è entrato in parco d'attesa, pertanto sia nel giro di ricognizione sia nella corsa dovrà essere utilizzato lo stesso motociclo.

**(IMPORTANTE:** per il giro di ricognizione il Direttore di gara farà partire una fila alla volta ogni 5 secondi).

Terminato il giro di ricognizione ogni pilota dovrà riportarsi al proprio posto sulla griglia di partenza ed attendere sulla moto, a motore acceso, il segnale di partenza.

Il Direttore di gara espone "bandiera rossa" ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde).

A quel punto si accenderà la luce rossa del semaforo di partenza e, dopo un tempo che potrà variare dai 3 ai 5 secondi, verrà data la partenza spegnendo la luce rossa.

Il personale di pista indicherà al Direttore di gara i piloti che hanno anticipato la partenza ai quali verrà inflitta una penalizzazione di 30 secondi che andrà a sommarsi al tempo impiegato dal pilota stesso per effettuare la sua prova.

La penalizzazione sarà segnalata al pilota interessato durante la corsa, mediante esposizione di un cartello nel quale viene evidenziata la penalità ed il numero di gara corrispondente al pilota penalizzato (vedi disegno a pag. ? – parte bianca). Nel caso in cui la partenza anticipata di un pilota provocasse l'arresto della batteria, lo stesso non potrà riprendere il via nella medesima corsa.

## 12 – FALSA PARTENZA

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

## 13 - ARRESTO DI UNA CORSA

Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.

Nel caso in cui una corsa venisse arrestata entro la metà del tempo teorico di svolgimento (e/o dei giri totali previsti), la stessa sarà ripetuta. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti l'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.

Il Direttore di Gara può escludere uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.

Se una corsa sarà fermata dopo che sarà trascorsa la metà del tempo teorico totale previsto per lo svolgimento (e/o dei giri previsti), la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo del giro precedente l'esposizione della

bandiera rossa.

Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

#### 14 - PREMIAZIONI

In unica soluzione, per ogni categoria, al termine della manifestazione, componendo una classifica assoluta attraverso la somma dei punti acquisiti nelle batterie.

#### 15 – PARCO CHIUSO

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

#### 16 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio cronometraggio verrà effettuato utilizzando un sistema di rilevazione elettronica (transponders) e curerà la stesura delle classifiche. In mancanza, si procederà al rilevamento manuale.

#### 17 - PERSONALE AUTORIZZATO IN PISTA

Avranno accesso all'interno della pista solo le persone autorizzate dall'organizzatore e/o dal Promotore, muniti di specifico lasciapassare.

#### 18 - PUNTI

In ogni singola corsa verranno assegnati i seguenti punti:

##### CATEGORIA PRESTIGE

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

##### CATEGORIA SPORT (VEDI TABELLA PAGINA SEGUENTE)

Saranno tenuti validi tutti i punti acquisiti in tutte le corse disputate.

Campione Italiano sarà il pilota in possesso di passaporto italiano che avrà totalizzato il maggior numero di punti al termine del Campionato.

I punteggi verranno assegnati ricomponendo la classifica di ogni singola corsa dopo aver estrapolato i piloti che non partecipano all'assegnazione del titolo di Campione italiano ed assegnando ai soli aventi diritto tutti i punti a disposizione a partire dal più elevato.

Campione Internazionale d'Italia sarà il pilota che avrà ottenuto il maggior

TABELLA PUNTI		
CAMPIONATO ITALIANO SUPERMOTO		
Categoria SPORT		
POSIZIONE DI CLASSIFICA	PUNTI Gruppo A	PUNTI Gruppo B
1	250	32
2	210	31
3	170	30
4	140	29
5	120	28
6	110	27
7	100	26
8	90	25
9	85	24
10	80	23
11	75	22
12	70	21
13	65	20
14	60	19
15	56	18
16	53	17
17	51	16
18	49	15
19	47	14
20	45	13
21	44	12
22	43	11
23	42	10
24	41	9
25	40	8
26	39	7
27	38	6
28	37	5
29	36	4
30	35	3
31	34	2
32	33	1

numero di punti al termine del Campionato Italiano, nella categoria Prestige. Il pilota, per aver diritto al punteggio, deve aver percorso almeno il 75% (eventuale arrotondamento per eccesso) dei giri compiuti dal pilota classificatosi al primo posto nella gara medesima.

In caso di parità di punti al termine del Campionato, per l'assegnazione del titolo, verranno considerati, nell'ordine, il maggior numero di primi posti, a seguire il maggior numero di secondi posti e quindi di terzi posti. In caso di ulteriore parità, il titolo verrà assegnato ex aequo:

#### 19 – BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

- Bandiera VERDE = inizio procedura di partenza
- Bandiera ROSSA = gara sospesa – fermarsi immediatamente.
- Bandiera GIALLA = pericolo generico – fare attenzione e procedere con prudenza, rallentando all'occorrenza. E' vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà una penalizzazione di 20 secondi che sarà sommata al tempo finale della sua prova.
- Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA = olio in pista – fare attenzione.
- Bandiera BLU = state per essere doppiati, facilitare il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione ostacolando insistentemente il doppiaggio, subirà una penalizzazione di 20

secondi che sarà sommata al tempo finale della sua prova.

- Bandiera NERA CON NUMERO = squalifica pilota – uscire dal tracciato e fermarsi.

Il Direttore di gara potrà decidere per la squalifica di piloti che tengano un comportamento di gara scorretto e quindi troppo pericoloso. A tale pilota verrà esposta bandiera nera con cartello riportante il numero di gara per un massimo di due giri, all'interno dei quali il pilota sarà tenuto a fermarsi. Al pilota che non rispetterà tale segnalazione sarà fatto richiamo ufficiale da parte del direttore di gara. Tale richiamo sarà motivato e comunicato agli Organi competenti della F.M.I. per eventuali ulteriori provvedimenti.

- Bandiera TRICOLORE = inizio gara.
- Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri)= traguardo

## 20 - PREMI

Coppe per i primi tre classificati di ogni manifestazione in ciascuna classe. Premi in denaro in base alla classifica finale di Campionato, per le categorie Prestige e Sport, e Internazionale d'Italia come previsto dalla seguente tabella:

TABELLA MONTEPREMI FINALE SUPERMOTO			
CLASSIFICA FINALE	CATEGORIA		
	PRESTIGE	SPORT	INTERNAZIONALI D'ITALIA
1	2.300,00	1.700,00	2.500,00
2	2.000,00	1.400,00	1.500,00
3	1.700,00	1.000,00	1.000,00
4	1.400,00	700,00	
5	1.000,00	500,00	
6	700,00	500,00	
7	600,00	500,00	
8	600,00	500,00	
9	600,00	500,00	
10	600,00	500,00	
11	500,00	400,00	
12	500,00	400,00	
13	500,00	300,00	
14	400,00	300,00	
15	400,00	200,00	
<b>Totale</b>	<b>13.800,00</b>	<b>9.400,00</b>	<b>5.000,00</b>

## 21 – MANIFESTAZIONI COLLATERALI

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

## 22 - DISPOSIZIONE GENERALE

Per quanto non espressamente menzionato valgono i regolamenti tecnici e sportivi della F.M.I. in vigore per l'anno in corso.

SUPERMOTARD - CAMPIONATO ITALIANO						
TIME TABLE						
DESCRIZIONE	VENERDI'		SABATO		DOMENICA	
	DALLE ORE	ALLE ORE	DALLE ORE	ALLE ORE	DALLE ORE	ALLE ORE
<b>PROVE LIBERE (TUTTE LE CATEGORIE)</b>	14,30	18,00				
<b>OPERAZIONI PRELIMINARI E VERIFICHE TECNICHE</b>						
CAMPIONATO ITALIANO SPORT			9,15	10,15		
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE			10,15	11,00		
RUNNER CUP + ATTIVITA' COLLATERALI			11,00	12,00		
<b>PROVE LIBERE (15 minuti)</b>						
CAMPIONATO ITALIANO SPORT Gr. A			10,40	10,55		
CAMPIONATO ITALIANO SPORT Gr. B			11,00	11,15		
CAMPIONATO ITALIANO SPORT Gr. C			11,20	11,35		
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE Gr. A			11,40	11,55		
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE Gr. B			12,00	12,15		
RUNNER CUP			12,20	12,35		
ATTIVITA' COLLATERALE			12,40	12,55		
ATTIVITA' COLLATERALE			13,00	13,15		
<b>QUALIFICAZIONI (30 minuti)</b>						
QUALIFICAZIONI SPORT Gr. C			14,00	14,30		
QUALIFICAZIONI SPORT Gr. B			14,40	15,10		
QUALIFICAZIONI SPORT Gr. A			15,20	15,50		
QUALIFICAZIONI PRESTIGE Gr. A			16,00	16,30		
QUALIFICAZIONI PRESTIGE Gr. B			16,40	17,10		
<b>PROVE LIBERE TROFEI II TURNO (15 minuti)</b>						
RUNNER CUP			17,15	17,30		
ATTIVITA' COLLATERALE			17,35	17,50		
ATTIVITA' COLLATERALE			17,55	18,10		
<b>WARM UP per l'allineamento in griglia (15 minuti)</b>						
RUNNER CUP					9,00	9,15
ATTIVITA' COLLATERALE					9,20	9,35
ATTIVITA' COLLATERALE					9,40	9,55
<b>GARA 1 TROFEI</b>						
RUNNER CUP	10 minuti + 2 giri				10,10	
ATTIVITA' COLLATERALE	10 minuti + 2 giri				10,35	
ATTIVITA' COLLATERALE	10 minuti + 2 giri				11,00	
<b>WARM UP per l'allineamento in griglia (25 minuti)</b>						
CAMPIONATO ITALIANO SPORT GR. B					11,30	11,55
CAMPIONATO ITALIANO SPORT GR. A					12,00	12,25
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE					12,30	12,55
SUPERPOLE PRESTIGE (migliori 4 tempi) (1+1 GIRI)					13,00	
<b>GARA 2</b>						
RUNNER CUP	10 minuti + 2 giri				13,15	
<b>PREMIAZIONE RUNNER CUP</b>						
ATTIVITA' COLLATERALE	10 minuti + 2 giri				13,45	
ATTIVITA' COLLATERALE	10 minuti + 2 giri				14,00	
ATTIVITA' COLLATERALE	10 minuti + 2 giri				14,25	
<b>GARA 1 CAMP. ITALIANO (15 minuti + 2 giri)</b>						
CAMPIONATO ITALIANO SPORT	GR. B				14,45	
CAMPIONATO ITALIANO SPORT	GR. A				15,25	
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE					16,05	
<b>GARA 2 CAMP. ITALIANO (15 minuti + 2 giri)</b>						
CAMPIONATO ITALIANO SPORT	GR. B				16,45	
CAMPIONATO ITALIANO SPORT	GR. A				17,25	
CAMPIONATO ITALIANO PRESTIGE					18,05	
<b>PREMIAZIONE SPORT E PRESTIGE</b>						
					18,30	



## MOTOSLITTE

## DISPOSIZIONI GENERALI

## ART. 1. DEFINIZIONE

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

## ART. 2. CLASSIFICAZIONE DELLE GARE

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

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

## ART. 3. MANIFESTAZIONI

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

## ART. 4. CARATTERISTICHE DELLE PISTE

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

- a) Larghezza minima della partenza m. 20;
- b) Larghezza minima della pista m. 6;
- c) Raggio interno minimo delle curve m. 3.

Tracciando la pista si raccomanda di evitare passaggi con pendenze trasversali che potrebbero provocare il ribaltamento dei mezzi.

## ART. 5. ZONA DI PARTENZA

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

## ART. 6. SEGNALAZIONI

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

- **cartello bianco di dimensioni minime cm. 20 X 30 con scritte nera: 15 su un lato e 5 sull'altro:** viene esposto dal Direttore di Gara ed indica il tempo di attesa alla partenza; viene esposto ai piloti prima la scritta 15, trascorsi 15 secondi viene girato ed esposto il 5; trascorsi questi ulteriori 5 secondi, nei successivi 5 secondi il Direttore di Gara darà il segnale di partenza;
- **bandiera Nazionale:** partenza; viene sempre data dal basso verso l'alto tenendo la bandiera possibilmente nella mano non visibile dallo schieramento di partenza. In alternativa alla bandiera può essere usato il semaforo: i piloti partono quando si accende la luce verde;
- **bandiera a scacchi bianchi e neri:** arrivo;
- **bandiera rossa:** arresto immediato di tutti i piloti;
- **bandiera gialla:**
  - fissa:** pericolo, rallentare; prestare attenzione per ostacolo in pista; divieto di sorpasso fino al superamento dell'ostacolo;
  - agitata:** pericolo grave, rallentare ed all'occorrenza fermarsi; prestare la massima attenzione all'ostacolo in pista ed agli eventuali interventi di soccorso; divieto assoluto di sorpasso;
- **bandiera blu:** attenzione, concorrente alle spalle, state per essere doppiati, cedere il passo;
- **bandiera verde:** pista libera, autorizzazione ad uscire dalla zona di attesa; sarà esposta fino al completamento dello schieramento.
- **bandiera nera:** esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente di arrestarsi immediatamente;
- **bandiera bianca e nera:** esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente che è ammonito per comportamento scorretto;
- **cartello cm. 30 x 60 con fondo giallo e croce di S. Andrea rossa e numero 2 in centro:** due giri al termine della corsa;
- **cartello come sopra con numero 1 in centro:** un giro al termine della corsa;
- **tabellone orologio cm. 100 x 100:** permette ai piloti di sapere il tempo di corsa trascorso.

**ART. 7. SEGNALATORI DI PERCORSO.**

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

**ART. 8. GARE.**

**Il Campionato Italiano, le gare Nazionali ed Internazionali adottano la formula dello snow cross. Il Campionato Italiano si svolgerà su 6 prove che verranno organizzate nel periodo compreso tra il 1 gennaio 2005 ed il 31 marzo 2005**

**ART. 9. CLASSI.**

- **Campionato Italiano:**

**classe 500:** motoslitte con cilindrata fino a 500 cc.

**classe 750:** motoslitte con motore 2T di cilindrata compresa tra 501 cc. a 800 cc.

**motoslitte 4T con cilindrata fino a 1.000 cc.**

- **Trofeo promozionale:**

**classe 500** motoslitte con cilindrata sino a 500 cc.

**classe 750** motoslitte 2T con cilindrata compresa tra 501 cc e 800 cc  
**motoslitte 4T con cilindrata sino a 1.000 cc.**

**ART. 10. PILOTI AMMESSI.**

**Licenze: fasce d'età dal 01.01.33 al 31.12.89.**

**Nelle due classi del Campionato Italiano Motoslitte sono ammessi tutti i piloti in possesso delle licenze Nazionali Motoslitte e coloro che sono in possesso di altra licenza Nazionale rilasciata dalla F.M.I. ad esclusione della licenza Nazionale Moto d'Epoca. Ai piloti in età compresa tra i 15 anni (compiuti) ed i 17 anni non è consentito gareggiare con motoslitte di cilindrata superiore a 500 cc. salvo diversa indicazione della F.M.I.. La partecipazione al trofeo promozionale è aperta a tutti i piloti che non hanno mai preso parte a Campionati Italiani Motoslitte precedenti. I piloti possono partecipare con qualsiasi motoslitte e con qualsiasi licenza rilasciata dalla FMI, fermo restando il limite di età per la guida di motoslitte con cilindrata superiore ai 500 cc., salvo eventuali deroghe concesse dalla FMI..**

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

**ART. 11. ISCRIZIONI.**

Devono essere inviate al Centro raccolta, presso il Promotore, almeno 10 giorni prima della data di effettuazione della manifestazione.

La tassa di iscrizione è rilevabile dalla Tabella tasse d'iscrizione (Motocross parte generale)

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

**Le tasse di iscrizione verranno raddoppiate ai piloti che partecipano al Trofeo o Campionato con motoslitte di Marca e/o Casa che non abbia aderito al Campionato.**

**ART. 12. OPERAZIONI PRELIMINARI.**

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

**ART. 13. VERIFICHE TECNICHE.**

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

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

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

**ART. 15. PROVE DEL PERCORSO E PROVE LIBERE.**

La pista non può essere assolutamente provata nel giorno precedente la gara. Sono invece obbligatorie le prove libere il giorno della gara e avranno i seguenti orari: dalle ore 9.45 alle ore 9.55 la classe 500 cc., dalle ore 9.55 alle ore 10.05 la classe 750 cc. e dalle ore 10,05 alle ore 10.15 la classe promozionale. Il Direttore di Gara ha facoltà di concedere un giro di ricognizione prima dell'inizio di ogni corsa.

**ART. 16. SCHIERAMENTO DI PARTENZA.**

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

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

**ART. 17. COMPOSIZIONE DELLO SCHIERAMENTO DI PARTENZA.**

La composizione dello schieramento di partenza avverrà nel seguente modo:

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

Qualora i piloti delle due classi non raggiungessero il numero di 20 unità, si

provvederà a raggrupparli in una unica batteria e lo schieramento avverrà in maniera alternata: 500 – 750 – 500 – 750 ecc.

Oltre i trenta piloti presenti, dovranno essere composte due distinte batterie.

#### **ART. 18. PROCEDURA DI PARTENZA**

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

Verrà quindi acceso il semaforo che indica l'imminente partenza. Lo spegnimento del semaforo darà il via alla corsa.

#### **ART. 18 BIS - FALSA PARTENZA.**

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

#### **ART. 19. DURATA DELLE CORSE.**

La prima corsa partirà alle ore 10.30. Per le gare di Campionato Italiano saranno disputate tre corse per ogni classe della durata di 10 minuti più 2 giri, tutte valide per la classifica finale di Campionato; per le gare del Trofeo Promozionale saranno disputate due corse della durata di 10 minuti più 2 giri. Tra una corsa e l'altra della stessa classe dovrà intercorrere un tempo minimo di 30 minuti.

#### **ART. 20. RIPARAZIONE DEI MEZZI IN GARA.**

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

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

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

#### **ART. 21. SOSTITUZIONE DEL MEZZO.**

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

#### **ART.22. VERIFICHE FINALI.**

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

#### **ART. 23. PUNTEGGI PER SINGOLA CORSA.**

Si attribuiscono punti ai primi 15 piloti classificati in ogni singola corsa; il punteggio da attribuire è il seguente:

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

dal vincitore.

#### **ART. 24. CLASSIFICA FINALE DI CAMPIONATO.**

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

#### **ART. 25. CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO E PASSAGGI DI CATEGORIA.**

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

I primi 3 piloti di questa speciale classifica l'anno successivo dovranno passare nel Campionato Italiano Motoslitte; è lasciata libera la scelta della classe alla quale iscriversi.

#### **ART. 26. CAMPIONATO INTERNAZIONALE D'ITALIA**

Nelle Manifestazioni valide per il Campionato Italiano Motoslitte, l'organizzatore ha facoltà di inserire un'ulteriore corsa denominata "Campionato Internazionale d'Italia" della durata di 10 minuti più 2 giri.

Saranno ammessi alla corsa i primi 5 piloti classificati in base alla classifica assoluta delle classe 500 cc. e i primi 5 piloti classificati della classe 750 cc. ed i primi 2 piloti classificati della classe Promozionale.

I piloti designati che non si presentassero alla partenza non potranno essere sostituiti.

In caso di parità di punteggio nella classifica assoluta, sarà discriminante il risultato ottenuto nell'ultima corsa.

L'allineamento di partenza avverrà schierando per primo il pilota primo classificato nell'assoluta della classe 500 cc., per secondo il pilota primo classificato nell'assoluta della classe 750 cc. e così di seguito fino al completamento della griglia di partenza. I piloti della classe Promozionale saranno schierati per ultimi, dopo il completamento della griglia da parte dei piloti delle due classi del Campionato Italiano.

Per ogni corsa del Campionato Internazionale d'Italia verranno assegnati i punteggi previsti per le prove di Campionato Italiano.

La classifica finale sarà redatta considerando validi tutti i risultati acquisiti nelle prove disputate, senza scarto alcuno.

#### **LA CLASSIFICA FINALE ASSEGNERÀ IL TITOLO DI CAMPIONE INTERNAZIONALE D'ITALIA.**

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

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

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

#### **ART. 28. CLASSIFICHE.**

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

Per la premiazione della manifestazione sarà redatta la classifica assoluta.

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

#### **ART. 29. PREMI.**

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

Alla fine del Campionato saranno erogati dalla Federazione Motociclistica Italiana i premi di merito ai primi tre classificati di ogni classe con i seguenti

importi			
Classe fino a 500 cc.:		Classe da 501 cc. a 750 cc.:	
1°	360	1°	460
2°	260	2°	360
3°	160	3°	260

### ART. 30. PUNTI SQUADRE.

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

### ART. 31. ADEMPIMENTI ORGANIZZATIVI.

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

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

### ART. 32. CONTRIBUTO FEDERALE.

Agli organizzatori di ogni singola gara sarà erogato un contributo di 2.100.

### ART. 33. RACE DIRECTOR

**E' istituita la figura del Race Director, con mansioni e compiti previsti nelle Norme di Carattere generale.**

### ART. 34. NORME GENERALI.

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

mento sia sprovvisto d'altro aggancio idoneo.

### ART. 35. AMMONIZIONI.

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

### ART. 36. TAGLIO DI PERCORSO.

Per avviare a tale possibilità, all'interno di ogni curva deve essere posto un "muretto" di neve; in mancanza del suddetto, devono essere posti dei paletti che sostengono una fettuccia che delimita il percorso. L'uscita all'esterno di una curva o dalle bandierine, non è penalizzabile solo a condizione che il pilota rientri dallo stesso punto in cui è uscito. Il taglio di percorso può essere penalizzato sempre e comunque, nel caso in cui il pilota ne tragga un effettivo vantaggio sia di tempo sia di percorso.

### ART. 37. PENALIZZAZIONI.

Le penalizzazioni da comminare a chi commette infrazioni sono:

- ammonizioni:
  - ripetuto appoggio e piegamento paletti reggi-fettuccia;
  - ripetuto abbattimento di bandierine;
  - comportamento scorretto (non grave) verso piloti o Ufficiali di Gara;
  - mancato rispetto delle disposizioni del Direttore di Gara;
  - sorpasso dell'apripista nei giri di ricognizione;
- squalifica:
  - seconda ammonizione;
  - abbattimento volontario di paletti reggifettuccia, bandierine, ecc.;
  - comportamento scorretto verso piloti, Ufficiali di Gara;
  - uscita dal parco piloti senza autorizzazione;
  - manomissione o assenza della punzonatura sulla motoslitte;
  - prova percorso non autorizzata;
  - invasione e/o disturbo con la motoslitte sui campi da sci;
  - riparazioni fuori dal parco lavoro: esclusione.

### ART. 38. NORMA GENERALE.

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

### ART. 39. PARABREZZA

**E' ammesso il parabrezza solo se di materiale infrangibile, che non si scheggi in caso di rottura.**



## QUAD TROFEO NAZIONALE QUAD - CROSS

### 1) PILOTI AMMESSI

Tutti i piloti in possesso di licenza F.M.I. valida per l'anno in corso rilasciata per le gare di Motocross di qualunque categoria.

### 2) CLASSI AMMESSE

Open: motori mono e bicilindrici, 2 e 4 tempi, da 250 a 650 cc. di cilindrata.

### 3) NUMERO DELLE PROVE

Sei valide per il Trofeo Nazionale.

### 4) SVOLGIMENTO GARA

Si svolgerà su 2 corse della durata di 15 minuti + 2 giri per ogni corsa. Tutti i motocicli dovranno trovarsi nel Parco d'attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine il Parco d'attesa sarà chiuso e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**Il Direttore di Gara e/o il Race Director (ove presente) possono disporre, prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione de percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti, da effettuarsi con il motociclo che sarà impiegato nella corsa in questione.**

### 5) PUNTEGGI ASSEGNATI

Saranno assegnati i medesimi punteggi previsti per le gare di motocross. La classifica finale sarà redatta considerando tutti i punti acquisiti nelle batterie disputate.

### 6) VALIDITÀ DEL TROFEO

Il Trofeo sarà assegnato se si disputeranno almeno 3 gare (sei corse).

### 7) MONTEPREMI

Euro 775.00 per ogni gara a carico dell'organizzatore.

### 8) TASSA DI ISCRIZIONE

La tassa individuale di iscrizione a ciascuna gara è fissata in 30.

## SHORT – TRACK TROFEO FMI SHORT-TRACK

### 1) PILOTI AMMESSI

Piloti in possesso di qualunque licenza rilasciata dalla F.M.I. in corso di validità compresa la Promozionale.

### 2) CLASSI AMMESSE

**Fino a 500 cc. monocilindrici 2 tempi e fino a 800 cc. monocilindrici 4 tempi.**

**Un pilota può prendere parte ad una o più batterie con un motociclo di un altro pilota, purché abbia superato le verifiche tecniche ne sia modificata l'identificazione apponendovi il numero corrispondente al pilota in gara.**

### 3) NUMERI DI GARA

Fissi per tutta la stagione.

I numeri 1, 2, 3 saranno assegnati ai primi tre piloti classificati nel Trofeo FMI dell'anno precedente.

### 4) OPERAZIONI PRELIMINARI

Gare in Diurna: dalle ore 09.30 alle ore 10.30

Gare in Notturna: dalle ore 15.30 alle ore 16.30

### 5) SVOLGIMENTO GARA

**Batterie e Finali:**

**la suddivisione dei piloti nelle batterie dovrà essere effettuata mediante estrazione a sorte tra i presenti alle Operazioni Preliminari.**

**Al termine delle batterie sarà stilata la classifica in base alla quale i primi 6 piloti classificati disputeranno la finale dal 1° al 6° posto, i seguenti 6 la finale dal 7° al 12° posto.**

**In caso di parità sarà determinante lo scontro diretto ed in caso di ulteriore parità lo spareggio.**

**La manifestazione dovrà essere composta da un minimo di 7 batterie comprese le finali.**

**I punteggi saranno assegnati solo nelle finali.**

**Le batterie si disputeranno sulla distanza di 5 Giri mentre le finali si disputeranno sulla distanza di 8 giri.**

**Piloti ammessi contemporaneamente sul percorso:**

lunghezza della pista fino a metri 250:	6
lunghezza della pista fino a metri 350:	8
lunghezza della pista oltre i 350 metri:	12

### 6) PARTENZE

Le partenze si effettueranno con l'ausilio di un semaforo secondo la seguente procedura:

Luce verde accesa: Partenza imminente

Spegnimento luce verde: Partenza

La mancata osservanza dell'immobilità del mezzo meccanico all'accensione della luce verde di preavviso ed eventuali scorrettezze commesse in area di partenza comportano l'arretramento del pilota alla linea di penalità posta a 50 metri dalla linea di partenza.

### 7) PERSONALE SERVIZIO PISTA

Il personale di servizio pista dovrà essere provvisto di pettorale di diverso colore in funzione del servizio svolto.

I colori con le relative funzioni sono:

BIANCO: Personale medico e paramedico



GIALLO: Preallineatore ed addetti alla partenza  
 BLU: Personale di pista (addetto alle bandiere ed ai servizi)

### 8) PUNTI

Nelle finali sarà assegnato il seguente punteggio:

1° classificato	punti	25
2° classificato	punti	20
3° classificato	punti	16
4° classificato	punti	13
5° classificato	punti	11
6° classificato	punti	9
7° classificato	punti	7
8° classificato	punti	5
9° classificato	punti	4
10° classificato	punti	3
11° classificato	punti	2
12° classificato	punti	1

Ai piloti non partiti, che non tagliano il traguardo e/o che vengono squalificati non sarà assegnato alcun punteggio.

### 9) TASSA DI ISCRIZIONE

La tassa individuale di iscrizione a ciascuna gara è fissata in 30.

### 10) MONTEPREMI

Verrà corrisposto un montepremi finale di Lire 2.975. a carico della F.M.I. ai primi 12 piloti classificati così suddiviso:

1°	370
2°	335
3°	295
4°	280
5°	260
6°	260
7°	240
8°	225
9°	205
10°	185
11°	170
12°	150
Tot.	2.975

### 11) CONTRIBUTO FEDERALE

Euro 1.290. all'Organizzatore di ciascuna prova.

### 12) PRESCRIZIONI TECNICHE

#### CARBURANTE

Benzina e/o miscela olio benzina di uso corrente reperibile presso le normali pompe di distribuzione.

#### FRENI

Posteriore obbligatorio

Anteriore vietato.

#### CAMBIO

Obbligatoriamente integrato nel carter motore. E vietato qualsiasi altro tipo di cambio.

#### PEDANE POGGIPIEDI

Sono vietate staffe fisse.

#### DISPOSITIVO DI SPEGNIMENTO

E' obbligatorio su tutti i motocicli.

Deve essere costituito da una cordicella legata al polso del pilota e collega-

ta al dispositivo applicato al motociclo che interrompa la corrente, in modo tale che in caso di caduta si produca lo spegnimento del motociclo mediante lo strappo della cordicella.

#### TABELLE PORTANUMERO

Devono essere visibili in qualunque posizione di guida e poste una anteriormente e due lateralmente.

Gli angoli devono essere arrotondati e devono avere altezza di cm. 20 e larghezza di cm. 30.

#### ALTEZZA DEL MOTOCICLO

Il motociclo deve avere una distanza minima dal terreno di cm. 18.

Tale misura va considerata a vuoto e dal punto più basso, comprese pedane e rivestimenti.

#### ALTEZZA DELLO SCARICO

Lo scarico deve avere un'altezza minima dal suolo di cm. 14 misurati a vuoto.

#### SOSPENSIONI

Sono obbligatorie le sospensioni anteriori e posteriori.

Le escursioni devono essere comprese tra:

Anteriore m/m 100/250

Posteriore m/m 80/190

La sospensione anteriore (forcella) deve presentare un angolo di inclinazione rispetto all'asse del canotto di sterzo di 23 gradi minimo.

#### PNEUMATICI

Sono ammessi esclusivamente motocicli con pneumatici specifici per lo short track (GOODYEAR EAGLE 27.0-7.0-19 Ant. E 27.5-7.0-19 Post.).

In alternativa sono consentiti pneumatici con una percentuale massima di utilizzo in fuoristrada del 20%.

Sono vietati pneumatici slick.

#### DIAMETRO RUOTE

Anteriore: da 17 o 19 pollici

Posteriore: da 17 o 19 pollici

Il cerchio posteriore può avere misura diversa da quello anteriore.

#### PARAFANGO

E' obbligatorio l'installazione del parafango anteriore.

#### PROVA FONOMETRICA

La misurazione verrà effettuata nel rispetto dei valori previsti.

#### MANUBRIO

La larghezza massima consentita è di cm. 85.

## REGOLAMENTO TECNICO MOTOCROSS

### 01 INTRODUZIONE

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

### 02 LIBERTA' DI COSTRUZIONE

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

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

### 03 CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI

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

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

#### CATEGORIA I

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

#### CATEGORIA II

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

#### CATEGORIA I

##### Gruppo A1 – Motocicli individuali

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

##### Gruppo B1

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

##### Gruppo B2

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

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

#### CATEGORIA II

Gruppo C - Motocicli speciali a due ruote

Gruppo D - Motocicli speciali a tre ruote

Gruppo E - Motoslitte

Gruppo F - Sprinters e Dragsters

Gruppo G - Quad

Gruppo H - —

Gruppo I - —

#### CATEGORIA III

Gruppo J - Veicoli elettrici (vedi articoli 01.82 dei Regolamenti tecnici Corse

su Strada).

### 04. CLASSI

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

#### CATEGORIA I

Gruppo A1

Gruppi B1, B2

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

#### CATEGORIA II

Gruppo E / Motoslitte

Gruppo G / Quad racers

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

Le stesse Classi della Categoria I, Gruppo A1.

### 05. MISURA DELLA CICLINDRATA

#### 05.1 MOTORE A MOVIMENTO ALTERNATIVO, CICLO "OTTO"

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

$$D^2 \times 3.1416 \times c$$

cilindrata =

4

D = alesaggio

C = corsa del pistone

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

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

#### 05.2 MOTORE ROTATIVO

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

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

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

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

Questo motore è considerato come un 4 tempi.

#### 05.3 SISTEMA WANKEL

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

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

V = la cilindrata di una sola camera

D = il numero dei dischi

Questo motore è considerato come un 4 tempi.

## 06. SOVRALIMENTAZIONE

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

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

## 07. TELEMETRIA

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

Un dispositivo ufficiale di segnalazione può essere applicato sul motociclo. Gli apparecchi di cronometraggio automatico (apparecchi di cronometraggio sul motociclo) non sono considerati come telemetria.

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

## 08. PESO DEI MOTOCICLI

Peso dei motocicli senza carburante

I pesi minimi sono:

per la classe 65 cc	53 kg
per la classe 85 cc	65 kg
per la classe 125 cc	88 kg
per la classe 250 cc	98 kg
per la classe 500 cc	102 kg

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

I piombi devono essere fissati sulla parte anteriore del telaio.

Le bilance devono essere certificate da un istituto nazionale.

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

## 09. DESIGNAZIONE DELLA MARCA

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

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

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

## 010. DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO

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

## 011. SPECIFICHE GENERALI

Le seguenti specifiche si applicano a tutti i veicoli dei gruppi indicati e ad ogni genere di competizione, salvo se altre specifiche o diversa normativa. Queste specifiche dovranno essere applicate in tutte le competizioni nazionali, salvo che la FMI dia altre direttive.

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

### 011.1

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

E' proibito utilizzare leghe leggere per gli assi delle ruote.

E' autorizzato l'impiego di dadi e bulloni in lega di titanio

E' vietato l'uso di fibra di carbonio nelle protezioni e rivestimenti.

Possono essere effettuati in pista dei test chimici.

### 011.2

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

### 011.3

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

### 011.4

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

## 012. DEFINIZIONE DI TELAIO DI UN MOTOCICLO INDIVIDUALE

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

## 013. DISPOSITIVO DI MESSA IN MOTO

E' obbligatorio.

## 014. PARACATENA APERTO DELLA SCATOLA DEL CAMBIO

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

## 015. TUBO DI SCARICO

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

### 015.1

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

### 015.2

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

### 015.3

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

### 015.4

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

**016. MANUBRIO****016.1**

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

**016.2**

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

**016.3**

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

**016.4**

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

**016.5**

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

**016.6**

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

**016.7**

E' proibita la riparazione con saldatura dei manubri.

**017. LEVE****017.1**

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

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

**017.2**

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

**017.3**

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

**018. MANOPOLA DELL'ACCELERATORE****018.1**

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

**018.2**

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

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

**018.3**

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

**019. PEDANE POGGIA PIEDI****019.1**

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

**019.2**

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

**020. FRENI****020.1**

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

**020.2**

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

**020.3**

Le motoslitte devono essere equipaggiate con almeno un freno.

**021. PARAFANGO E PROTEZIONE DELLE RUOTE****021.1**

Devono essere più larghi da ogni lato delle ruote.

**021.2**

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

**021.3**

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

**021.4**

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

**021.5**

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

**022. CARENATURA**

Non è autorizzata nessuna carenatura (vedi figure).

**023. RUOTE, CERCHI E PNEUMATICI****023.1**

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

**023.2**

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

**024. PNEUMATICI****024.1**

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

**024.2**

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

**025. SPECIFICHE SUPPLEMENTARI PER I SIDECARS****025.1**

La trazione sarà unicamente sulla ruota posteriore del motociclo.

**025.2**

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

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

**025.3**

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

**025.4**

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

**025.5**

Sono proibiti i sidecars snodati.

**025.6**

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

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

**025.7**

Le dimensioni minime del sidecar per il passeggero sono:

Lunghezza 1000 mm.

Larghezza 400 mm.

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

F).

**025.8**

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

**025.9**

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

**025.10**

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

**025.11**

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

**026. TABELLE PORTA NUMERO**

Devono rispettare le seguenti condizioni:

**026.1**

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

**026.2 TABELLA PORTA NUMERI ANTERIORE**

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

**026.3 TABELLE PORTA NUMERI LATERALI**

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

**026.4**

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

Altezza:	140 mm.
Larghezza di ogni cifra:	80 mm.
Larghezza dei tratti:	25 mm.
Spazio tra due cifre:	15 mm.

**026.5**

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

**026.6**

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



**026.7**

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

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

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

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

**026.8 COLORE DELLE TABELLE PORTA NUMERO**

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

Saranno utilizzati i seguenti colori, che devono essere opachi:

Nero  
Giallo  
Verde  
Bianco

Quando è utilizzato un sistema ufficiale di cronometraggio con transponder:

- Il colore della tabella porta numero anteriore sarà libero  
In ogni caso deve esistere una distinzione netta di colore tra il numero e la colorazione del fondo (cifre bianche, fondo di colore scuro; cifre nere fondo di colore chiaro).
- Le tabelle porta numeri laterali: può essere utilizzata l'intera tabella come spazio pubblicitario.

**026.9** 50 cc. Fondo bianco cifre nere

**026.10** 65 cc. Fondo bianco cifre nere

**026.11** 85 cc. fondo bianco cifre nere

**026.12** 125 cc. fondo nero cifre bianche

**026.13** 250 cc. fondo verde cifre bianche

**026.14** 500 cc. e sidecars fondo giallo cifre nere

**026.15** Supercross fondo bianco cifre nere

**027. EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE****ABBIGLIAMENTO E CALZATURE**

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

**027.01 PER IL MOTOCROSS**

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

**027.2 PER LE MOTOSLITTE**

Il pilota dovrà indossare un abbigliamento appropriato che dia una protezione contro il freddo e le ferite in caso di caduta, calzature imbottite fino al ginocchio o altre calzature solide.

**028. MATERIALE EQUIVALENTE AL CUIOIO**

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

**028.1** Qualità ignifuga

**028.2** Resistenza all'abrasione

**028.3** Coefficiente di sfregamento su tutti i tipi di asfalto

**028.4** Qualità di assorbimento della traspirazione

**028.5** Test medici – non tossico e non allergico

Il materiale dovrà essere di una qualità che non fonda

**029. OBBLIGATORIETA' DEL CASCO**

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

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

Tutti i caschi dovranno avere un marchio con il logo delle norme internazionali ufficiali oppure con il Marchio Approvato(timbro) della FMI. I caschi marchiati dalla FMI dovranno essere conformi ad una delle norme internazionali.

Il mancato rispetto di queste regole comporterà l'esclusione dalla manifestazione.

**030. ISTRUZIONI PRATICHE PER I CASCHI****030.1**

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

**030.2**

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

**030.3**

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

**030.4**

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

- Che il casco sia ben calzato sulla testa del pilota;
- Che non sia possibile far passare il sottogola sopra il mento quando è completamente allacciato;
- Che non sia possibile togliere il casco tirandolo dalla parte posteriore.

**031. MARCHI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALI RICONOSCIUTI**

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

**032. PROTEZIONE DEGLI OCCHI**

E' autorizzato l'uso degli occhiali, occhiali di protezione, visiere e visiere a perdere. La protezione degli occhi e degli occhiali dovrà essere in materiale di sicurezza. La visiera dei caschi non deve far parte integrante del casco.

Non devono essere impiegate protezioni che provochino una visione confusa (vetri rigati ecc.).

### 033. DORSALI

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

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

### 034. VERIFICHE TECNICHE

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

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

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

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

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

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

Ciascun pilota dovrà presentare il proprio casco per le opportune verifiche. L'esito di ogni verifica e/o controllo dovrà essere riportato, a cura del Commissario di Gara, sulla scheda Tecnica.

Ogni pilota può presentare alle verifiche tecniche fino ad un massimo di due motocicli, che potrà usare indifferentemente nel corso di tutta la manifestazione.

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

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

### ART. 35. PUNZONATURA MOTOCICLI

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

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

In generale, nelle gare di motocross su più corse, al termine della gara i motocicli dei piloti primi cinque classificati dovranno essere portati in Parco

Chiuso per le verifiche tecniche, salvo diverse disposizioni.

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

### 036. MACCHINE PERICOLOSE

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

### 037. PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impiegati in qualunque manifestazione di Motocross, Supermoto, Motoslitte, Quad e Short-Track, Internazionali, Nazionali e Territoriali) è fissato, in **dB/A 98**.

La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando i seguenti valori:

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

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

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

In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.

Il mancato rispetto del limite di rumorosità comporta la non ammissione alla gara o la perdita di cinque posizioni nell'ordine di arrivo.

Il valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di 2 **dB/A** nelle verifiche fonometriche effettuate al termine di una corsa.

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

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

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

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

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

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

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

### 038. DIRETTIVE PER L'UTILIZZO DEI FONOMETRI

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

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

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

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

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

Strumenti di tipo 1: dedurre 1 **Db/A**

Strumenti di tipo 2: dedurre 2 **Db/A**

Temperatura ambiente:

Inferiore a 10° Celsius: dedurre 1 **Db/A**

Inferiore a 0° Celsius: dedurre 2 Db/A

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

### 039. SPECIFICHE PER LE MOTOSLITTE

#### ART. 039.1. DISPOSIZIONI GENERALI

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

#### ART. 039.2. CARROZZERIA ED INGOMBRI

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

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

#### ART. 039.3. DISPOSITIVO DI SPEGNIMENTO

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

#### ART. 039.4. PARABREZZA

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

#### ART. 039.5. PARASPRUZZI

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

#### ART. 039.6. PROTEZIONE ORGANI DI TRASMISSIONE

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

E' inoltre assolutamente vietato:

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

#### ART. 039.7. CARBURATORE

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

#### ART. 039.8. COMANDO ACCELERATORE

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

#### ART. 039.9. FRENI

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

#### ART. 039.10. CINGOLI

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

#### ART. 039.11. SCI DIREZIONALI

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

- **interasse:** la distanza massima fra gli sci, misurata al centro dell'asse che collega gli sci ai bracci delle sospensioni, è fissata in cm. 110;
- **profili di sicurezza:** gli sci devono presentare una protezione sul bordo esterno e sulla punta; essi dovranno essere dotati di una nervatura a sezione circolare con diametro minimo di mm. 5 che, partendo dall'estremità esterna posteriore, si estenda fino al compimento di 180° della punta dello sci. Le protezioni di tale tipo, anziché di tondino, possono essere anche stampate nella costruzione dello sci stesso il quale può essere anche in plastica o ricoperto, purché il materiale sia di idoneo spessore e la rotondità del profilo deve essere di diametro minimo di mm. 5 e la sezione di circonferenza della nervatura almeno 220°, logicamente con la parte vuota all'interno;
- **punta degli sci:** deve essere dotata di un archetto protettivo, costituito da tondino di diametro minimo di mm. 5 che, partendo dalla punta dello sci, dovrà compiere un arco rivolto verso la zona di mezzaria della faccia superiore dello sci stesso, ovvero descrivere una semicirconferenza il cui raggio interno dovrà essere di mm. 50;
- **nervatura della deriva:** sotto gli sci può essere incastonata una deriva di materiale più resistente dello sci stesso; l'angolo di sfaccettatura della deriva che è rivolto verso il suolo non può essere inferiore a 60°.

#### ART. 039.12. SILENZIATORE/I

Le motoslitte devono essere fornite di silenziatore/i; esso/i deve essere adeguatamente schermato, non eccedere l'ingombro della carrozzeria ed impedire che la rumorosità sia superiore a 98 DB/A.

Il livello di rumorosità dei motori con più di un cilindro sarà misurato all'estremità di ogni singolo silenziatore.

#### ART. 039.13. FARI E LUCI

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

#### ART. 039.14. MANUBRIO E LEVE

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

#### ART. 039.15. PEDANE

Se le pedane della motoslitte sono fornite di un fermapièdi, esso deve avere un arresto che impedisca al piede del pilota di entrare oltre 1/3 della sua

lunghezza.

**ART. 039.16. TABELLA PORTANUMERO E NUMERO DI GARA**

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

**040. SPECIFICHE PER LE SHORT TRACK**

**ART. 040.01. CARBURANTE**

Benzina e/o miscela olio benzina di uso corrente reperibile presso le normali pompe di distribuzione.

**ART. 040.02. FRENI**

Posteriore obbligatorio  
Anteriore vietato.

**ART. 040.03. CAMBIO**

Obbligatoriamente integrato nel carter motore. E' vietato qualsiasi altro tipo di cambio.

**ART. 040.04. PEDANE POGGIPIEDI**

Devono essere rientranti in caso d'urto, rivestite in gomma e comunque sporgenti non più di 12 cm. Dal telaio.  
Sono vietate staffe fisse.

**ART. 040.05. DISPOSITIVO DI SPEGNIMENTO**

E' obbligatorio su tutti i motocicli.  
Deve essere costituito da una cordicella legata al polso del pilota e collegata al dispositivo applicato al motociclo che interrompa la corrente, in modo tale che in caso di caduta si produca lo spegnimento del motociclo mediante lo strappo della cordicella.

**ART. 040.06. TABELLE PORTANUMERO**

Devono essere visibili in qualunque posizione di guida e poste una anteriormente e due lateralmente.  
Devono avere fondo bianco ed i numeri apposti devono essere di colore nero.  
Gli angoli devono essere arrotondati e devono avere altezza di cm. 25 e larghezza di cm. 30.

**ART. 040.07. ALTEZZA DEL MOTOCICLO**

Il motociclo deve avere una distanza minima dal terreno di cm. 18.  
Tale misura va considerata a vuoto e dal punto più basso, comprese pedane e rivestimenti.

**ART. 040.08. ALTEZZA DELLO SCARICO**

Lo scarico deve avere un'altezza minima dal suolo di cm. 14 misurati a vuoto.

**ART. 040.09. SOSPENSIONI**

Sono obbligatorie le sospensioni anteriori e posteriori.  
Le escursioni devono essere comprese tra:  
Anteriore m/m 100/170  
Posteriore m/m 80/150  
La sospensione anteriore (forcella) deve presentare un angolo di inclinazione rispetto all'asse del canotto di sterzo di 23 gradi minimo.

**ART. 040.10. PNEUMATICI**

Sono ammessi esclusivamente motocicli con pneumatici specifici per lo short track (GOODYEAR EAGLE 27.0-7.0-19 Ant. E 27.5-7.0-19 Post.).  
In alternativa sono consentiti pneumatici con una percentuale massima di utilizzo in fuoristrada del 20%.

**ART. 040.11. DIAMETRO RUOTE**

Anteriore: da 18 o 19 pollici  
Posteriore: da 17 o 19 pollici  
Il cerchio posteriore può avere misura diversa da quello anteriore.

**ART. 040.12. PARAFANGO**

E' obbligatorio l'installazione del parafango anteriore.

**ART. 040.13. PROVA FONOMETRICA**

La misurazione sarà effettuata nel rispetto dei valori previsti.  
**Limite massimo di rumorosità: 98 dB/A**

**ART. 040.14. MANUBRIO**

La larghezza massima consentita è di cm. 85.

**041. SPECIFICHE PER I QUAD RACERS**

**ART. 041.01. GENERE DI MOTOCICLO**

Non è imposta nessuna restrizione per quanto riguarda la marca, la costruzione o il genere di motociclo al di fuori di quelle specifiche che seguono. La cilindrata dovrà essere di minimo 250 cc. e di massimo 650 cc. (Mono o bicilindrico). La trasmissione dovrà agire sulle ruote posteriori tramite un asse solido.

**ART. 041.02. RUOTE**

Diametro massimo dei cerchi: 12 pollici. Per le dimensioni delle ruote anteriori nessuna restrizione. E' proibito utilizzare le ruote a raggi.  
Le ruote devono essere adeguatamente protette.  
Ogni ruota dovrà essere munita di un freno, anteriormente dovranno essere azionati da una leva fissata sul manubrio e posteriormente dal piede destro. Per le ruote posteriori, se l'asse è rigido, sarà sufficiente un solo freno.

**ART. 041.03. LARGHEZZA TOTALE**

La larghezza totale dovrà essere di mm.1300.

**ART. 041.04. PROTEZIONE**

La trasmissione finale dovrà essere adeguatamente protetta in tutto il suo sviluppo.  
Lateralmente dovranno essere montate barre di protezione tra le due ruote, all'altezza dell'asse, per impedire che le ruote di un altro veicolo si inseriscano. La barra di protezione dovrà essere chiusa per mezzo di una lastra di metallo o di fibra di vetro per impedire che il pilota incastri i piedi tra le ruote. Una simile barra para-urti dovrà essere fissata anteriormente per impedire che le ruote si aggancino.

**ART. 041.05. TABELLE PORTA NUMERO**

Si esigono quattro tabelle porta numero:  
- Tabella fissa anteriormente sulla macchina al livello del faro posta in avanti.  
- Tabella da ogni lato della macchina posta sul parafango posteriore.  
- Tabella posta sul para urti posteriore.  
- Le tabelle devono avere un fondo giallo e le cifre nere.  
Il pilota deve apporre il proprio numero di gara sulla maglia o sul dorsale.

**NORME TECNICHE PER MOTOCICLI**

**IMPIEGATI IN MANIFESTAZIONI SUPERMOTO**

I motocicli devono essere provvisti di tre tabelle portanumero, una anteriore ed una per ciascun lato del motociclo.  
Il colore delle tabelle è lasciato alla discrezione dei piloti, ma il colore del numero deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo.  
E' vietata la tabella di colore rosso, rilasciata al pilota che detiene la testa della classifica nel corso della stagione agonistica.

Un dispositivo di sicurezza (coppiglia o dermo) deve essere montato tra l'apparato frenante e la piastra di ancoraggio.

Il filo di sicurezza impiegato sul dado di fissaggio alla staffa dei freni deve essere visibile.

Sui motocicli con motore 4tT è obbligatorio installare un serbatoio di recupero dell'olio della capacità minima di 0,5 litri oppure un sistema sigillato di riciclaggio dell'olio.

I motocicli devono essere equipaggiati con un recipiente, collocato sotto il motore, che serva sia da protezione che da recupero di oli o liquidi in caso di rottura del propulsore.

È possibile accedere alla pista solo con i recipienti per il recupero dei liquidi vuoti.

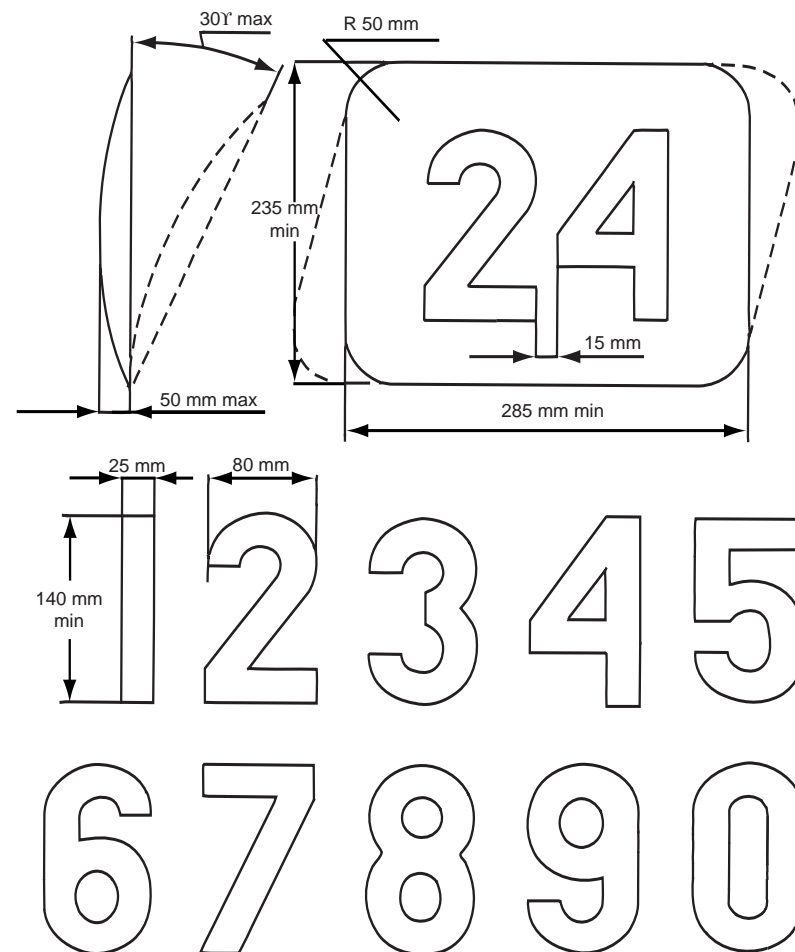
Il solo liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua.

Il filo utilizzato per fissare i tappi del serbatoio dell'olio, dell'acqua e dei rabocchi devono essere fissati, deve essere visibile.

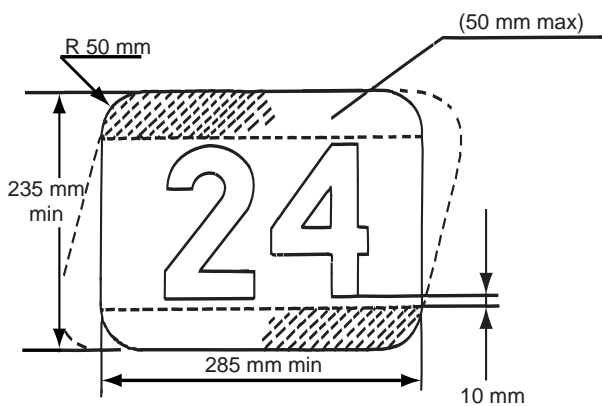
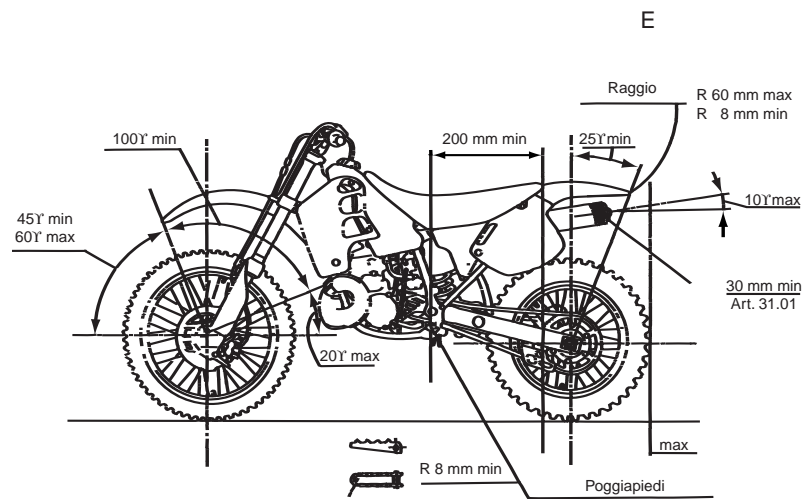
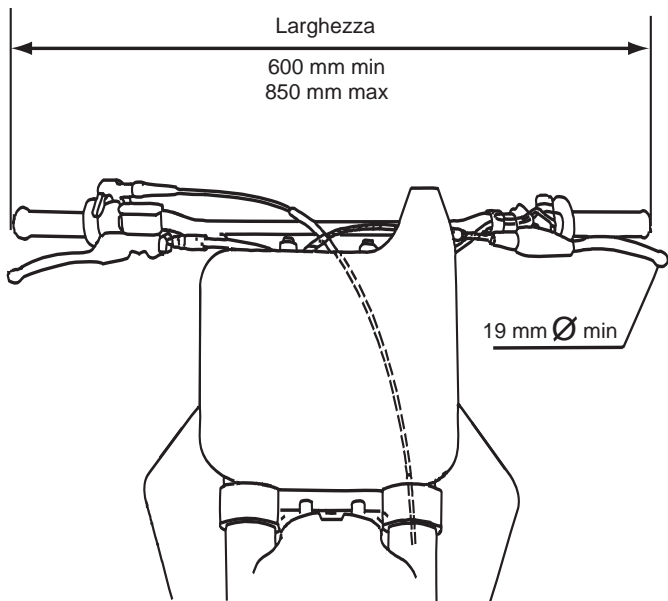
Sono autorizzati tagli e scanalature nei pneumatici.

La profondità del profilo dei pneumatici anteriori e posteriori non può superare i 10 millimetri.

## NUMERI







O

