

FMI 2011 *Quad*



FMI 1911
2011

REGOLAMENTO MANIFESTAZIONI MOTO-QUAD FMI 2011

- CAMPIONATO ITALIANO BAJA (MOTO-QUAD)
- TROFEO ITALIANO BAJA SPRINT (MOTO-QUAD) (formule promozionali)

INDICE

REGOLAMENTO SPORTIVO:

- Art. 1-4: DISPOSIZIONI GENERALI
- Art. 5: TERMINOLOGIA
- Art. 6: REGOLAMENTAZIONE
- Art. 7: REGOLAMENTO PARTICOLARE
- Art. 8: QUALIFICAZIONE DI UNA GARA
- Art. 9: UFFICIALI DI GARA
- Art. 10: ISCRIZIONI
- Art. 11: IDENTIFICAZIONE CONCORRENTE
- Art. 12: PUNZONATURE
- Art. 13: ATTRIBUZIONE DEI NUMERI DI GARA ED ORDINE DI PARTENZA
- Art. 14: ROAD-BOOK E NAVIGAZIONE
- Art. 15: CIRCOLAZIONE
- Art. 16: ASSISTENZE E RIFORNIMENTI
- Art. 17: TABELLA DI MARCIA
- Art. 18: ZONE DI CONTROLLO
- Art. 19: CONTROLLI ORARI
- Art. 20: CONTROLLI DI PASSAGGIO
- Art. 21: SETTORI SELETTIVI
- Art. 22: RIORDINAMENTI
- Art. 23: SEGNALETICA DEI CONTROLLI
- Art. 24: PARCO CHIUSO
- Art. 25: VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE
- Art. 26: RECLAMI – APPELLI
- Art. 27: CLASSIFICHE-PUNTEGGI-CLASSI
- Art. 28: PENALITÀ
- Art. 29: PREMI
- Art. 30: AREA ECOLOGICA
- Art. 31: PROMOTER

REGOLAMENTO TECNICO:

- Art. 1: DEFINIZIONE
- Art. 2: MOTOCICLI - QUAD AMMESSI E CLASSI DI APPARTENENZA
- Art. 3: RUOTE
- Art. 4: PNEUMATICI
- Art. 5: FRENI
- Art. 6: DIMENSIONI
- Art. 7: MANUBRIO E LEVE
- Art. 8: COMANDO ACCELERATORE
- Art. 9: IMPIANTO DI SCARICO
- Art. 10: PROTEZIONI E SICUREZZA
- Art. 11: CILINDRATA
- Art. 12: PROVA FONOMETRICA
- Art. 13: TABELLE PORTANUMERO
- Art. 14: IMPIANTO ELETTRICO
- Art. 15: ABBIGLIAMENTO
- Art. 16: DISPOSITIVI OBBLIGATORI
- Art. 17: DISPOSITIVI CONSIGLIATI

La FMI indice, per l'anno 2011, il Campionato Italiano Baja, il Trofeo Italiano Baja Sprint e delle formule promozionali.

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare l'organizzazione della manifestazione ad Azienda specializzata.

REGOLAMENTO SPORTIVO

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1- I Baja sono manifestazioni sportive organizzate che si svolgono su terreni di tipo prevalentemente fuoristradistico, per evidenziare l'abilità di guida dei conduttori e l'affidabilità dei mezzi. L'evento "BAJA" si articola in tappe/giorni e ha una durata massima di 3 (tre) giorni inclusa l'eventuale Super Speciale e le verifiche ante-gara. Caratteristica principale dell'evento "BAJA" è che non ci sia alcun tipo di navigazione e pertanto i Settori Selettivi cronometrati devono essere contrassegnati da appositi segnali (cartelli, nastri, frecce, ecc.) per indicare la corretta direzione di marcia ai piloti, senza l'ausilio di apparecchiature di navigazione.

Il road-book che deve essere consegnato obbligatoriamente a tutti i piloti iscritti serve per dare le informazioni dei tracciati di gara e per raggiungere i Settori Selettivi.

Pertanto l'uso del road-book e il suo equipaggiamento è consentito ma non obbligatorio. Il Campionato Italiano Baja, il Trofeo Italiano Baja Sprint e altre formule promozionali saranno composte da un numero di tappe/eventi che verranno pubblicate nel calendario ufficiale FMI dell'anno di pertinenza.

Ci deve essere un periodo minimo di 15 giorni tra un evento e quello successivo.

Art. 1.1 - Licenze e piloti ammessi:

Possono partecipare a gare di Baja e concorrere per la classifica di Campionato i Conduttori nazionali in possesso di Licenza Sportiva Fuoristrada FMI.

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica di Campionato:

- Conduttori di nazionalità straniera in possesso di Licenza italiana

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica assoluta e di giornata:

- Conduttori stranieri di nazionalità UEM con Licenza e Nulla-Osta della Federazione di appartenenza

Art. 2 - L'evento "BAJA" articolato in Tappa/Giorno deve rispettare i seguenti requisiti di percorso/chilometraggio:

a) lunghezza totale minima dei Settori Selettivi cronometrati dell'intero evento "Baja" km150, con l'esclusione dell'eventuale Super Speciale e dei Settori di Trasferimento.

b) lunghezza totale minima dei Settori Selettivi della singola Tappa/Giornata km 75, con l'esclusione dell'eventuale Super Speciale e dei Settori di Trasferimento.

c) ogni tappa/giorno può essere composta da uno o più Settori Selettivi cronometrati, percorsi una o più volte, che rispettino il chilometraggio minimo regolamentare previsto.

Art. 3 - In ogni Evento il percorso è diviso in Tappe comprendenti uno o più Settori Selettivi collegati da Settori di Trasferimento a velocità media imposta.

Art. 4 - I Settori Selettivi devono avere le seguenti caratteristiche:

a) poter essere effettuati interamente di giorno dalla totalità dei piloti in gara salvo sopravvenute cause di forza maggiore;

b) la lunghezza di ciascuno non può essere inferiore a km15, ad esclusione delle Super Speciali che hanno una lunghezza minima di km 2;

Nei Baja, dopo una durata di guida compresa tra le 12h e le 20h, è obbligatoria una sosta di almeno 8h.

Art. 5 - TERMINOLOGIA

5.1 - Circolare Informativa:

Comunicato ufficiale, facente parte integrante del Regolamento Particolare del Baja, destinato a modificarlo, precisarlo o completarlo.

5.2 - Assistenza:

Si definisce assistenza la presenza fisica di una persona e/o il lavoro su un veicolo concorrente.

5.3 - Briefing:

Il briefing deve essere tenuto dal Direttore di Gara o da un Delegato dell'Organizzazione: la partecipazione dei conduttori (pilota) è obbligatoria ed il Direttore di Gara deve essere presente.

Il Briefing deve avere luogo al termine delle Verifiche Sportive-Tecniche o al più tardi 2 ore prima della partenza della Super Speciale o della 1^a Tappa.

Le informazioni concernenti la sicurezza ed il percorso (modifiche del Road-Book), datate e firmate dal Direttore di Gara, devono essere esposte all'Albo Ufficiale di Gara sotto la sua responsabilità. L'assenza al Briefing dei conduttori è sanzionata così come indicato nel riepilogo delle Penalità.

5.4 - Tabella di Marcia:

Documento destinato a raccogliere, nell'ordine cronologico, i visti dei controlli previsti sul percorso.

5.5 - Concorrente:

Entità fisica o giuridica che effettua l'iscrizione del motociclo o quadriciclo alla competizione.

5.6 - Conduttore:

Entità fisica titolare di licenza specifica in corso di validità che partecipa ad una competizione.

5.7 - Durata di una Gara:

Tutte le gare iniziano con le Verifiche Amministrative (Sportive-Tecniche) e terminano allo scadere più tardivo di:

- i termini di reclamo o di appello o fine dell'audizione della Giuria;
- la fine delle Verifiche dopo-gara effettuate in conformità al regolamento;
- la fine della Premiazione.

5.8 - Tappa:

Ciascuna delle giornate di gara dell'evento Baja, separate da un arresto di almeno 8 ore.

5.9 - Itinerario Ufficiale/Percorso:

L'itinerario ufficiale della gara è quello individuato dal passaggio in ogni punto illustrato dalle singole note del Road-Book ed il percorso di gara è quindi quello definito dallo stesso Road-Book della Gara.

5.10 - Abbinamento con Gara Automobilistica:

L'abbinamento con una gara automobilistica, deve sempre essere noto alla FMI/Commissione QUAD, affinché ne verifichi la compatibilità in sede di approvazione del Regolamento.

È considerato abbinamento con una gara automobilistica, quando questa impegni la totalità o una parte dell'itinerario del Baja:

- meno di 18 ore prima del transito del 1°Veicolo,
- meno di 6 ore dopo il passaggio dell'ultimo Veicolo.

5.11 - Comunicato ai Concorrenti (piloti):

Informazioni comunicate per iscritto dall'Organizzatore e/o dalla Direzione di Gara ai Concorrenti (piloti) che, dopo lettura, firmano per presa visione.

Tali informazioni devono essere messe a disposizione dei Concorrenti (piloti) il prima possibile, ma non possono modificare i Regolamenti.

5.12 - Neutralizzazione:

Tempo durante il quale i conduttori sono fermati dalla Direzione di Gara, in regime di Parco Chiuso.

5.13 - Penalità Forfetaria:

Penalità creata per sostituirsi a determinate sanzioni comportanti l'esclusione dalla gara o l'esclusione per inosservanza di certe clausole del Regolamento in una gara tradizionale.

Essa permette ad un concorrente penalizzato di continuare la gara nelle condizioni di normale competizione, pur tuttavia sanzionato.

La penalizzazione forfeitaria si esprime in un tempo che si aggiunge alle penalità già inflitte al concorrente negli specifici casi menzionati dal Regolamento.

Il tempo totale assegnato al concorrente, interessato dall'applicazione di una penalità forfeitaria, per ciascuna tappa, è calcolato sommando:

- a) il tempo massimo previsto per ciascun Settore Selettivo non completato;
- b) il tempo previsto per ciascun Settore di Trasferimento della tappa non percorso, ad esclusione del tempo previsto per i Parchi Assistenza ed i Raggruppamenti;
- c) la penalità in tempo per gli eventuali Controlli di Passaggio non effettuati.
- d) la penalità di 1 ora qualora il Settore Selettivo, non completato, sia l'ultimo previsto della Tappa.

Nel caso in cui si verifichi il superamento del Tempo Massimo autorizzato in un Settore Selettivo o la irregolarità/mancata effettuazione di un Settore Selettivo, verrà applicata una penalità forfeitaria che viene calcolata sommando:

- a) il tempo massimo previsto del Settore Selettivo interessato;
- d) una penalità di 30 minuti;
- c) la penalità in tempo per gli eventuali Controlli di Passaggio non effettuati.
- d) tutte le altre penalità eventualmente inflitte.

Per poter usufruire dell'applicazione di tali penalità ed essere classificato, un pilota dovrà, pena l'esclusione dalla gara:

- aver effettuato regolarmente almeno 1 Settore Selettivo nella 1° Tappa ed 1 nella 2° Tappa;
- aver preso il via delle Tappe in cui si articola la gara;
- transitare al Controllo Orario di fine Tappa (di ognuna delle Tappe) nei termini di chiusura dello stesso.

5.14 - Riordinamento (regime di Parco Chiuso):

Arresto previsto dall'organizzazione per permettere, sia il recupero dei ritardi accumulati con ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento dei piloti rimasti in gara; pertanto il tempo del riordinamento può essere differente per ogni pilota. La nuova partenza viene data secondo l'ordine d'arrivo dei concorrenti al Controllo Orario di ingresso del Riordinamento.

5.15 - Settore di Trasferimento:

Parte del percorso da percorrere in un tempo imposto e compresa tra due Controlli Orari successivi.

5.16 - Settore Selettivo:

Prova a velocità libera che deve svolgersi su un percorso riservato unicamente ai concorrenti del Baja e chiuso al traffico pubblico. Questa disposizione deve essere indicata nel Regolamento Particolare. La partenza del Settore Selettivo può essere preceduta o coincidente con un Controllo Orario, così come un Controllo Orario può coincidere con lo STOP del Settore Selettivo.

5.17 - Super Speciale:

L'organizzazione di una Super Speciale fa parte integrante di una Baja, ma è facoltativa per l'Organizzatore dell'Evento. Se essa è prevista, i Concorrenti sono obbligati a parteciparvi. Nel caso un pilota per causa di forza maggiore non possa partecipare alla Super Speciale partirà per la prima Tappa in ultima posizione e con una penalizzazione di 5 minuti. Può essere organizzata una sola Super Speciale per singolo evento ed è destinata esclusivamente a determinare l'Ordine di Partenza per la 1° Tappa: la stessa viene organizzata come un Settore Selettivo, con una lunghezza minima di km 2 e massima di km10, ma con caratteristiche tali da poter essere seguita a vista dal numeroso pubblico posto in sicurezza.

Il Regolamento di gara deve precisare se è autorizzata la ricognizione del percorso ed in quale modo tale ricognizione può essere effettuata. Il tempo effettivo di percorrenza della Super Speciale non conta per la Classifica Generale della gara; le eventuali penalità sono conteggiate solo per stabilire l'Ordine di partenza per la 1° Tappa eccetto quanto previsto per la mancata partecipazione.

5.18 - Tempo Imposto:

Ogni settore di trasferimento deve essere percorso in un tempo imposto che i concorrenti devono rispettare.

I concorrenti che arrivano in anticipo od in ritardo rispetto al tempo imposto, incorrono in Penalità al minuto.

5.19 - Tempo Stimato:

Tempo stimato dall'Organizzatore per percorrere un Settore Selettivo.

5.20 - Tempo Massimo Autorizzato:

Tempo superiore al tempo imposto assegnato a ciascun Settore di Trasferimento o tempo massimo indicato per ciascun Settore Selettivo.

In caso di superamento, senza nessuna tolleranza, comporta l'applicazione di una penalità compresa tra la penalità forfeitaria e l'esclusione dalla gara. Superato il tempo massimo, il controllo è detto "chiuso" per il concorrente interessato.

5.21 - Tempo Effettivo:

Tempo effettivamente impiegato per percorrere un Settore Selettivo.

5.22 - Road Book:

- Tutti i concorrenti ricevono un Road-Book, in formato rotolo (o pagine in continuo):
- contenente al massimo (per pagina) 5 linee orizzontali per le distanze, i disegni e le informazioni;
 - comprendente note disegnate identificanti difficoltà o pericoli del percorso.

Art. 6 - REGOLAMENTAZIONE

Il Regolamento di un Baja deve essere conforme al Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della FMI.

- Il Direttore di gara, a cui è richiesta l'abilitazione a dirigere un Baja ed un'adeguata conoscenza della specialità, è incaricato dell'applicazione del Regolamento per tutta la durata della Gara.
- Per ottenere il Visto della FMI, l'Organizzatore deve inviare il Regolamento della Gara, nei termini previsti dal R.M.M., alla sede della FMI.
- Il Regolamento di una gara Baja deve comprendere:
 - il Regolamento Particolare redatto sulla base standard prevista dalla normativa e completo degli allegati (Vedi Allegato B - Timing/Tabella Tempi e Distanze) e tutto quanto peculiare alla gara stessa;
 - il piano di Sicurezza;
 - il piano di Emergenza Sanitaria redatto sugli appositi moduli con copia della richiesta di nomina del Medico Capo Responsabile di Gara.
- Nel piano di sicurezza devono essere indicate:
 - le disposizioni generali per gli Ufficiali di Gara;
 - le disposizioni generali per le postazioni radio che obbligatoriamente devono essere in comunicazione con la Direzione di Gara ed ubicate:
 - alla partenza del Settore Selettivo;
 - nelle eventuali postazioni intermedie;
 - allo stop del Settore Selettivo;
 - ai Parchi di Assistenza e/o di Riordino, se necessario mancando ogni altro mezzo di comunicazione;
 - le disposizioni generali per i Medici dei Settori Selettivi riportate nel Piano Sanitario;
 - le disposizioni generali per i Mezzi di Soccorso (compreso l'eventuale elicottero) e per le Ambulanze, disposte come segue:
 - alla partenza del Settore Selettivo, un'Ambulanza 4x4 attrezzata per la Rianimazione o un veicolo 4x4 atto a trasportare un ferito barellato (da abbinarsi ad una Ambulanza non 4x4, comunque attrezzata per la Rianimazione) su entrambi i quali deve poter prendere posto il Medico, esperto in manovre rianimatorie, previsto per la postazione;
 - almeno un'altra Ambulanza attrezzata per la Rianimazione (4x4 o normale) in un punto strategico del percorso ed in comunicazione con la Direzione di Gara (ad es. in un punto Intermedio del Settore Selettivo o in un punto strategico della Zona di Gara);
 - le disposizioni generali per i mezzi di sgombero, in comunicazione con la Direzione di Gara o con la partenza del Settore Selettivo, così disposti:
 - un mezzo 4x4 alla partenza del Settore Selettivo equipaggiato in modo da poter agevolmente liberare il percorso da altri veicoli;

- altri mezzi 4x4 nei luoghi in cui i passaggi presentano possibilità di ostruzioni, e/o nei punti intermedi dotati di postazioni radio;
- le disposizioni per gli apripista (minimo due); a bordo di ogni mezzo deve esserci almeno una persona capace di leggere un road book;
- le indicazioni degli orari di chiusura delle strade;
- il numero degli Ufficiali di Gara presenti in ogni Settore Selettivo ed in ogni posto di controllo;
- l'indicazione degli accorgimenti presi per informare gli abitanti del luogo del percorso di gara e le eventuali prescrizioni per il pubblico.

- L'Organizzatore deve predisporre un Ordine di Servizio, anche incluso nel Piano di Sicurezza, in cui, oltre a quanto indicato nello stesso Piano di Sicurezza, devono essere riportati:
 - i Numeri telefonici di interesse generale, degli Ospedali allertati, dei Medici, delle Ambulanze, delle Autorità e delle Forze dell'Ordine;
 - l'Organizzazione di Segreteria, Verifiche, ecc... ;
 - la Planimetria dei Settori Selettivi con l'indicazione dei Servizi presenti negli stessi;
 - la disposizione dei Commissari di Percorso, possibilmente corredata dall'elenco nominativo;
 - la Dislocazione delle Forze dell'Ordine.

Art.7 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

- Il Regolamento Specifico dell'Evento, stampato in formato A4 o A5, deve essere integralmente conforme a tutta la normativa prevista da:
 - il R.M.M. della FMI ;
 - la regolamentazione specifica del Campionato o Trofeo od altro, dove applicabile;
 - ogni altra regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da FMI.
- Il Regolamento deve specificare il luogo e l'ora di pubblicazione dei risultati ufficiali. In caso di ritardo nella pubblicazione, la nuova ora di pubblicazione deve essere comunicata per affissione all'Albo Ufficiale di Gara. Le Informativa devono essere datate, numerate e firmate da:
 - il Comitato Organizzatore fino al giorno delle verifiche (in questo caso le modifiche devono essere approvate dalla FMI);
 - il D.d.G. durante tutta la durata della Gara;
 Tali Circolari entrano a far parte integrante del Regolamento Specifico dell'Evento.
- Le Circolari Informativa sono pubblicate presso la Segreteria della Gara, presso la Direzione di Gara e sul/sugli Albo/i Ufficiale/i di Gara. Nel più breve tempo possibile devono essere notificate ai partecipanti, che devono firmare per presa visione ed accettazione.
- Le Circolari Informativa devono essere stampate e deve comparire la numerazione delle pagine (Es. 2/4, ecc...).
- Tutti i reclami presentati da un Concorrente devono essere trasmessi ai Commissari Sportivi.

Art. 8 - QUALIFICAZIONE DI UNA GARA

- Salvo casi particolari, esaminati direttamente dalla FMI, affinché una gara possa essere valida per il Campionato Italiano Baja, è necessario che essa sia stata organizzata almeno nell'anno che precede l'assegnazione.

Per i Trofei e per le Coppe, la validità può essere assegnata anche a gare alla prima edizione per le quali sia stato possibile accertare la competenza dell'Organizzatore e l'adeguatezza del Percorso e delle modalità organizzative.

- 8.2** - L'Osservatore designato prepara un rapporto che viene esaminato dalla Commissione Quad e dal Promoter in vista di una eventuale proposta di assegnazione, di promozione o di retrocessione.
- 8.3** - Per ogni Gara, la valutazione del rapporto di osservazione consente la conservazione della validità e, nei casi previsti, la perdita della medesima con la retrocessione o la promozione a quella superiore per l'anno successivo. La gara, il cui rapporto di osservazione evidenzia il mancato rispetto dei Regolamenti, un'insufficiente sicurezza del pubblico e degli equipaggi e l'inadeguatezza del percorso, può perdere ogni validità nell'anno successivo a quello interessato od essere retrocessa.

Art. 9 - UFFICIALI DI GARA

La lista nominativa degli Ufficiali di Gara è precisata nel Regolamento di Gara e deve comprendere:

- i Commissari Sportivi, designati dalla FMI;
- i Commissari Tecnici, designati dalla FMI, in proporzione al numero degli iscritti ed alla durata delle verifiche;
- i Commissari Fonometri designati dalla FMI;
- 1 Segretaria/o per la Giuria;
- 1 Osservatore FMI;
- 1 Direttore di Gara;
- 1 Direttore di Gara aggiunto, per gare di Campionato UEM-FIM;
- 1 Segretaria/o di Manifestazione;
- 1 Responsabile della Sicurezza;
- 1 Medico Capo;

9.1 - Commissari FMI:

Tra i Commissari ed il Direttore di Gara, deve essere garantita la possibilità di comunicare facilmente, affinché tutte le decisioni possano essere prese senza ritardi.

9.2 - Osservatore FMI

Per tutte le prove valide per il Campionato Italiano, i Trofei e le Coppe e per quelle candidate, la FMI designa un Osservatore, il quale è speso dall'Organizzatore (viaggio, vitto e alloggio).

9.3 - Delegato Tecnico FMI

Per tutte le Gare Nazionali la FMI designa 1 Delegato Tecnico che coordina l'operato dei Commissari Tecnici.

Art. 10 - ISCRIZIONI

10.1 - Tutte i piloti che intendono partecipare al Baja devono indirizzare alla segreteria della Manifestazione la domanda di iscrizione, accompagnando all'importo della tassa di iscrizione:

- i dati del conduttore;
- le caratteristiche ed i dati del motociclo o quadriciclo. Fino al momento delle verifiche, tuttavia, il pilota può liberamente sostituire il proprio mezzo con un altro.

10.2 - La chiusura delle iscrizioni deve essere prevista il Lunedì precedente le Verifiche Sportive.

L'elenco degli iscritti deve essere inviato alla FMI e al Promoter al più tardi 24 ore prima dell'inizio delle Verifiche Sportive stesse.

10.3 - Qualora, durante le verifiche tecniche ante-gara, un mezzo non corrisponda alla classe in cui è iscritto, può essere spostato, su proposta dei Commissari Tecnici, in un'altra classe oppure respinto definitivamente dai Commissari Sportivi.

10.4 - La domanda di iscrizione è accettata soltanto se accompagnata dalla tassa di iscrizione che viene maggiorata per i Concorrenti che non accettano la pubblicità dell'Organizzatore.

10.5 - Le tasse di iscrizione vengono interamente rimborsate nei seguenti casi:

- a) ai candidati a cui viene rifiutata l'iscrizione;
- b) se la Manifestazione Specifica non ha luogo.

L'Organizzatore può rimborsare, trattenendo una quota variabile, le tasse di iscrizione ai concorrenti che non si presentino alla partenza della Gara (quindi prima della chiusura delle verifiche tecniche) per motivi di forza maggiore, purché una richiesta di rimborso pervenga all'Organizzatore per lettera raccomandata. Questo rimborso viene effettuato al più tardi 15 gg dopo la fine della Gara.

10.6 - L'ammontare delle tasse d'iscrizione deve essere indicato nel Regolamento Particolare.

10.7 - Quando un trasferimento (aereo, marittimo, ferroviario od altro) sia inserito nello svolgimento della Gara, il relativo costo deve essere incluso nell'importo della tassa di iscrizione.

10.8 - La tassa di iscrizione per la partecipazione ad un singolo evento di Campionato Italiano Baja non può superare €300,00 tasse incluse.

Art. 11 - IDENTIFICAZIONE CONCORRENTE

11.1 - Il Comitato Organizzatore fornisce a ciascun pilota un insieme di placche di identificazione comprendente:

- n° tre (3) placche riportanti il numero di Gara (placche porta-numero).

11.2 - Durante tutta la durata della Gara le placche porta-numero devono essere visibilmente esposte secondo quanto previsto dal presente Regolamento.

Le placche di cui sopra non devono in alcun caso ricoprire, nemmeno parzialmente, il numero di targa del veicolo.

11.3 - Le placche porta-numero devono essere obbligatoriamente poste, durante tutta la durata della Gara, sulla parte anteriore, sulla parte posteriore visibili su ciascuno dei due lati del mezzo e dove è previsto dal Regolamento.

11.4 - Il colore delle placche porta-numero deve essere: Fondo Giallo o Bianco - Numeri Neri.

11.5 - In ogni momento della Gara, l'assenza o il cattivo posizionamento di una placca porta-numero della Manifestazione, comporta la sanzione così come indicato nel riepilogo delle Penalità, salvo che il pilota ripristini la situazione nei tempi e termini più opportuni.

Art. 12 - PUNZONATURE

Il blocco motore, il telaio e l'impianto di scarico completo possono essere identificati da una punzonatura o sigillo (piombatura) effettuata durante le Verifiche Tecniche.

Art. 13 - ATTRIBUZIONE DEI NUMERI DI GARA ED ORDINE DI PARTENZA

13.1 - Attribuzione dei numeri di gara:

Moto, e Quad in successione dal n°1 al n°99, o nel caso di superamento dal n°100 in poi o comunque dalla decina/centinaia successiva a quella dell'ultimo Quad.

Nell'ambito dei Baja, l'ordine di attribuzione dei numeri di gara è il seguente:

- 1) Piloti Prioritari Coss Country FIM;
- 2) Piloti Prioritari Baja UEM;
- 3) Piloti Prioritari Baja FMI;
- 4) Piloti Stranieri o di Particolare Notorietà a discrezione del Comitato Organizzatore;
- 5) Piloti con Priorità di Partenza come da Classifica della Gara precedente o Finale del Campionato dell'anno precedente.

La Commissione QUAD può valutare la richiesta di un Costruttore e di una Scuderia, per l'inserimento nella lista di cui al Punto 3) di un Pilota con un significativo curriculum sportivo.

13.2 - Inserimento dei Piloti negli elenchi prioritari:

- Classificato al 1° posto del Campionato UEM Baja dell'anno precedente validità 3 anni
 - Classificati dal 2° al 5° posto del Campionato UEM Baja dell'anno precedente validità 2 anni
 - Classificato al 1° posto del Campionato FMI Baja dell'anno precedente validità 2 anni
 - Classificato dal 2° al 5° posto del Campionato FMI Baja dell'anno precedente validità 1 anno
 - Classificato al 1° posto dei Trofei FMI validità 1 anno
 - Classificato al 1° posto di una Gara (valida per il Campionato in corso) validità 1 anno
 - Classificati nei primi 5 posti della Generale dell'anno in corso validità di gara
- In tutti i casi sopra previsti, in caso di parità di requisiti, l'ordine di partenza è a discrezione del Comitato QUAD-FMI.

13.3 - L'Ordine di Partenza della 1^ Tappa preceduta da una Super Speciale, e comportante un Settore Selettivo, segue l'ordine di classifica della Super Speciale. Le penalità acquisite durante la Super Speciale e/o durante gli eventuali trasferimenti non vengono considerate. In caso di ex-aequo nella classifica della Super Speciale, la priorità nell'ordine di partenza è accordata al pilota che realizza il miglior tempo per primo.

Qualora non venga effettuata una Super Speciale, i piloti prioritari, classificati secondo i criteri previsti dall' Art. 13.2 partono secondo l'ordine crescente del numero di gara.

13.4 - L'Ordine di Partenza dalla Tappa viene dato nell'ordine della Classifica Generale della Tappa precedente. Nell'impossibilità di stabilire una Classifica Generale di tale Tappa, l'Ordine di Partenza, segue l'ordine della prima Classifica disponibile o l'ordine dei numeri di gara.

Il Direttore di gara, per ragioni di sicurezza, può stabilire un nuovo ordine di partenza riposizionando uno o più Piloti Prioritari.

13.5 - Alla partenza di ogni Tappa i primi 10 piloti possono partire ogni 2 minuti, a discrezione del Direttore di Gara, mentre a tutti gli altri può essere data la partenza con un intervallo non superiore a 2 minuti e non inferiore a 30 secondi.

I primi 20 piloti non possono partire al di sotto del minuto uno dall'altro.

13.6 - I ritardi di presentazione alla partenza di un Settore Selettivo sono penalizzati in ragione di 1 minuto per 1 minuto di ritardo. Oltre i 30 minuti di ritardo, la partenza viene rifiutata al pilota, che comunque può andare al parco chiuso e ripartire dopo il primo riordinamento utile.

I piloti che incappano in questa situazione vengono sanzionati secondo quanto indicato nel riepilogo delle Penalità.

13.7 - Nel caso in cui un pilota arrivi in anticipo al Controllo Orario precedente la partenza di un Settore Selettivo, pur acquisendo le previste penalità, viene fatto partire al suo giusto minuto, senza tener conto dell'anticipo, e viene penalizzato in ragione di 1 minuto per 1 minuto di anticipo.

13.8 - Tra la partenza dell'ultima moto e la partenza del primo quad ci deve essere un tempo non inferiore a 10 minuti.

È consentita comunque la partenza mista tra moto e quad in ordine di tempo solo dopo aver disputato la Super Speciale o il primo Settore Selettivo della prima Tappa, a discrezione del Direttore di Gara.

13.9 - Negli eventi abbinati alle auto per ogni giornata di gara l'ordine delle partenze è il seguente, salvo quanto contenuto al punto 13.8:

- a) moto
- b) quad
- c) fuoristrada,
- d) camion,

Per motivi pratici, fatto salvo che dovranno essere compilati separatamente per ogni categoria (Moto-Quad-Auto) gli elenchi degli Iscritti, dei Verificati e degli Ammessi alla Partenza, dovrà essere compilato un solo "Ordine di partenza", così come da precedenti indicazioni, purchè sottoscritto dai Direttori di Gara nominati nei diversi Regolamenti di Gara.

Durante lo svolgimento del medesimo Settore Selettivo ci deve essere un tempo consono tra la partenza dell'ultima moto/quad e la partenza della prima vettura in modo tale che non ci sia la possibilità di raggiungimento del concorrente che precede.

Art. 14 - ROAD-BOOK

14.1 - Generalità

- a) Il percorso ufficiale di un Baja è descritto nel Road-Book distribuito obbligatoriamente ai piloti. Il percorso è verificato da un Ricognitore FMI almeno 40 giorni prima della gara;
- b) i mezzi dei concorrenti partecipanti non devono essere obbligatoriamente equipaggiati da sistemi di navigazione e/o apparecchiature GPS;
- c) il percorso deve rimanere segreto fino al momento della distribuzione del Road-Book ai piloti;
- d) ogni forma di ricognizione (o di apertura del percorso immediatamente prima della gara) effettuata da persone esterne all'Organizzazione e/o alla FMI, collegate ai Team od ai concorrenti iscritti alla Gara od intenzionati ad iscriversi, è vietata. Per quanto concerne le ricognizioni della eventuale Super Speciale, nel caso in cui le stesse siano autorizzate, il Regolamento del Baja, deve chiaramente specificare le modalità di effettuazione;
- e) il mancato rispetto di quanto indicato al paragrafo d), comporta sanzioni così come indicato nel riepilogo delle Penalità, fatte salve ulteriori eventuali sanzioni imposte dalla FMI;
- f) l'Organizzatore di un Baja deve garantire a tutti i concorrenti iscritti, od intenzionati ad iscriversi alla Gara, che nessuna informazione riguardante il percorso venga divulgata a chicchessia fino alla fine della Gara ad esclusione dei comunicati destinati a tutti i concorrenti: pena l'erogazione di sanzioni da parte della FMI.

14.2 – Road-Book

- a) A ciascun pilota sarà consegnato un road-book in rotolo (o pagine in continuo) e una cartina con la descrizione del percorso e l'itinerario da seguire obbligatoriamente, pena l'applicazione di provvedimenti che prevedono anche l'esclusione dalla competizione;
- b) il Road-Book e le carte devono essere distribuite durante i Briefing previsti dal Programma della gara. I Piloti devono obbligatoriamente firmare il ritiro del Road-Book;
- c) l'Organizzatore di un Baja deve obbligatoriamente effettuare una verifica del Road-Book nei giorni che precedono la gara per fornire ai concorrenti le eventuali modifiche del percorso che devono essere indicate per iscritto, pubblicate sull'Albo Ufficiale di Gara e distribuite ai concorrenti al momento della consegna del Road-Book o al più tardi all'inizio del Briefing;
- d) è vietato il possesso da parte dei piloti di appunti sul percorso diversi da quelli forniti dall'Organizzatore: la violazione della norma comporta la sanzione così come indicato nel riepilogo delle Penalità.
- e) l'Organizzatore, può indicare nel Road-Book, ai soli fini della sicurezza, i punti GPS riferiti ai vari Controlli Orari (Partenze, arrivi, passaggio, assistenza, riordinamenti, ecc...), alle varie postazioni intermedie di emergenza, ed a eventuali altri punti di Particolare rilevanza della gara.

14.3 – Regole di navigazione

L'utilizzo del Road-Book e di equipaggiamenti di navigazione sono consentiti ma non obbligatori durante lo svolgimento di tutto l'evento Baja.

Art. 15 - CIRCOLAZIONE

15.1 - Durante tutto lo svolgimento del Baja i piloti devono attenersi alle norme del Codice della Strada, diversamente vengono erogate le sanzioni così come indicato nel riepilogo delle Penalità.

15.2 - Gli Agenti di Polizia o gli Ufficiali di Gara che rilevano un'infrazione al Codice della Strada commessa da un pilota iscritto alla Gara, devono notificargliela come per un qualsiasi utente della strada o, in alternativa, possono chiedere all'Organizzatore di applicare le penalità previste purché:

- a) la notifica dell'infrazione pervenga all'Organizzatore in via ufficiale con nota scritta prima della esposizione della classifica della tappa in cui è stata commessa l'infrazione;
- b) i verbali siano sufficientemente dettagliati affinché l'identità del conduttore in infrazione sia indiscutibilmente stabilita ed il luogo e l'ora siano perfettamente precisati;
- c) i fatti riscontrati non siano suscettibili di diversa interpretazione.

15.3 - È proibito, pena l'esclusione dalla gara:

- a) trasportare i motocicli-quad durante lo svolgimento dei Settori Selettivi.
- b) bloccare intenzionalmente il passaggio di altri veicoli in gara o impedire loro il sorpasso.
- c) trasportare i motocicli-quad durante la percorrenza dei Settori di Trasferimento, salvo diverse indicazioni nel Regolamento Particolare di gara o autorizzazioni per motivi di sicurezza del Direttore di gara.

Art. 16 - ASSISTENZE E RIFORNIMENTI

16.1 - La regolamentazione per l'assistenza ai concorrenti e per il refuelling, deve essere precisata nel Regolamento di Gara. L'assistenza prestata da altri piloti ancora in gara è sempre permessa, lungo tutto il percorso di gara ed in tutte le tipologie di Gare.

16.2 - Norme generali Assistenza e Refuelling:

- a) almeno una Zona di Assistenza (Parco Assistenza), seguita da una zona delimitata di rifornimento (Refuelling), deve essere prevista in tutti la Gare per ciascuna Tappa ed al termine della Tappa con la Super Speciale (se prevista); la zona Assistenza è regolamentata ed è compresa fra Controlli Orari di ingresso ed uscita, mentre la zona per il Refuelling è posizionata all'inizio del Settore seguente il Controllo Orario di uscita dalla Zona di Assistenza; detto Settore deve avere un tempo di percorrenza pari al tempo necessario per percorrerlo, più circa 5 minuti necessari per il rifornimento;
- b) in tutte le Gare: entro 140 km di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi), deve essere prevista almeno una Zona di Assistenza con le caratteristiche previste al punto a) ed agli articoli successivi; entro 80 km di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi), deve essere prevista almeno una Zona di Refuelling con le caratteristiche previste al punto a) ed agli articoli successivi e/o presso i distributori di carburanti che devono essere individuati, allertati ed evidenziati nel Road Book.
- c) nel caso in cui le Zone di Assistenza e di Refuelling siano dislocate lungo un Settore Selettivo e non comprese fra due C.O., tali zone devono essere ubicate in modo tale da non intralciare il regolare transito dei concorrenti;
- d) in ogni Zona di Assistenza (Parco Assistenza) ed in ogni zona di rifornimento (Refuelling) deve essere previsto un adeguato numero di estintori e di attrezzature antincendio;
- e) i successivi Art. 16.3 – 16.4 precisano tutta la regolamentazione per l'Assistenza ed i rifornimenti (Refuelling).

16.3 – Assistenza

Le assistenze devono essere effettuate nelle zone espressamente predisposte dagli Organizzatori.

Per tutta la durata della Gara non sono permessi interventi ai mezzi effettuati con assistenza esterna, eccetto, vedi punti a) e b) seguenti, o salvo specifiche indicazioni del Regolamento;

- a) nel caso in cui la Zona Assistenza sia prevista in un Settore Selettivo, tale zona deve essere:
 - considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h e può essere eventualmente preceduta da un Controllo di Passaggio per arrestare i concorrenti al loro ingresso nella zona stessa;
 - chiaramente indicata, sia con dei cartelli specifici di zona assistenza, sia nel Road-Book di gara e di assistenza, affinché tutti i partecipanti ne siano informati ed almeno un Ufficiale di Gara deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese;
- b) nel caso in cui la Zona Assistenza sia prevista al di fuori di un Settore Selettivo, tale zona deve essere:
 - compresa fra due Controlli Orari e segnalata nel Timing e nel Road Book;

- con un tempo imposto uguale per tutti i piloti (minimo 40 minuti);
- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h ed almeno un Giudice di Fatto deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

16.3.1 Tutte le assistenze aeree al di fuori delle zone predisposte dall'Organizzatore (escluso il cambio di pneumatico per le moto e i quad- se forato) sono vietate dall'inizio alla fine di ogni tappa, pena secondo quanto indicato nel riepilogo delle Penalità.

16.4 - Rifornimento/Refuelling

Il rifornimento di carburante deve essere effettuato nelle zone predisposte dagli Organizzatori (zone di Refuelling) immediatamente a ridosso delle Zone (Parchi) Assistenza, nelle Zone di Refuelling appositamente predisposte all'interno dei Settori Selettivi (nel caso in cui si superino percorrenze di 80 km), e nei distributori di carburante all'interno dei Settori di Trasferimento come segue:

a) nel caso in cui la Zona di Refuelling sia prevista al di fuori di un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- compresa fra due Controlli Orari e segnalata nel Timing e nel Road Book;
- con un tempo imposto uguale per tutti i piloti (minimo 5 minuti);
- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h ed almeno un Giudice di Fatto deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

b) nel caso in cui la Zona di Refuelling sia prevista in un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h e può essere eventualmente preceduta da un Controllo di Passaggio per arrestare i concorrenti al loro ingresso nella zona stessa;
- chiaramente indicata, sia con dei cartelli specifici di Zona di Refuelling, sia nel Road-Book di gara e di assistenza, affinché tutti i partecipanti ne siano informati ed almeno un Ufficiale di Gara deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

16.4.1 - si raccomanda che i meccanici impegnati nel rifornimento indossino un abbigliamento adeguato;

16.4.2 - tutte le azioni all'interno della zona di rifornimento che non sono direttamente collegate al rifornimento del mezzo partecipante sono vietate.

16.4.3 - la responsabilità del rifornimento incombe sul concorrente;

16.4.4 - il motore deve essere spento durante tutta l'operazione di rifornimento e il pilota deve scendere dal motociclo-quad nel corso dell'operazione; in caso di guasto, il veicolo interessato può essere spinto fuori della zona senza incorrere in penalità e una batteria ausiliaria può essere utilizzata immediatamente fuori dalla zona di controllo per riavviare il motore del motociclo.

16.5 - Zone di Assistenza e Refuelling:

Gli Organizzatori devono indicare le Zone o Parchi di Assistenza, nonché le Zone di Refuelling previste, nel Timing allegato al Regolamento Particolare della Gara o inserito in una Circolare Informativa disponibile al più tardi 30 giorni prima dell'inizio delle Verifiche Sportive; il Timing deve indicare l'articolazione completa della gara con i tempi previsti e tutte le distanze in chilometri tra le differenti Zone di Assistenza.

16.6 - Rimorchio/Spinta:

Un motociclo/quad deve muoversi in modo autonomo, col motore in moto o con la sola forza del pilota in quanto il rimorchio e/o la spinta sono autorizzati solo se messi in atto da un concorrente in gara. Lungo tutto il percorso di gara (comprese le Zone di Controllo) il rimorchio e/o la spinta, messi in atto da soggetti diversi da un concorrente ancora in gara, comportano l'erogazione di sanzioni che possono arrivare fino all'esclusione dalla gara, per decisione del Direttore di Gara.

Le penalità sono le seguenti in tutte le Gare:

- Zona di partenza di Tappa e/o zona di partenza di Settore Selettivo: partenza rifiutata
- Zona di Controllo di Passaggio: 5'
- Zona di Controllo Orario: 15'

Nelle Zone di Controllo, una volta constatata l'infrazione, il veicolo può essere fatto uscire dalla zona stessa con l'aiuto esterno, mentre dalla postazione dello Stop/C.O. sino all'uscita della zona di controllo, nel caso in cui un motociclo/quad non sia in grado di ripartire, lo stesso può essere rimorchiato o spinto con aiuto esterno, sotto il controllo del Capo Posto, senza incorrere in penalizzazioni.

16.7 - Segnalazioni con Cartelli:

Tutte le segnalazioni con cartelli sono autorizzate, al di fuori di una zona di controllo, in una Zona di Assistenza ed all'incrocio dell'itinerario di gara con strade aperte alla circolazione ordinaria e devono essere indicate nel Regolamento.

16.8 - Violazione norme Assistenza e Refuelling:

Tutte le violazioni delle norme sull'Assistenza e/o Refuelling, segnalate dai Giudici di fatto o da altri Ufficiali di Gara, comportano una penalizzazione che, quando non specificatamente prevista nel riepilogo delle Penalità o dal Regolamento di Gara, viene decisa dai Commissari Sportivi e può arrivare fino all'esclusione dalla Gara.

16.9 - È obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente (FIM / UEM / FMI conforme) durante le fasi di assistenza e refuelling dei mezzi durante tutto lo svolgimento della gara. Il tappeto deve avere una misura uguale o maggiore alla proiezione a terra del mezzo nella sua interezza.

Art. 17 - TABELLA DI MARCIA

17.1 - Alla partenza della Gara i piloti ricevono una tabella di marcia sulla quale figurano i tempi imposti e i tempi massimi autorizzati per percorrere ciascun Settore di Trasferimento e ciascun Settore Selettivo.

Questa tabella di marcia viene ritirata al Controllo Orario di ingresso al Riordinamento o all'Arrivo di ogni tappa e deve essere sostituita da una nuova tabella di marcia alla partenza della Sezione o Tappa successiva.

Il pilota è il solo responsabile della propria tabella di marcia.

17.2 - Tutte le correzioni e tutte le modifiche apportate sulla tabella di marcia, a meno che siano approvate per iscritto da un Commissario, comportano l'esclusione dalla gara.

17.3 - La presentazione della tabella di marcia ai vari controlli e l'esattezza di quanto scritto, ricadono sotto la piena responsabilità del pilota. Solo i cronometristi sono autorizzati a scrivere l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

17.4 - I piloti sono obbligatoriamente tenuti, pena l'erogazione di una sanzione che può giungere fino all'esclusione dalla gara, a far compilare in ogni sua parte la propria tabella di marcia nell'ordine consecutivo.

L'assenza di un visto o la mancata presentazione della tabella di marcia (salvo quanto previsto al successivo comma 17.5) a un qualsivoglia controllo, comporta una penalizzazione che può giungere sino all'esclusione dalla gara. Al fine di definire una scala di penalità e di evitare l'esclusione dalla gara, il Regolamento può prevedere delle penalità forfetarie per il mancato transito ad un Controllo (Orario o di Passaggio).

- 17.5 - La perdita di una tabella di marcia, denunciata ad uno dei Controlli previsti, comporta una penalità in tempo di 15 minuti.
- 17.6 - Il concorrente che si ritiri durante una tappa deve obbligatoriamente far pervenire alla Direzione Gara la propria tabella di marcia direttamente o a mezzo di un Ufficiale di Gara. In difetto sarà inflitta una penalità decisa dai Commissari Sportivi.

Art. 18 - ZONE DI CONTROLLO

Tutti i controlli, cioè : Controlli Orari, Partenze ed Arrivi dei Settori Selettivi, Controlli di Passaggio, sono indicati per mezzo di cartelli standard (Art. 23).

- 18.1 - L'inizio della zona di controllo, è individuato da un cartello di preavviso a fondo Giallo posto ad una distanza di circa mt 100, mentre il posto di controllo è individuato da un cartello a fondo Rosso.
- La fine zona di controllo, posta circa mt 100 più lontana, è individuata da un cartello a fondo Beige con tre barre Nere trasversali. I cartelli devono sempre trovarsi sulla parte destra del percorso di gara.
- La larghezza della zona non può essere superiore a mt 15 e deve trovarsi su un asse unico, salvo le zone di CP (Controllo di Passaggio).
- 18.2 - È severamente proibito entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella indicata dall'itinerario di Gara e rientrare nella zona di controllo dopo aver vistato la tabella di marcia a questo controllo:
- alla 1^ infrazione, penalizzazione di 10 minuti;
 - alla 1^ recidiva, penalizzazione di 1 ora ;
 - alla 2^ recidiva, esclusione dalla gara o penalizzazione forfetaria se prevista.
- 18.3 - L'ora ufficiale è quella del sistema radio controllato DCF - 77 indicata anche nel Regolamento.
- L'ora ideale di punzonatura, ora DCF - 77, è sotto la sola responsabilità del pilota che può consultare l'orologio ufficiale posto sul tavolo di controllo.
- 18.4 - I posti di controllo sono operativi un'ora prima dell'orario ideale di passaggio del primo pilota e salvo decisione contraria del Direttore di Gara essi cessano di operare un'ora dopo l'ora ideale dell'ultimo equipaggio, aumentata del ritardo della Gara, e, per quanto concerne i controlli relativi al/i Settore/i Selettivo/i, i Controlli Orari (partenza e arrivo dei Settori Selettivi) cessano di operare ad un orario calcolato, tenendo conto del/dei tempo/i massimo/i autorizzati precedenti questo controllo e riferito all'ultimo concorrente classificato.
- 18.5 - I piloti sono tenuti, con penalità che possono giungere sino all'esclusione dalla gara, a seguire le istruzioni del Commissario di Percorso responsabile del controllo il quale è obbligatoriamente assistito da un Cronometrista.

Art. 19 - CONTROLLI ORARI

- 19.1 - Ai controlli Orari i cronometristi incaricati segnano sulla tabella di marcia l'ora di presentazione che corrisponde al momento esatto in cui il pilota presenta la tabella di marcia al cronometrista.

La punzonatura della tabella di marcia è effettuata solamente quando il pilota, unitariamente al motociclo/quad, si trovano nelle immediate vicinanze del tavolo di controllo.

- 19.2 - La procedura di punzonatura comincia nel momento in cui il motociclo supera il cartello di entrata nella zona di Controllo Orario.
- 19.3 - Tra il cartello di entrata nella zona e il posto di controllo è vietato al pilota effettuare qualsiasi fermata o mantenere una andatura anormalmente lenta. Un pilota può rimanere nella zona solo per il tempo necessario alle operazioni di controllo ed alle eventuali verifiche tecniche.
- 19.4 - Nei Settori di Trasferimento, l'ora ideale di punzonatura è quella ottenuta aggiungendo il tempo imposto per percorrere il Settore di Trasferimento, all'ora di partenza di questo Settore.
- Questi tempi sono espressi in ore e minuti e sono sempre indicati da 00.01 a 24.00.
- 19.5 - Il pilota non incorre in nessuna penalità per l'anticipo, se il veicolo entra nella Zona di Controllo durante il minuto che precede quello ideale di Timbratura.
- 19.6 - Nei Settori di Trasferimento il pilota non incorre in nessuna penalità per ritardo, se l'ora di presentazione della tabella di marcia al controllo corrisponde al trascorrere del minuto ideale di Timbratura; ovvero se la stessa avviene nei 59" successivi al minuto previsto.
- 19.7 - Al Controllo Orario di arrivo del Settore di Trasferimento il cronometrista trascrive sulla tabella di marcia da una parte l'ora di punzonatura del pilota e dall'altra il suo orario previsto per la partenza del Settore Selettivo. Egli deve mantenere una differenza di 5 minuti tra i due controlli, onde permettere al pilota di prepararsi a partire. In caso di foratura, viene concesso al pilota un tempo massimo di 10 minuti supplementari. Dopo la punzonatura al Controllo Orario il pilota deve presentarsi immediatamente alla partenza del Settore Selettivo dove il cronometrista registra l'ora effettiva di partenza dal Settore Selettivo e da la partenza del pilota. Qualora in caso di incidente, esista una divergenza tra le due ore di punzonatura, fa fede l'ora di partenza del Settore Selettivo, salvo decisione contraria della Giuria.
- 19.8 - Penalità ai Controlli Orari:
- Ad un Controllo Orario, tutte le differenze tra l'ora reale e l'ora ideale di punzonatura sono penalizzate in ragione di 1 minuto per minuto, o frazione di minuto sia di ritardo, che di anticipo.
- 19.9 - I piloti sono autorizzati a punzonare in anticipo ai Controlli Orari di fine Tappa.
- 19.10 - Tutte le infrazioni commesse da un pilota alle regole di procedura di punzonatura sopra definite (ed in Particolare l'entrata in una zona di controllo, con oltre 1 minuto di anticipo rispetto all'ora effettiva di punzonatura) sono oggetto di un rapporto scritto da parte del Responsabile del controllo, da inoltrare al Direttore di Gara.
- 19.11 - Tempo massimo autorizzato:
- Il Tempo Massimo Autorizzato per percorrere un Settore di Trasferimento, definito nel Regolamento, può essere modificato in qualsiasi momento con decisione del Direttore di Gara.
- I piloti vengono informati nel più breve tempo possibile di tale modifica.
- L'esclusione dalla gara o l'applicazione della penalità forfetaria, per superamento del tempo massimo autorizzato, non possono essere comunicate che al termine della tappa.

19.12 - Nel caso in cui vi siano 2 Settori a tempo imposto consecutivi, l'orario di punzonatura indicato sulla tabella di marcia costituisce sia l'orario di arrivo del Settore precedente, che l'orario di partenza del Settore seguente.

19.13 - Disposizione dei cartelli in un Controllo Orario seguito da un Settore Selettivo:
a) Se un Controllo Orario è seguito dalla partenza di un Settore Selettivo, i due posti sono compresi in una sola zona di controllo e i cartelli sono posizionati come segue:

a1) cartello giallo con orologio (inizio zona);
a2) dopo cento metri circa cartello rosso con orologio (posto di Controllo Orario);
a3) ad una distanza da 50 a 200 metri cartello rosso con bandiera (inizio Settore Selettivo);

a4) infine, 100 metri più lontano, cartello beige con tre barre nere trasversali (Fine Zona)

b) Se la partenza di un Settore Selettivo coincide con la partenza di una Tappa, l'ora di partenza del Settore Selettivo è anche quella della Tappa;

c) All'arrivo di un Settore Selettivo, il Controllo Stop è coincidente con un Controllo Orario ed i cartelli sono posizionati come previsto dal medesimo Regolamento.

19.14 - Rilevamento tempi:

Nei Settori Selettivi, i tempi di arrivo sono presi al secondo, salvo per la Super Speciale, dove essi possono essere presi al 1/10° (decimo) di secondo per risolvere gli ex-aequo.

Art. 20 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

20.1 - Per verificare che i piloti rispettino l'itinerario di gara possono essere previsti, in una posizione significativa, specificata e numerata nel Road Book, dei controlli di passaggio.

Tutte le informazioni riguardanti i controlli di passaggio (località, zone, punti) sono indicate nel Regolamento o mediante Circolare Informativa distribuita al più tardi alla partenza della tappa relativa.

La zona di controllo viene segnalata con i cartelli seguenti:

a) cartello giallo con timbro (inizio zona);
b) dopo 100 metri circa cartello rosso con timbro (posto di controllo di passaggio);
c) infine, 100 metri più avanti, cartello beige a barre nere trasversali (fine zona).

L'ubicazione di questi Controlli di Passaggio deve essere ben visibile e ben segnalata ai piloti e, se possibile, prevista su terreno piuttosto piano e solido.

L'ora di passaggio dei concorrenti, presa al secondo, deve essere annotata su un foglio di punzonatura a cura del responsabile del posto di controllo.

20.2 - Ora di chiusura dei Controlli di Passaggio:

L'ora di chiusura dei controlli di passaggio è dichiarata tenendo conto:

- della distanza percorsa dalla partenza del settore in questione;
- della media oraria del settore considerato (Selettivo o di Trasferimento) determinata dal tempo massimo autorizzato;
- dell'orario ideale dell'ultimo concorrente maggiorato di 60 minuti.

Questa ora può essere menzionata sulla tabella di marcia oppure su una circolare.

20.3 - Penalità per mancanza di visto al Controllo di Passaggio:

Il Regolamento Particolare di Gara deve riportare l'indicazione delle penalità di ciascun Controllo di Passaggio inosservato.

Art. 21 - SETTORI SELETTIVI

21.1 - È vietato a tutti i piloti percorrere i Settori Selettivi in senso inverso, pena una sanzione che può arrivare fino all'esclusione dalla gara.

21.2 - Alla partenza dei Settori Selettivi, quando il motociclista/quad con il suo pilota si ferma davanti al Controllo di Partenza, il cronometrista incaricato riporta sulla tabella di marcia del pilota l'orario reale di partenza del motociclista/quad considerato (in ora e minuti). Poi annuncia i 30 secondi, i 15 secondi, i 10 secondi e, in mancanza del semaforo, gli ultimi 5 secondi scanditi ad uno ad uno. Passati gli ultimi 5 secondi deve dare il segnale di partenza che deve essere seguito dalla partenza immediata del motociclista/quad. Una sosta superiore ai 20 secondi sulla linea di partenza, dopo il segnale di partenza, è penalizzata di 2 minuti. In caso di impossibilità per il concorrente di uscire con i propri mezzi dalla zona di controllo sono applicate le penalità previste dal medesimo Regolamento.

21.3 - La partenza di un Settore Selettivo, all'ora indicata sulla tabella di marcia, può essere ritardata dal cronometrista solo per casi di forza maggiore.

21.4 - Una falsa partenza ed in particolare, una partenza effettuata prima che il cronometrista dia il segnale del Via comporta una penalità in tempo di minimo 1 minuto, che può essere aumentata secondo il rapporto del cronometrista. Questa penalità non esclude più severe sanzioni che possono essere inflitte dal Direttore di Gara specie in caso di recidiva.

21.5 - L'arrivo dei Settori Selettivi è lanciato e i cartelli sono posizionati come segue:

- a) pannello giallo con bandiera a scacchi (inizio zona);
b) dopo 100 metri circa cartello rosso con bandiera a scacchi (arrivo lanciato);
c) a una distanza da 150 a 300 metri due cartelli rossi (orologio e Stop);
d) infine, dopo 100 metri, cartello finale beige con tre barre trasversali nere.

La fermata tra il cartello giallo di avvertimento e il cartello stop è vietata ed ogni infrazione comporta una penalità in tempo di 15 minuti.

Il tempo viene rilevato sulla linea di arrivo per mezzo di apparecchi di rilevamento con stampante. Questi apparecchi sono doppiati da cronometri manuali.

A una distanza da 150 a 300 metri dopo l'arrivo il pilota deve fermarsi ad un Controllo Orario segnalato da un cartello rosso con orologio e da un cartello rosso STOP dove il cronometrista riporta, sulla tabella di marcia, l'ora di arrivo (ora, minuti e secondi) e l'ora di partenza del Settore di Trasferimento successivo (ore e minuti).

In caso di arrivo di più concorrenti nello stesso minuto, il cronometrista deve differire le partenze di ciascun concorrente con un minimo di 1 minuto l'uno dall'altro, secondo l'ordine di arrivo. Se il concorrente nella zona di controllo STOP non si può muovere con i propri mezzi, è applicata una penalità come da articolo 16.6.

Qualora il concorrente non si fermi per far annotare il tempo al Controllo STOP, è applicata una penalità di 1 ora. Qualora il cronometrista non possa immediatamente comunicare l'ora esatta al Commissario addetto alla trascrizione, questi deve firmare soltanto la scheda del conduttore e l'annotazione del tempo avverrà durante la neutralizzazione o al riordino successivo.

21.6 - Salvo disposizione contraria del Regolamento, durante i Settori Selettivi è vietata l'assistenza che non sia prestata da un pilota ancora regolarmente in corsa e con pezzi trasportati da un altro pilota in corsa. Zone di Assistenza regolamentata possono comunque essere previste dall'Organizzatore.

21.7 - Gli intervalli di partenza, nei Settori Selettivi, devono rispettare le stesse disposizioni previste per la partenza delle tappe, fatti salvi i casi in cui vi siano delle penalizzazioni relative ai Settori di Trasferimento.

21.8 - Ogni pilota che si rifiuti di prendere la partenza in un Settore Selettivo all'ora e nell'ordine di partenza attribuitogli, viene penalizzato di 15 minuti e deve tenersi a disposizione del Capo Posto che assegnerà la sua nuova ora di partenza.

21.9 - Interruzione dei Settori Selettivi

Quando l'effettuazione di un Settore Selettivo viene definitivamente interrotta prima del transito dell'ultimo pilota, e ciò per qualsiasi motivo accada, la classifica del Settore può essere redatta assegnando, a tutti i piloti coinvolti nell'interruzione, il tempo non considerato anomalo e realizzato prima dell'interruzione stessa.

Tale classifica può essere redatta anche se un solo pilota ha potuto completare la prova in normali condizioni di gara.

L'applicazione o meno di questa disposizione resta di competenza esclusiva del Direttore di Gara, il quale indicherà i motivi dell'interruzione.

Infine, ogni pilota responsabile o corresponsabile dell'interruzione della prova non può, in nessun caso, trarre profitto da questa disposizione e, pertanto, gli sarà assegnato il tempo effettivo che avrà eventualmente realizzato anche se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli altri piloti.

In casi eccezionali, per ragioni di sicurezza, il Direttore di Gara può interrompere un Settore Selettivo al Controllo di Passaggio precedente ed i concorrenti possono continuare il Settore Selettivo una volta superata la zona pericolosa. La classifica viene stabilita facendo la somma dei tempi delle due parti di detto Settore Selettivo.

21.10 - Modifica del Tempo Massimo autorizzato

Ogni Settore Selettivo ha un Tempo Massimo concesso per la sua percorrenza. Tale tempo massimo, che è indicato nella Tabella di Marcia, nel Timing (Tabella Tempi e Distanze) e nel Road-Book, può essere modificato in qualsiasi momento dal Direttore di Gara. I concorrenti vengono avvisati della modifica appena possibile.

21.11 - Norme generali dei Settori Selettivi

È fatto obbligo all'Organizzatore :

a) segnalare il percorso dei Settori Selettivi mediante frecce indicanti la direzione, fissate ad alberi o sostegni propri, bandelle ed appositi segnali specifici pericoli od avvisi, realizzati con disegni conformi a quelli riportati nel Road Book e nella Simbologia Generale;

b) segnalare gli ostacoli od i pericoli occasionali o naturali presenti lungo il percorso dei Settori Selettivi in maniera che siano visibili (BALISE) o, se impossibilitato a ciò, farli presidiare da un Commissario di Percorso munito di Bandiera Gialla;

c) provvedere ad una manutenzione del Percorso dei Settori Selettivi, tale da assicurare la scorrevolezza del medesimo ed impedire rotture meccaniche od incidenti significativi dei veicoli in gara.

Art. 22 - RIORDINAMENTI

22.1 - I riordinamenti servono a ridurre gli intervalli più o meno importanti che si sono potuti creare tra i piloti a seguito di ritardi e/o ritiri. Nei Riordinamenti vige il regime di Parco Chiuso.

22.2 - Al loro arrivo ai riordinamenti, i piloti consegnano la loro tabella di marcia ai cronometristi, ricevono istruzioni sulla loro ora di partenza e devono condurre immediatamente e direttamente il loro motociclo/quad al Parco Chiuso; l'ordine di partenza rimane quello di arrivo.

22.3 - Il Direttore di Gara, per ragioni di sicurezza, può decidere di fermare una tappa prima del suo termine. Un Controllo Orario sarà quindi allestito con la funzione di chiudere la tappa (analogamente, per i Settori Selettivi, il Controllo Orario coinciderà con il Controllo di fine del Settore Selettivo), ed i tempi rilevati presso serviranno a stabilire la classifica di detta tappa.

A discrezione del Direttore di Gara questa tappa potrà o no, proseguire neutralizzata o in convoglio, ed essere, o non, essere sotto regime di Parco Chiuso.

22.4 - Norme generali dei Riordinamenti:

In tutte le Gare, nel caso di ripetizione di uno o più Settori Selettivi, deve essere previsto almeno un Riordinamento per ogni Tappa.

Art. 23 - SEGNALETICA DEI CONTROLLI

Il diametro minimo dei pannelli è di 70 cm, il disegno deve essere nero; i pannelli devono sempre essere posizionati o a Destra od a Sinistra se in successione. Si raccomanda di definire la larghezza della zona di controllo che non può essere in ogni circostanza superiore a 15 metri.

Art. 24 - PARCO CHIUSO

24.1 - L'Organizzatore deve predisporre un Parco Chiuso adeguatamente sorvegliato e custodito. In regime di Parco Chiuso si applicano le seguenti regole:

a) È vietato effettuare qualsiasi riparazione o rifornimento nel parco chiuso di partenza delle tappe.

b) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro ingresso nel Parco Partenza, nel Riordinamento o nel Parco di fine Tappa e lo rimangono fino alla nuova partenza.

c) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro ingresso in una Zona di Controllo, fino alla loro partenza dalla stessa, salvo casi specifici.

d) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro Arrivo alla fine della Gara e almeno fino allo scadere dei termini di reclamo.

24.2 - Tutte le infrazioni alle regole del Parco Chiuso comportano una penalità minima di 30 minuti che può arrivare fino all'esclusione dalla gara.

24.3 - Prima dell'uscita da qualsiasi parco o alla partenza di una Tappa, quando i Commissari Tecnici della Gara constatano che un motocicli/quad sia in uno stato incompatibile con un normale utilizzo, devono informarne immediatamente il Direttore di Gara che può richiederne il ripristino.

In questo caso i minuti pieni impiegati per effettuare vengono considerati come altrettanti minuti di ritardo registrati in un settore di Trasferimento.

Al fine di non permettere al pilota di cercare di recuperare il suo ritardo dopo la riparazione, esso riceverà un nuovo orario di partenza. Un ritardo superiore a 30 minuti comporterà una eventuale ripartenza dopo il primo raggruppamento utile.

24.4 - Dopo aver lasciato il proprio motocicli/quad nel Parco Chiuso, il pilota lo può coprire con un telo ed abbandonare immediatamente il Parco Chiuso che sarà da quel momento interdetto ad ogni ingresso.

24.5 - Per eccezione al regime di Parco Chiuso, ma sotto la responsabilità di un Commissario, è permesso al pilota (nei Parchi Chiusi di partenza, di riordinamento o di fine tappa):

- a) cambiare uno o più pneumatici forati;
- b) verificare e/o modificare la pressione dei propri pneumatici.

Questi interventi devono essere totalmente terminati prima dell'orario di partenza, in caso contrario il superamento del tempo comporterà una penalizzazione di 1 minuto per minuto di ritardo.

24.6 - Per uscire dal Parco Chiuso di partenza, di riordinamento o di fine tappa il pilota è autorizzato a entrare nel parco 15 minuti prima della propria ora di partenza e può eventualmente installare il road book sulla strumentazione appropriata (porta road-book) ove ritenga necessario farlo.

24.7 - Parco Chiuso di fine gara:

In tutte le Gare deve essere previsto obbligatoriamente un Parco Chiuso al termine della gara.

Art. 25 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

Sono obbligatori orari di convocazione dei piloti per le verifiche ante-gara.

25.1 - Tutti i piloti partecipanti alla gara devono presentarsi al completo con il loro motociclo o quad alle verifiche sportive e/o tecniche previste conformemente al programma della gara. Gli organizzatori possono prevedere un regime differente con l'approvazione della FMI. Multe per ritardo alle verifiche tecniche ante gara, secondo il programma stabilito dall'Organizzatore, possono essere comminate dai Commissari Sportivi. La partenza è rifiutata a qualsiasi pilota che si presenti alle verifiche sportive e/o tecniche al di là dei limiti previsti dal Regolamento, salvo nei casi di forza maggiore accertati come tali dai Commissari Sportivi.

25.2 - Le verifiche sportive si svolgono conformemente alle disposizioni della RMM e comportano il controllo dei documenti menzionati nel Regolamento:

- Licenza di concorrente;
- Patente di guida;
- Visita medica nel caso non risultasse valida nell'indicazione della licenza

25.3 - Solo i piloti che superano le verifiche sportive possono presentarsi con il proprio motociclo/quad, munito delle placche porta-numero, alle verifiche tecniche che sono esclusivamente di ordine generale: marca e modello del motociclo/quad, conformità apparente con la classe nel quale è stato iscritto, conformità degli elementi di sicurezza, conformità del mezzo con il Codice della Strada.

A seguito delle verifiche tecniche, ed in caso di non conformità di un motociclo/quad alla regolamentazione tecnica e/o di sicurezza, il D.d.G. può concedere del tempo per consentire la regolarizzazione del mezzo stesso.

25.4 - La partenza è rifiutata a tutti i motocicli/quad che non sono conformi alle prescrizioni dei regolamenti di sicurezza della FIM, della presente RMM ed a altre disposizioni della FMI.

25.5 - In qualsiasi momento, durante la Gara, possono essere effettuate delle verifiche supplementari concernenti sia i piloti che il motociclo/quad.

Il concorrente è responsabile in ogni momento della conformità tecnica del proprio motociclo/quad. Il fatto di presentare un motociclo/quad al controllo tecnico è considerato come una dichiarazione implicita di conformità.

25.6 - È compito del pilota apporre accuratamente i contrassegni di identificazione, sotto la sua sola responsabilità, e di garantire la loro conservazione fino alla fine della Gara. La loro mancanza comporterà l'esclusione dalla gara. La comunicazione dovrà essere fatta ai concorrenti interessati per iscritto.

25.7 - Una verifica completa e dettagliata comprendente lo smontaggio del motociclo per i primi classificati della classifica generale e di ogni Classe, così come di qualsiasi altro eventuale pilota, può essere effettuata a discrezione assoluta dei Commissari Tecnici, i quali agiscono d'ufficio, a seguito di reclamo, o ancora su indicazione del Direttore di Gara.

Art. 26 - RECLAMI - APPELLI

26.1 - Ogni reclamo deve essere formulato secondo le prescrizioni del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (Capitolo XII).

Deve essere fatto per iscritto e consegnato ai Commissari Sportivi, accompagnato dall'importo stabilito dalla Art. 92 (Annuario FMI) ed indicato nel Regolamento; tale importo non sarà restituito se il reclamo sarà giudicato infondato.

26.2 - Se il reclamo comporta lo smontaggio ed il rimontaggio di diverse parti del motociclo, il reclamante deve versare anche la cauzione fissata dai Commissari Sportivi (Capitolo XIII).

26.3 - Le spese causate dai lavori e dal trasporto del motociclo sono a carico del reclamante, quando il reclamo non sia fondato e, a carico del concorrente reclamato, in caso contrario.

26.4 - Quando il reclamo non sia fondato, e se le spese causate dal reclamo (verifica, trasporto, etc.) siano superiori alla cauzione, la differenza rimane a carico del reclamante. In caso contrario, con spese inferiori, la differenza gli sarà restituita.

Art. 27: CLASSIFICHE - PUNTEGGI - CLASSI

Il cronometraggio è sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

27.1 - La classifica finale di gara viene stilata sommando tutti i tempi dei Settori Selettivi, con esclusione della Super Speciale, e di tutte le eventuali penalità acquisite durante tutte le giornate di gara previste.

Per ciascuna giornata di gara è redatta una classifica e sono assegnati i Punti corrispondenti alle posizioni. Le Classifiche di Classe sono redatte nello stesso modo. Se in una classe ci sono meno di 5 partecipanti i punti vengono assegnati al 50%. Le Classifiche di giornata e finale di gara di Team/Moto Club/Scuderia sono redatte conteggiando i punti acquisiti dai primi tre piloti classificati che sono stati dichiarati tramite apposito modulo durante le Verifiche ante gara e consegnate al Direttore di Gara. Le Classifiche di giornata e finale di gara delle Case Costruttrici sono redatte conteggiando i punti acquisiti dai primi cinque piloti classificati.

I Team/Moto Club/Scuderie/Case Costruttrici, per acquisire i punteggi, devono essere in possesso di apposita licenza FMI.

27.2 - In caso di ex-aequo, in tutte le Gare è proclamato vincitore colui che ha realizzato il miglior tempo durante il primo Settore Selettivo. Se questo non sarà sufficiente a dirimere gli ex-aequo, saranno allora presi in considerazione i tempi dei Settori Selettivi successivi. Salvo per le Tappe e la Super Speciale in cui nessun Settore Selettivo sia stato disputato, gli ex-aequo saranno allora risolti seguendo l'ordine dei numeri. Questa regola di spareggio può essere applicata in qualsiasi momento della Gara.

27.3 - Le classifiche parziali ufficiali di Tappa sono affisse all'Albo di Gara secondo quanto previsto dal Regolamento. Le classifiche provvisorie ufficiali della Gara sono esposte all'Albo, al più tardi 60' minuti dopo l'arrivo dell'ultimo veicolo.

27.4 - Al termine di ogni tappa può essere pubblicata una classifica provvisoria (comprensiva obbligatoriamente delle penalità) che serve a determinare l'ordine di partenza della tappa successiva.

Le penalità previste dal Regolamento, comprese le penalità forfetarie, sono riportate nella tabella allegata all'Art. 28.

Ogni non conformità ai testi di queste prescrizioni nei quali le penalità non siano menzionate, sarà registrata in un rapporto del Direttore di Gara ai Commissari Sportivi che giudicheranno l'entità della penalità da attribuire.

27.5 - In ogni giornata di gara verrà assegnato il seguente punteggio sia per l'assoluta piloti che per tutte le classi previste:

- 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

I piloti abilitati a partecipare al Campionato Italiano Baja FMI per potere acquisire i punti di pertinenza devono:

- aver preso il via della Tappa giornaliera;
- transitare al Controllo Orario di fine Tappa nei termini di chiusura dello stesso.
- aver effettuato regolarmente almeno il 50% per difetto (es. 1 su 3, 2 su 5) dei Settori Selettivi della singola Tappa (giornata di gara);

27.6 - La classifica finale del Campionato Italiano Baja, (assoluta moto e assoluta quad e le classi di pertinenza) sarà il risultato della somma dei punti acquisiti in ogni singola giornata di gara.

27.7 - Attribuzione classi moto e quad.

MOTO

M1 - da 200cc fino a 450cc 2T - 4T

M2 - oltre 450cc 2T - 4T

MF - classe femminile unica

QUAD

QU - UTILITY oltre 400cc. (cambio automatico)

(vedi elenco dichiarato e aggiornato dal Promoter)

Q3 - da 300 cc fino a 450 cc (2x4 , 4x4 , cambio automatico o manuale)

Q4 - oltre 450 cc (2x4 , 4x4 , cambio automatico o manuale)

QF - classe femminile unica

Art. 28 - PENALITÀ (vedi tabella allegata)

CAUSA DI PENALITÀ	Art. N°	Penalità non prevista	Esclusione dalla gara	Penalità tempo	Penalità pecunaria	Decisione Commissari Sportivi
Accusato di doping	4.3				☛ 200,00	
Interruzione del tempo Motocross autorizzato in un Settore Selettivo	8.12			forfetaria		
Interruzione volontaria dell'assistenza di un Settore Selettivo	8.12			forfetaria		
Ultimo Settore Selettivo di Tappa non concluso	8.12			forfetaria		
Mancata partecipazione Tappa Speciale	8.17			1° volta 1° Tappa		
Accusato colpevole approssimazione della tabella parte numero di gara	11	X				
Infrastruttura del cronometraggio identificazione	11		X			
Mancata tenuta cronometro o fraudolenta da parte di un concorrente			X			
Ritardo alla Partenza di un Settore Selettivo entro 30'	12.0			1 minuto per minuto		
Ritardo alla Partenza di un Settore Selettivo oltre 30'	12.0	X	Ripartenza dopo il primo riorientamento utile	forfetaria		
Arresto al C/U precedente lo Start di un Settore Selettivo	12.3			1 minuto per minuto		
Ritardo pubblicità Organizzatore					+ 50% linea televisiva	
Ritardato partenza	14.1		X			
Informazioni sul percorso	14.3		X			
Interruzione segnale	14.2		X			
Ritardo in parte delle regole di circolazione del paese di provenienza dell'Autista	14				☛ 100,00	

segue

Alte in piedi delle regole di circolazione del paese art.106 n.10 Zanichelli	18			60'		
Alte in piedi delle regole di circolazione del paese art.106 n.10 Zanichelli	18		X			
Il giudice competente i minori quali durante la permanenza del figlio a Scania	18.2 a		X			
Il giudice incaricato internazionalmente il passaggio di custodia o custodia o custodia o custodia o custodia	18.2 b		X			
Il giudice competente i minori quali durante la permanenza del figlio a Scania	18.2 c			60'		
Articolo di testo al di fuori delle zone comunitarie 1° infanzia	18.2 i			60'		
Articolo di testo al di fuori delle zone comunitarie 2° infanzia	18.2 j		X			
Non viene tenuto conto all'interno della zona di refueling che non sono direttamente collegati al rifornimento	18.4 2		X			
Il giudice viene il nuovo corso durante il refueling	18.4 4		X			
Il nuovo corso non da non centrale in parallelo tutto il percorso	19.6		X			
Il nuovo corso da non centrale accanto in parallelo alle zone di partenza al fine di partenza di tappa edo zona di partenza 5.5 b) zona di C.F. c) zona di C.O.	19.6	q)		b) 4' d) 15'		

Adozione norme Art.106 n.10 Zanichelli con possibilità non perfettamente precise	16.2		X			Decisione D.G.
Il regolamento nazionale in campo religioso o accademico nazionale	16.6				10' per ogni infanzia ecc	
Ministero con autorizzazione della tabella di marcia	17.2		X			
Area di marcia o marcia per il tempo della tabella di marcia e controllo zona	17.4				forfetaria	
Per la tabella di marcia	17.4				15'	
Ministero con autorizzazione della tabella di marcia alla Direzione di Gara dopo aver	17.5					Decisione D.G.
Area di marcia di controllo da una direzione durante la marcia di controllo dopo aver verificato la tabella di marcia al la infanzia b) la infanzia c) la infanzia	18.2				a) 10' b) 60' c) forfetaria	
Alte in piedi delle regole di circolazione del paese art.106 n.10 Zanichelli	18.2		X			Decisione D.G.
Per mezzo di bordo al C.O.	18.2				1'	
Per mezzo di anticipo al C.O.	18.2				1'	
Ministero con autorizzazione del passaggio di controllo	20.2				Regolamento Forfetaria di zona 20'	Decisione D.G.
Circolazione volontaria in transito verso un Servizio Scania	21.1		X			
Non superiore a 70" dalla linea di partenza dopo il segnale di start	21.2				2'	
Alte in piedi delle regole di circolazione del paese art.106 n.10 Zanichelli	21.4				1 minuto per minuto	
Area di marcia di controllo nella zona	21.4				15'	

segue

Mancato arrivo allo SUIP per far scroccare il tempo	21.1			30'		
Infamia partenziale Settore Selettivo nella progettazione e nel piano ordine	21.1			15'		
Infamia al regime di parco chiuso	24		X	30'		Sezione D.6.
Ripartizione in Parco Classe da parte del Direttore di Gara Per ogni minuto per il tempo per il rientro	24.2			1'		
Ripartizione in Parco Classe da parte del Direttore di Gara Per ritardo superiore a 20'	24.2	X	Ripartizione dopo il primo rioscinamento stile	forfetaria		
Interventi autorizzati in Parco Classe non ammessi prima dell'ora di partenza Per ogni minuto di ritardo	24.3			1'		
Verole non conformi alle Regole di Sicurezza			X			
Mancato di abbigliamento e protezioni adeguato			X			

Qualsiasi atto sleale, scorretto o fraudolento commesso da un pilota può essere motivo di esclusione dalla gara del pilota in questione.

Art. 29 - PREMI

29.1 - In tutte le Gare possono essere previsti premi in denaro a discrezione dell'Organizzatore o del Promoter. **29.2** - Per tutte le gare devono essere previsti i premi d'onore per i seguenti classificati:

- i primi 5 piloti della Classifica Generale Assoluta;
- i primi 3 piloti di ogni Classe;
- il primo Team - Moto club - Scuderia classificata.

È raccomandato di prevedere un Premio (fiori - omaggio) per tutte le pilote che hanno portato a termine la Gara. Tutti i piloti classificati devono ritirare i premi durante la cerimonia conclusiva o incappano in una sanzione di €100,00 salvo motivi di giusta causa preventivamente comunicati.

Le Premiazioni devono essere svolte entro 120 minuti dall'arrivo al traguardo dell'ultimo pilota in gara.

Se la cerimonia non avviene entro il tempo indicato il pilota ha la facoltà di non presenziare senza incappare in alcuna penalità.

Art. 30 - AREA ECOLOGICA

30.1 - Ogni organizzatore sarà tenuto a predisporre una speciale area per lo stoccaggio di oli usati, pneumatici, batterie e/o di ogni altro materiale considerato pericoloso

per l'ambiente. Tale area deve essere allestita all'interno o a ridosso delle aree di assistenza e deve essere chiaramente identificata.

È obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente (FIM / UEM / FMI conforme) durante le fasi di assistenza e refuelling dei mezzi durante tutto lo svolgimento della gara. Il tappeto deve avere una misura uguale o maggiore alla proiezione a terra del mezzo nella sua interezza.

Art. 31 - PROMOTER

30.1 - Il Promoter è l'ente/società incaricata dalla Federazione Motociclistica Italiana per la gestione dei diritti di immagine e di comunicazione in relazione al Campionato Italiano Baja e per il potenziamento e la diffusione della disciplina. L'Organizzatore di ogni evento deve sottoscrivere un contratto specifico con il Promoter, prima dell'inizio del Campionato o almeno tre mesi antecedenti al primo evento iscritto a calendario.

L'Organizzatore di ogni evento deve obbligatoriamente fornire al Promoter: copia delle riprese video della gara, copia delle immagini fotografiche della gara e di tutti i concorrenti, copia comunicati stampa, copia rassegna stampa (quotidiani, riviste, web, TV), copia dei risultati di gara in formato cartaceo e digitale alla fine di ogni tappa (tempi settore selettivo, somma settori selettivi di giornata, somma totale settori selettivi delle giornate di gara).

L'Organizzatore deve dare massima esposizione al logo/marchio della FMI e del Promoter come segue: zone di partenza, zone di arrivo, cerimonia di premiazioni, briefing, interviste e in tutta la comunicazione a supporto della manifestazione. Sarà cura del Promoter l'invio dei loghi e marchi necessari.

L'Organizzatore deve destinare un'adeguata area per le attività del Promoter e delle sue strutture durante tutta la manifestazione.

L'Organizzatore in rapporto al contratto sottoscritto con il Promoter deve supportarlo in termini logistici e di ospitalità.

Il Promoter ha lo scopo di supportare l'Organizzatore in accordo reciproco, prima e durante tutto l'evento, attraverso le attività e i servizi di seguito riportati: Promozione e divulgazione dell'evento attraverso il portale ufficiale www.bajas.it (evento, reportage, immagini, risultati e servizi per i piloti)

- Promozione della disciplina sui media di settore
- Reportage evento su stampa e tv specializzata
- Staff di ufficio stampa
- Staff di videoproduzione e fotoreporter
- Staff dedicato durante la manifestazione
- Gestione dei diritti televisivi e di immagine
- Videoproduzione dell'evento
- Supporto durante la cerimonia di premiazione
- Staff dedicato alle relazioni con i piloti

Il Promoter si consulterà con l'Organizzatore almeno 60 giorni prima della manifestazione per quanto riguarda tutti gli aspetti promozionali e logistici.

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - DEFINIZIONE

QUAD

Il Quad (ATV) è un mezzo a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico. La trasmissione è comandata o a mezzo di catena e corona oppure a trasmissione cardanica; per i mezzi 4x4 la trasmissione del moto sarà condizionata da sistemi che comprendono anche un differenziale con trasmissione a catena o cardanica. La direzionalità del moto avviene per mezzo di un manubrio.

MOTO

Per il regolamento tecnico "Moto" (quanto non contemplato nel seguente regolamento) si fa riferimento alle norme tecniche dell'Annesso Enduro, Motorally e al Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.).

Art. 2 - MOTOCICLI - QUAD AMMESSI E CLASSI DI APPARTENENZA

MOTO

M1 - da 200cc fino a 450cc 2T - 4T

M2 - oltre 450cc 2T - 4T

QUAD

QU - UTILITY oltre 400cc. (cambio automatico)

(vedi elenco dichiarato e aggiornato dal Promoter)

Q3 - da 300 cc fino a 450 cc (2x4 , 4x4 , cambio automatico o manuale)

Q4 - oltre 450 cc (2x4 , 4x4 , cambio automatico o manuale)

Tutti i motocicli e quad devono essere regolarmente immatricolati per la normale circolazione stradale e provvisti della relativa documentazione.

La targa PROVA non è ammessa.

La classe deve essere dichiarata dal concorrente in fase di verifiche ante-gara e deve corrispondere a quanto indicato nel libretto di circolazione del mezzo verificato.

Art. 3 - RUOTE

QUAD

Diametro massimo del cerchio 15 pollici.

Sono vietate le ruote a raggi.

I parafranghi anteriori e posteriori devono essere di materiale plastico e/o similare flessibile e devono rispettare in forma e misura nella loro interezza la componentistica montata dal Costruttore o dal Produttore in origine.

È vietato tagliare, alterare o modificare i parafranghi anteriori e posteriori rispetto alla forma e alle misure originali dei componenti di primo equipaggiamento/impianto (OEM).

Art. 4 - PNEUMATICI

È vietato l'utilizzo di pneumatici con disegno a spatola (Scoops), con chiodi o altri sistemi antiderapanti, salvo se espressamente specificato nel regolamento particolare di gara. Gli pneumatici devono riportare stampata sul fianco una sigla "E" accompagnata dal numero di identificazione del paese di omologazione. Sigla e numero devono essere cerchiati o riquadrati. Sono permessi anche gli pneumatici riportanti la dicitura "D.O.T." (Department Of Transportation) e quelli riportati sul libretto di circolazione del mezzo.

Per le moto si fa riferimento anche alle norme tecniche dell'Annesso Enduro, Motorally e al Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.)

Art. 5 - FRENI

QUAD

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio.

Le ruote posteriori possono avere uno o due freni posti sull'asse di trasmissione, comandati da leva sul manubrio o da comando a pedale.

Art. 6 - DIMENSIONI

QUAD

La larghezza massima di ingombro del mezzo non deve essere superiore a mm 1300; per la classe QU mm 1320. L'altezza massima della sella è di mm 950; per la classe QU mm 1000.

Art. 7 - MANUBRIO E LEVE

QUAD

La larghezza del manubrio è compresa tra mm 600 e mm 850.

Il rivestimento in materiale morbido antiurto nella parte centrale del manubrio non è obbligatorio.

Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitano la chiusura completa e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 20 (ad esclusione della classe QU).

I manubri costruiti in lega non possono essere riparati.

È consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani e non possono essere collegate senza interruzione all'estremità della manopola stessa.

Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi in gomma o comunque coprire interamente le parti esterne del manubrio.

Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 16.

Art. 8 - COMANDO ACCELERATORE

QUAD

Il comando può essere a manopola o a leva; se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

Art. 9 - IMPIANTO DI SCARICO

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.

L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno mm 30 ed avere bordi arrotondati con raggio minimo di mm 4.

Art. 10 - PROTEZIONI E SICUREZZA (vedi schema)

QUAD

Una barra antiurto deve essere posta dietro alla sella del Pilota. Su tale barra deve essere posizionata la tabella porta-numero bi-facciale.

Una slitta paracolpi o similare deve essere montata a protezione della parte inferiore posteriore della corona e del disco/i freno/i.

Nella parte anteriore, tra la sagoma delle due ruote, deve essere montato un paraurti (bullbar) con bordi arrotondati, comunque privo di angoli acuti o spigoli. La parte inferiore del bullbar deve essere in linea con la parte inferiore del telaio.

Una protezione deve essere montata ai lati nella parte compresa tra le ruote anteriori e posteriori, avente profilo arrotondato (con diametro minimo di mm 25) ad eccezione della classe QU dove sia già presente un sistema simile integrato nella carrozzeria dell'equipaggiamento di primo impianto installato dal Costruttore o Produttore. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia metallica o a cinghie intrecciate deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Eventuali serbatoi supplementari possono essere montati sulle protezioni laterali, ma devono rientrare almeno di mm 25 rispetto alla sagoma più esterna. È obbligatorio installare:

- una protezione dal parafrangente posteriore alla griglia laterale ove non sia presente o integrata nella carrozzeria.
- una barra antiurto posizionata in parallelo all'asse delle ruote posteriori e in proiezione della corona e del disco freno posteriore, con esclusione dei mezzi a trasmissione cardanica.
- un dispositivo a strappo collegato al corpo del Pilota che interrompa il circuito elettrico e di iniezione (se presente), causando lo spegnimento istantaneo del mezzo.

MOTO-QUAD

È obbligatorio un interruttore (stacca massa) montato sul manubrio, che consenta lo spegnimento del motore.

SCHEMA DELLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE PER QUAD:

(vedi disegno)

Art. 11 – CILINDRATA

La cilindrata del motociclo e quad è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara, e deve corrispondere a quanto indicato nel libretto di circolazione. Alle verifiche amministrative, il pilota deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

Art. 12 – PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità non dovrà superare i 94 dB/A misurato a 11 m/s a un metro di distanza. La prova fonometrica potrà essere effettuata a tutti i piloti, oppure a campione, a discrezione del Commissario Fonometrista.

I motocicli/quad che non superino la prima prova, potranno presentare il mezzo più volte entro l'orario di chiusura delle O.P. Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione del CdG.

I motocicli che alla verifica supereranno di 2 (due) dB il limite massimo saranno penalizzati di 10' (dieci minuti), mentre, oltre i 2dB, il mezzo sarà escluso dalla gara.

Art. 13 – TABELLE PORTANUMERO

Tutti i veicoli devono essere dotati di una tabella porta-numero anteriore posizionata nella parte più alta del mezzo (o spazio equivalente), di due laterali (o spazio equivalente) per le moto e una posteriore bifacciale per i quad montata sulla barra antiurto dietro la sella del pilota.

Il colore delle tabelle porta-numero deve essere: Fondo Giallo o Bianco – Numeri Neri.

Art. 14 – IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante.

Se provvisto di batteria, l'impianto di ricarica non può essere escluso.

Art. 15 – ABBIGLIAMENTO E DOTAZIONE DI SICUREZZA DEL PILOTA

Come da norme per il fuoristrada (vedere l'art. 521 Enduro).

Durante la gara i piloti devono indossare, sotto pena di esclusione, casco omologato in corso di validità, protezioni ed abbigliamento idoneo.

I caschi dei piloti sono e possono essere controllati sia alle verifiche ante-gara che durante l'intero svolgimento dell'evento.

È obbligatorio indossare le protezioni della schiena e degli arti superiori. È obbligatorio correre con le protezioni coperte da maglia o giubbino.

Art. 16 – DISPOSITIVI OBBLIGATORI

Oltre alle luci anteriori e posteriori regolamentari, che devono essere obbligatoriamente funzionanti, deve essere montato un dispositivo supplementare luminoso a Led rossi (minimo cinque) nella parte posteriore, che deve rimanere sempre acceso durante i settori selettivi.

Art. 17 – DISPOSITIVI CONSIGLIATI

Il montaggio di un Porta Road Book (compreso porta road-book ECO) ad arrotolamento e di un dispositivo per il rilevamento chilometrico (trip) è consigliato.

CAMPIONATO ITALIANO QUAD CROSS

INDICE

DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO:

- Art. 1: QUADRCICLI AMMESSI E CATEGORIE
- Art. 2: PILOTI AMMESSI
- Art. 3: SVOLGIMENTO CAMPIONATO
- Art. 4: ISCRIZIONI E TASSE
- Art. 5: PERCORSO DI GARA
- Art. 6: NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO
- Art. 7: VERIFICHE TECNICHE
- Art. 8: PROVE UFFICIALI
- Art. 9: QUALIFICAZIONI
- Art. 10: GARA
- Art. 11: FALSA PARTENZA
- Art. 12: ARRESTO DI UNA CORSA
- Art. 13: RECLAMI
- Art. 14: PUNTEGGI
- Art. 15: NORME COMUNI
- Art. 1: DEFINIZIONE
- Art. 2: VEICOLI AMMESSI
- Art. 3: RUOTE
- Art. 4: PNEUMATICI
- Art. 5: FRENI
- Art. 6: DIMENSIONI
- Art. 7: MANUBRIO E LEVE
- Art. 8: COMANDO ACCELERATORE
- Art. 9: IMPIANTO DI SCARICO
- Art. 10: PROTEZIONI E SICUREZZA
- Art. 11: ABBIGLIAMENTO
- Art. 12: IMPIANTO ELETTRICO
- Art. 13: BANDIERE E LORO SIGNIFICATO
- Art. 14: PREMIAZIONI
- Art. 15: RIUNIONE ANTE GARA DEI PILOTI

La FMI indice, per l'anno 2011, il Campionato Italiano Quad Cross.

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare l'organizzazione della manifestazione ad Azienda specializzata.

DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO:

Art. 1 - QUADRCICLI AMMESSI E CATEGORIE

1.1 Sono ammessi i QUADRICICLI o chiamati comunemente Quad a quattro ruote, di cilindrata compresa tra i 150 e gli 806 cc.

Suddivisi in 4 categorie:

QX1: mezzi con cambio a marce, con cilindrata compresa tra 350 cc e 450 cc

QX2: mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 451cc

QX3: mezzi comunemente reperibili sul mercato con cambio a marce o monomarcia a 2 o 4 T, con cilindrata massima di 200 cc se motore a 2 tempi e cilindrata massima di 349 cc con motore a 4 tempi a piloti di età compresa fra 10 anni e 16 anni. Per ragioni di sicurezza è facoltà del direttore di gara modificare il tracciato.

QX4: Over 40 possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti di età minima di 40 anni: mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc.

1.2. Ogni categoria deve avere un numero minimo di 10 fino ad massimo di 24 partecipanti, in caso contrario, se il numero minimo non fosse raggiunto le categorie saranno accorpate, mantenendo comunque classifiche separate.

È consentito a tutti i piloti di prendere la partenza in due o più classi differenti nella stessa manifestazione purchè vengano usati due diversi quad.

Art. 2 - PILOTI AMMESSI

2.1. Sono ammessi piloti in possesso di licenza fuoristrada under - over 21, fuoristrada elite e juniores con età minima 10 anni. È consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti all'UEM in possesso di licenza nazionale e relativo nulla osta della federazione di appartenenza.

Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

3.1. n° 7 prove (14 corse).

Art. 4 - ISCRIZIONI E TASSE

4.1. Le iscrizioni, redatte su appositi moduli dell'organizzatore devono essere inviate: a mezzo fax, posta o e-mail, a (THREE EYES) - www.quadcross.it - E-Mail info@quadcross.it Via Einaudi 114/c 61032 Fano PU - Tel 0721 - 854653 Fax 0721- 857413.

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

4.3. I piloti potranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della Three Eyes, all'intero Campionato in unica soluzione al promotore (Three Eyes) a mezzo Fax 30 gg. prima dell'inizio del Campionato. Le stesse saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa.

4.4. L'iscrizione permanente pari a Euro 700,00 (iva esclusa), oltre a garantire un minor costo totale, assicura la possibilità di ottenere il numero fisso, nelle gare di Quadcross, la facoltà di non presentare giustificazione in caso di mancata partecipazione, senza incorrere in alcuna sanzione.

- 4.5. I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova Euro 150,00 (iva esclusa) dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli a mezzo fax, 7 gg. prima della manifestazione all'organizzatore. La relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle Operazioni Preliminari.
- 4.6. Soltanto per i piloti della categoria QX3 la tassa di iscrizione permanente è pari a Euro 500,00 (iva esclusa) mentre l'iscrizione alla singola prova sarà di Euro 100,00 (iva esclusa).

Art. 5. PERCORSO DI GARA

Le prove si disputano su percorsi di lunghezza compresa tra 800 mt e 1750 mt, per una larghezza minima di 8 mt. I circuiti potranno prevedere: solo fuoristrada (terra o simile purchè composto da materiale compatto che garantisce percorribilità in sicurezza), o solo sabbia.

Art. 6 - NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO

- 6.1. Il numero di gara assegnato dall'organizzatore sarà fisso per tutto il Campionato.
- 6.2. Oltre al numero di gara sulle tabelle "anteriore e posteriore" è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia. Ciascuna cifra componente il numero di gara dovrà avere le dimensioni minime di cm.12 h x 2cm di larghezza.
- 6.3. TABELLE PORTANUMERO
- Fondo Bianco / Numeri Neri.
 - Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato, se forniti dal Promotore.
 - Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni categoria dovrà rispettare le seguenti condizioni: Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.

Art. 7 - VERIFICHE TECNICHE

7.1 - Punzonatura

I quadricicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare fino a 2 quadricicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

- 7.2. I piloti devono dichiarare il numero di matricola del motore del quadriciclo punzonato. Tale numero potrà essere controllato in qualunque fase di gara dai Commissari Tecnici.
- 7.3- Prova fonometrica
Limite massimo di rumorosità: 94 DbA (+2 DbA per le verifiche effettuate al termine di una corsa)
- 7.4. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando i seguenti valori:
- Oltre 125 cc e fino a 250 cc 5.000 RPM
 - Oltre 250 cc e fino a 500 cc 4.500 RPM
 - Oltre 500 cc 4.000 RPM
- 7.5. 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.
- 7.6. Per i test effettuati con temperatura ambiente compresa tra 1 e 10 gradi, dovrà essere applicata la tolleranza di + 1 DbA, con temperature inferiore a gradi uno, sarà applicata una tolleranza di + 2 DbA.

- 7.7. In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.
- 7.8. Ogni pilota potrà punzonare 4 (quattro) silenziatori per quadriciclo, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche.
- 7.9. Un quadriciclo che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.
- 7.10 Al termine di ogni corsa ai primi 3 piloti classificati, ed altri 3 piloti estratti a sorte (numero di gara) dovrà essere obbligatoriamente effettuata la prova fonometrica.
- 7.11 Per le verifiche effettuate al termine di ogni corsa, i valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA.
- 7.12. Se ritenuto necessario a cura del Commissario di Gara F.M.I. e del Direttore di Gara potranno essere sottoposti a verifiche fonometriche ulteriori piloti.
- 7.13. 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.
- 7.14 Il pilota manterrà il suo motore in moto senza la marcia inserita e aumenterà i giri del motore fino al raggiungimento del limite previsto.
- 7.15 La prova fonometrica per i motori che hanno più di un cilindro sarà effettuata ad ogni estremità dei tubi di scarico.
- 7.16 Il rumore circostante non dovrà superare il livello di 90 Db/A in un raggio di 5 metri durante i controlli.
- 7.17 Gli strumenti impiegati per i controlli fonometrici devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.
- 7.18. L'interruttore d'ammortizzatore delle vibrazioni dovrà essere regolato su "lento".

Art. 8 - PROVE UFFICIALI ILGIORNO DI GARA

- 8.1. Un turno di 15 o 20 minuti a seconda della categoria o gruppo, negli orari previsti dal Time Table.
- 8.2. Se i piloti verificati per categorie sono più di 24 partenti verranno formati 2 gruppi "A" e "B"
- 8.3. La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle qualifiche.

Art. 9 - QUALIFICAZIONI ILGIORNO DI GARA

Categorie QX1/QX2: 5 minuti (prove libere) + 15 minuti di prove cronometrate a seguire mediante esposizione da parte del direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni)

Categoria QX4/QX3: 5 minuti (prove libere) + 10 minuti di prove cronometrate a seguire mediante esposizione da parte del direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni)

9.1 COMPOSIZIONE GRUPPI

- 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 al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15ª posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

9.2. BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

Nel caso di categorie con più di 24 piloti partenti, verranno effettuati due gruppi di qualificazione A e B;

I primi 7 piloti col miglior tempo del gruppo A insieme ai primi 8 piloti col miglior tempo del gruppo B verranno schierati al cancello di partenza in prima fila mentre i restanti fino a raggiungere un numero massimo di 24 partenti saranno schierati in seconda fila. Gli eccedenti i 24 faranno una manche unica di 10 minuti + due giri come finale B.

I tempi registrati dai 24 piloti qualificati determineranno l'ordine di allineamento al cancello/ griglia di partenza sia per la prima che per la seconda corsa.

9.3. PROVE CRONOMETRATE

Nel caso di categorie con meno o uguale a 24 piloti partenti si effettuerà un turno di prove cronometrate di 15 minuti per le categorie QX1-QX2 e di 10 minuti per le categorie QX4/QX3; i tempi fatti registrare determineranno l'ordine di allineamento al cancello/ griglia di partenza seguendo la medesima procedura (15 piloti in prima fila e i restanti in seconda) sia per la prima che per la seconda corsa.

Art. 10 - GARA

10.1. Si disputerà su due corse di 15 minuti + 2 giri per le categorie QX1 E QX2 e di 10 minuti + 2 giri per le categorie QX3-QX4, negli orari previsti dal Time Table.

10.2. Per il posizionamento in griglia/cancello di partenza si terrà conto dei tempi effettuati nelle prove cronometrate. Per le gare dove non è prevista la partenza con il cancelletto, i piloti saranno suddivisi a scalare in base ai tempi in file composte da 3, 2, 3, 2 e così a seguire; mentre là dove è presente in modo permanente il cancelletto all'americana, la partenza verrà fatta in linea sempre tenendo conto dei tempi effettuati nelle prove cronometrate. Il pole man avrà diritto a scegliere la posizione che preferisce nel cancelletto di partenza, ma una volta scelta, non potrà più cambiarla; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire. Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione del cancelletto di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc. Nel caso in cui il circuito non lo consenta il direttore di gara avrà la facoltà di disporre i quad in file da 2 (solo per gare su sabbia). Il ddg ha la facoltà di aumentare del 10% il numero dei partenti al cancelletto rispetto a quanto previsto dal regolamento (art 1.2)

10.3. I piloti devono raggiungere la griglia a velocità moderata, allinearsi, secondo lo schema di partenza nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione, che sarà loro dato dal Direttore di Gara. 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 sul quadriciclo, a motore acceso, il segnale di partenza. Per le partenze senza cancelletto il Direttore di gara espone "bandiera rossa" ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde). A quel punto verrà esposto il cartello dei 15" e a seguire quello dei 5" e contemporaneamente si accenderà la luce rossa del semaforo di partenza o verrà inalzata la bandiera tricolore e, dopo un tempo che potrà variare dai 3 ai 5 secondi, verrà data la partenza spegnendo la luce rossa o abbassando la bandiera tricolore.

Nel caso di partenza a cancelletto nei crossdromi, ovvero all'americana, verrà esposto il cartello dei 15" e a seguire quello dei 5" dopo di che i piloti attenderanno l'abbassamento del cancelletto di partenza.

Spetta al direttore di gara per quanto concerne le gare su sabbia la facoltà di ridurre il numero dei partenti fino ad un minimo di 20 piloti. I restanti faranno un'unica manche da 10 minuti + due giri (finale B)

Art. 11 - FALSA PARTENZA

11.1. Per quanto riguarda le partenze in griglia, generalmente adottate sulle gare di sabbia, i Commissari di Percorso indicheranno al Direttore di Gara i piloti che hanno anticipato la partenza e ai quali verrà inflitta una penalizzazione da un minimo di 10 ad un massimo di 30 secondi; si tratta di una penalità inflitta ad assoluta discrezione del Direttore di Gara, che andrà a sommarsi al tempo impiegato dal pilota stesso per effettuare la sua prova. La penalizzazione sarà prontamente 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. L'interruzione della gara sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.

11.2. I piloti dovranno rientrare nella zona di attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile.

Art. 12 - ARRESTO DI UNA CORSA

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

12.2. Se l'arresto della gara avviene prima che il primo pilota abbia completato il primo giro, la partenza sarà considerata nulla e si procederà ad una nuova partenza riducendo, se è il caso, il tempo effettivo della stessa (a discrezione del Direttore di Gara). Se l'arresto della corsa avviene dopo che il primo pilota abbia completato il primo giro ma non il 50% del tempo previsto, sarà stilata una classifica al giro precedente come manche 1 con punteggio dimezzato. Si procederà alla partenza di una nuova gara, che sarà denominata manche 2, e la cui lunghezza sarà pari al 50% del tempo previsto. L'ordine di arrivo sarà determinato dall'ordine di arrivo risultante dalla somma dei tempi delle due singole manche. Se l'arresto della gara avviene dopo che il primo pilota ha completato il 50% del tempo previsto, la corsa sarà considerata valida con classifica al giro precedente e il punteggio verrà assegnato pieno. È consentito il cambio della moto. 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.

Art. 13 - RECLAMI

In caso di reclamo si procederà alla verifica del quad come segue:

13.1. Se il reclamo è stato avanzato al termine di Gara 2 si procederà immediatamente alla verifica tecnica; se il reclamo è stato presentato al termine di Gara 1, il quad oggetto di reclamo sarà opportunamente ri-punzonato e sarà ricondotto al parco chiuso per la verifica al termine di Gara 2.

13.2. Il pilota che presenta un reclamo sulla cilindrata dovrà mettere a disposizione anche il proprio quad utilizzato in gara per la medesima verifica pena la squalifica.

Se il pilota che presenta reclamo non avesse ragione dovrà pagare tutte le spese al pilota reclamato dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio e i relativi materiali di consumo guarnizioni ecc. ecc.

13.3. I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato di € 200,00 per Reclamo Sportivo entro 30 minuti dall'esposizione della classifica; in caso di Reclamo Tecnico oltre alla tassa di € 200,00 dovrà essere corrisposto un deposito cauzionale di € 400,00.

Art. 14 – PUNTEGGI

In ogni corsa di ogni singola categoria verrà assegnato il seguente punteggio:

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

La classifica finale sarà redatta considerando tutti i punti acquisiti nelle gare disputate.

Art. 15 – NORME COMUNI

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

REGOLAMENTO TECNICO

Art.1 – DEFINIZIONE:

Il quad è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico disposto anteriormente e con trasmissione posteriore. Sono considerati quad anche i mezzi azionati da trasmissione 4x4. La trasmissione posteriore è comandata a mezzo catena e corona su un assale rigido che collega le due ruote posteriori o con sospensioni indipendenti e a trasmissione cardanica; per i mezzi 4x4 la trasmissione del moto sarà condizionata da sistemi che comprendono anche un differenziale e trasmissione a catena o cardanica. La sella è monoposto e la direzionalità avviene per mezzo di un manubrio.

Art. 2 – VEICOLI AMMESSI

Campionato Italiano Quad Cross

Classe X "con cambio"

QX1: mezzi con cambio a marce, con cilindrata compresa tra 350 cc e 450 cc

QX2: mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 451cc

QX3: mezzi regolarmente reperibili sul mercato con cambio a marce o monomarcia, con cilindrata massima di 200cc se con motore a due tempi e cilindrata massima di 349 cc se con motore a 4 tempi a piloti di età compresa fra 10 anni e 16 anni

QX4: Over 40 possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti di età minima di 40 anni : mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc.

Art. 3 – RUOTE

Diametro massimo dei cerchi 12". Sono vietate ruote a raggi. Le ruote devono avere dei parafranghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

Art. 4 – PNEUMATICI

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi antiderapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio.

Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola dei pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21. Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

Art. 5 – FRENI

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio. Le ruote possono avere in alternativa un unico freno posto sull'asse di trasmissione, comandato o da leva sul manubrio o da comando a pedale. Il comando a pedale può essere coassiale alla pedana ma deve essere comunque costruito in maniera tale da poter funzionare anche in caso di rottura della pedana stessa.

Art. 6 – DIMENSIONI

La larghezza massima di ingombro del mezzo non deve essere superiore a mm 1300.

Art. 7 – MANUBRIO E LEVE

La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati. Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura finale dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 30. È consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi però le dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani. I manubri costruiti in lega non possono essere riparati. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 19.

Art. 8 – COMANDO ACCELERATORE

Il comando può essere a manopola o a leva; in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

Art. 9 – IMPIANTO DI SCARICO

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo. L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno mm 30, ed avere bordi arrotondati con un raggio minimo di mm 4.

Art. 10 – PROTEZIONI E SICUREZZA

Una barra antiurto deve essere posta dietro al sedile del pilota.

La lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno, immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore. Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote con profilo arrotondato (non saranno ammesse protezioni con angoli vivi). Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere montato sul manubrio un interruttore che consenta lo spegnimento del motore. Deve essere previsto un dispositivo a strappo collegato al polso del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione, se presente (Stacco di massa).

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo), ed una posteriore, posta nella parte inferiore della sella in modo verticale con la numerazione ben visibile di materiale plastico morbido. Il pilota deve apporre obbligatoriamente il proprio numero di gara ben visibile sul dorsale del proprio indumento indossato (non sono ammessi numeri sul dorsale diversi da quelli posti sulla moto) e apporre il proprio nome (facoltativo). Il colore delle tabelle porta numero deve essere: fondo bianco – numeri neri. Dimensione minima della padella che ogni pilota dovrà predisporre: cm 21x19.

Art. 11 – ABBIGLIAMENTO

Il pilota deve 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.

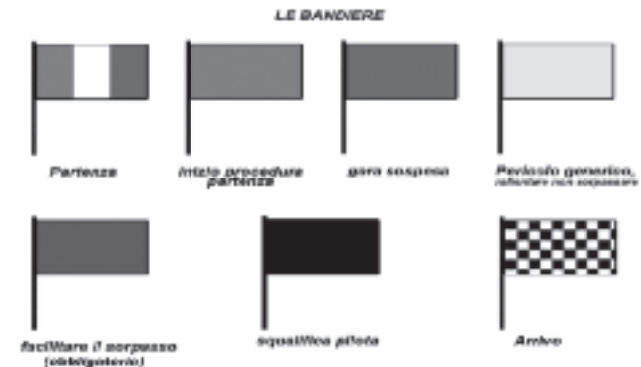
Il casco deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove e le gare. Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima. È obbligatorio l'uso della pettorina/parascienza. È consigliato l'uso del neck brace (collare protettivo).

Art. 12 – IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante. Se provvisto di batteria, l'impianto di ricarica non può essere escluso. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

Art. 13 – BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

- 1) Bandiera Tricolore= Partenza
- 2) Bandiera VERDE= inizio procedura di partenza – pista libera
- 3) Bandiera ROSSA= gara sospesa – fermarsi immediatamente
- 4) Bandiera GIALLA= pericolo generico – fare attenzione e procedere con prudenza, rallentando o arrestandosi all'occorrenza. È vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà una penalizzazione di 15 secondi che sarà sommata al tempo finale della sua prova o l'arretramento di 5 posizioni.
- 5) Bandiera BLU = state per essere doppiati facilitare e consentire il sorpasso. È obbligatorio mantenere la traiettoria e rallentare pena richiamo del ddg o altri provvedimenti disciplinari.
- 6) Bandiera NERA CON NUMERO = squalifica pilota – uscire dal tracciato e fermarsi.
- 7) Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri)= fine gara.



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 per eventuali ulteriori provvedimenti.

Art. 14 - PREMIAZIONI

Dopo ogni corsa di ciascuna categoria si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata.

La premiazione ufficiale avverrà un'ora dopo la chiusura della manifestazione o come previsto dal Comitato Organizzatore.

In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la stessa avverrà sub judge.

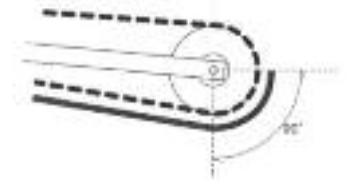
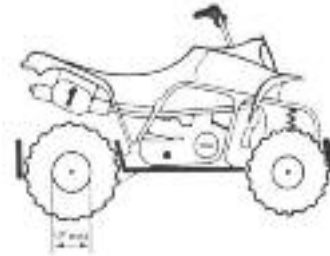
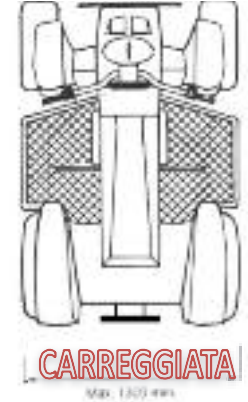
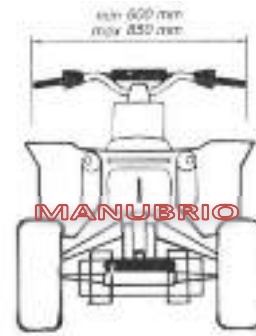
I vincitori devono recarsi sul podio con la divisa ufficiale, l'infrazione della presente comporta una ammenda di €50,00.

Art. 15 - RIUNIONE ANTE GARA DEI PILOTI

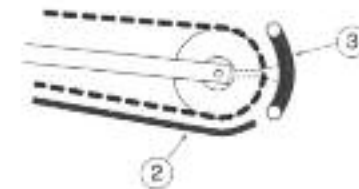
La riunione piloti è obbligatoria con appello nominale e firma di presenza di tutti i piloti iscritti; l'assenza del pilota ne comporta l'esclusione dalla gara. Nel corso della riunione verrà eletto un rappresentante piloti. Coloro che verranno eletti dovranno gestire tutte le domande ed i reclami dei piloti. Non è consentito ad un pilota rivolgersi agli Ufficiali di Gara, senza aver prima esposto il problema al proprio rappresentante. La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti.

- a) Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito;
- b) Elezione rappresentante piloti;
- c) Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario;
- d) Procedure di pre-partenza, partenza ed arrivo;
- e) Informazioni riguardanti le eventuali manche di qualificazione, unificazione classi, ecc.
- f) Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri, ecc..
- g) Posizione bandiere e loro significato;
- h) Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, comportamento nell'area di gara, ecc..
- i) Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati, ecc..
- j) Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

QUAD CROSS



COPRICATENA MONTATO AD UNA ALTEZZA MINIMA DI 90°



- 2) Copricatena di protezione
- 3) Barra di protezione

CAMPIONATO ITALIANO QUAD COUNTRY E TROFEO ITALIANO RACING SPRINT

INDICE

- Art. 1 - DEFINIZIONE
- Art. 2 - DESCRIZIONE
- Art. 3 - NORME COMUNI
- Art. 4 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI
- Art. 5 - PERCORSO
- Art. 6 - AREA BOX
- Art. 7 - SEGNALETICA
- Art. 8 - PARTECIPAZIONE
- Art. 9 - ISCRIZIONI
- Art. 10 - NUMERO DEGLI ISCRITTI
- Art. 11 - CLASSI
- Art. 12 - PILOTI
- Art. 13 - NUMERI DI GARA
- Art. 14 - CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO
- Art. 15 - ASSEGNAZIONE GARE
- Art. 16 - QUADRICICLI
- Art. 17 - PNEUMATICI
- Art. 18 - PROTEZIONI E SICUREZZA
- Art. 19 - ABBIGLIAMENTO
- Art. 20 - PROVE FONOMETRICHE
- Art. 21 - VERIFICHE TECNICHE
- Art. 22 - PROVE LIBERE/CRONOMETRATE
- Art. 23 - PRE-GRIGLIA
- Art. 24 - ORDINE DI SCHIERAMENTO
- Art. 25 - PARTENZA
- Art. 26 - INTERRUZIONE E/O ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE
- Art. 27 - TESTIMONE
- Art. 28 - CAMBIO PILOTA
- Art. 29 - RIFORNIMENTO ED ASSISTENZA
- Art. 30 - CRONOMETRAGGIO
- Art. 31 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO
- Art. 32 - RITIRO
- Art. 33 - TERMINE DELLA GARA
- Art. 34 - TEMPO MASSIMO
- Art. 35 - AIUTO ESTERNO
- Art. 36 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)
- Art. 37 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)
- Art. 38 - RECLAMI
- Art. 39 - ASSICURAZIONE (R.C.)
- Art. 40 - DIRETTORE DI GARA
- Art. 41 - UFFICIALI DI GARA
- Art. 42 - SERVIZI GENERALI
- Art. 43 - PENALITA'
- Art. 44 - CLASSIFICHE DI TROFEO E PREMIAZIONI

Art. 1 - DEFINIZIONE

Le gare "Quad Country" sono manifestazioni motociclistiche di durata alle quali partecipano i singoli piloti.

Le gare "Racing Sprint" sono manifestazioni motociclistiche alle quali partecipano i singoli piloti.

Art. 2 - DESCRIZIONE

Le gare **Quad Country** hanno una durata totale di 2 (due) ore; la gara può svolgersi in un'unica manche della durata di due ore.

Le gare **Racing Sprint** sono divise in due gruppi nominati **Racing Sprint Nord** (Valle D'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Trentino Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Sardegna) e **Racing Sprint Centro** (Marche, Umbria, Toscana, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia) composte di sei gare ognuno, il titolo assoluto sarà assegnato in prova unica nella **Finale Racing Sprint**, alla quale potranno accedere solo i piloti che avranno disputato almeno 3 gare per ogni singolo gruppo di appartenenza (**Racing Nord**, **Racing Centro**). Le gare **Racing Sprint** hanno una durata di 2 (due) manche di durata diversa per ogni categoria.

Art. 3 - NORME COMUNI

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

Art. 4 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI

In occasione di gare di Campionato Italiano Quad Country e Racing Sprint si possono organizzare delle Manifestazioni collaterali, purché queste non vadano ad interferire con il regolare svolgimento della gara di Campionato alla quale sono abbinata.

Art. 5 - PERCORSO

Il percorso di gara è di tipo fettucciato, chiuso al traffico ed al pubblico (per quest'ultimo devono essere previste delle apposite aree); possono essere presenti o meno asperità naturali e/o artificiali, quali salti, passaggi tecnici, ecc.

La larghezza del percorso deve essere tale da permettere il sorpasso fra due Piloti in ogni punto, ad eccezione di, al massimo, tre passaggi tecnici o di sicurezza (attraversamento siepi, fossato, ponte, ecc.) nei quali il transito è consentito ad un solo pilota alla volta. Il 70% del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza minima di sei metri.

Gare Quad Country:

Il punto di rilevamento dei giri deve essere posto nelle vicinanze del punto dell'area box, prima o dopo.

La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i Piloti su di un'unica fila (una parte dei Piloti può anche essere allineata in curva, purché quest'ultima sia sufficientemente larga da permettere il passaggio contemporaneo di più Piloti affiancati).

L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere tali da non costituire pericolo d'incidente fra i Piloti che entrano ed escono dall'area box e quelli che sono sul percorso; si devono inoltre evitare possibili incroci di traiettoria fra gli stessi. Il percorso può essere visionato dai Piloti prima della partenza solamente a piedi. A discrezione dell'Organizzazione il percorso potrà essere provato con il quadriciclo per un numero di giri stabilito dalla stessa.

Art. 6 – AREA BOX

L'area box è la zona nella quale avviene il rifornimento di carburante e qualsiasi intervento sui quadricicli. Quest'area deve essere predisposta dagli organizzatori e deve essere chiusa al pubblico; all'interno dell'area box possono accedervi unicamente i Piloti e due meccanici, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli U.d.G. addetti.

La velocità di percorrenza all'interno dell'area box deve essere molto bassa, ciò viene messo in atto grazie a degli ostacoli artificiali dislocati lungo il passaggio all'interno del box; in alternativa si può predisporre del personale all'interno di quest'area con la funzione di rallentare i Piloti. È a discrezione del D.d.G. penalizzare, nel modo che ritiene più opportuno e in base alla gravità della mancanza, tutti quei Piloti che non rispettino un comportamento adeguato e di sicurezza (soprattutto velocità eccessiva) all'interno dell'area box. Allo stesso modo saranno i piloti ad essere penalizzati, come sopra, per il comportamento scorretto, quali non rispetto delle indicazioni degli U.d.G., dei meccanici al loro seguito. È fatto obbligo all'Organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori. I quadricicli presenti nell'area box devono essere unicamente quelli utilizzati in gara e regolarmente punzonati. È vietato introdurre nell'area box quadricicli non punzonati; è altresì vietato portare fuori dall'area box i quadricicli per tutta la durata della gara, salvo il caso di uscita per entrare nel percorso di gara e il caso in cui il pilota decide di non continuare la stessa e riconsegna il testimone agli organizzatori (nel caso delle Gare Quad Country). È fatto obbligo all'Organizzazione controllare, a mezzo di un addetto, che i piloti che escono dall'area box per inserirsi nel percorso di gara. In caso contrario il pilota non potrà entrare nel percorso. La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 7 – SEGNALETICA

Tutto il percorso deve essere delimitato da fettuccia; questa non è richiesta ove il percorso sia delimitato in altro modo (ad esempio da un fossato, da una siepe, ecc.). L'ingresso all'area box deve venire segnalato con un cartello ben visibile; devono altresì essere segnalati tutti i punti pericolosi del percorso per mezzo di una tabella rossa, posta nelle immediate vicinanze di detti punti.

Le bandiere di segnalazione sono quelle previste dalle N.S.S.; è prevista anche una bandiera nera con cerchio arancio (bandiera tecnica): questa bandiera deve essere utilizzata per indicare al Pilota interessato l'obbligo immediato di recarsi nell'area box, al fine di rimediare ai problemi tecnici del motociclo riscontrati dal D.d.G. Se possibile la bandiera deve essere accompagnata dal numero di gara del concorrente interessato. La segnalazione deve essere data ai Piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

Art. 8 – PARTECIPAZIONE

Sono ammessi a partecipare alle gare "Quad Country" e "Racing Sprint" tutti i Piloti in possesso di licenza FMI Fuoristrada valide per l'anno 2011.

Licenza juniores
Licenza fuoristrada under 21
Licenza fuoristrada over 21

Art. 9 – ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle gare è **OBBLIGATORIO** inviare al Moto Club organizzatore l'apposito modulo di iscrizione adeguatamente compilato, mentre la tassa di iscrizione deve essere versata come stabilito dal Regolamento Particolare.

La tassa di iscrizione per l'intero campionato **Quad Country** composto da sei prove, è pari a 600,00 euro, i piloti dovranno inviare le iscrizioni e il relativo pagamento entro il 18 febbraio 2011.

L'iscrizione alla gara singola è pari a 150,00 euro: i piloti dovranno inviare le iscrizioni entro il mercoledì prima della gara e la relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle O.P..

La tassa di iscrizione per l'intero campionato **Racing Sprint** è pari a 500,00 euro: i piloti dovranno inviare le iscrizioni e il relativo pagamento entro il 2 marzo 2011.

L'iscrizione alla gara singola è pari a 100,00 euro: i piloti dovranno inviare le iscrizioni entro il mercoledì antecedente la gara e la relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle O.P.

Gare Quad Country:

Campionato	€ 600,00
Gara singola	€ 150,00

Gare Racing Sprint Nord e Centro:

Campionato	€ 500,00
Gara singola	€ 100,00

Finale Racing Sprint

Gara	€ 150,00
------	----------

In caso di pagamento dopo tale data viene applicata una soprattassa di 50 €.

Nel caso in cui una gara venga rinviata dall'Organizzatore e sia stata già versata la quota d'iscrizione, il pagamento rimane valido come quota d'iscrizione alla gara successiva prevista in calendario.

Nel caso in cui un pilota iscritto non si presenti alla gara, non avrà diritto alla restituzione della quota d'iscrizione versata.

Art. 10 – NUMERO DEGLI ISCRITTI

Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti, a discrezione dell'Organizzazione, non è ritenuto sufficiente; in tal caso è prevista la restituzione della tassa di iscrizione. L'Organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e massimo degli iscritti che verranno riportati sul R.P.

Art. 11 – CLASSI

Le Classi istituite per il Campionato Quad Country sono le seguenti:

- QC1 (marce oltre 200 cc)
- QC2 (utility)
- QC3 (mono open)

Le Categorie istituite per il Trofeo Racing Sprint sono le seguenti:

- CATEGORIE R.S.AMATORI: (marce – livello di guida base)
- CATEGORIE R.S.PROMO: (marce – livello di guida con minima esperienza agonistica)
- CATEGORIE R.S.SPORT: (marce – livello tecnico alto)
- CATEGORIE R.S.EXPERT: (marce – livello tecnico elevato)
- CATEGORIE R.S.YOUNG: (marce – cilindrata fino a 351 cc 4T e 200 cc 2T; per i ragazzi dai 10 ai 16 anni)
- CATEGORIE R.S.A1 (automatici fino a cc 200 2T e 350 4T)
- CATEGORIE R.S.A2 (automatici tra 350 4T e 500 4T, oltre 200 2T)
- CATEGORIE R.S.A3 (automatici oltre 500 4T)
- CATEGORIE R.S.M1 (automatici cc 110 con età tra 8 anni e 10 anni)
- CATEGORIE R.S.M2 (automatici cc 110 con età tra 11 anni e 14 anni)
- CATEGORIE R.S.M3 (marce cc 150 con età tra 8 anni e 14 anni)
- CATEGORIE R.S.FE: (classe femminile: viene costituita se c'è un minimo di 5 iscritte, altrimenti le pilote avranno una classifica femminile separata nelle categorie sopra espone nelle quali gareggiano).

Il criterio utilizzato per costituire le classi del Trofeo Racing Sprint è il livello di guida del pilota. La suddivisione delle classi è compito del Responsabile del Trofeo.

Durante lo svolgimento dell'evento della gara è previsto uno spazio di avviamento alla disciplina in un'area predisposta alla promozione.

Art. 12 – PILOTI

- un Pilota se iscritto al Campionato "QUAD COUNTRY" nella Categoria QC1-QC2-QC3 può utilizzare un solo quad.
- un Pilota se iscritto al Trofeo Racing Sprint potrà punzonare fino a 2 quad anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione, escluse le batterie in corso.

Art. 13 – NUMERI DI GARA

L'assegnazione dei numeri di gara è a discrezione dell'Organizzazione nelle Gare Quad Country: È fatto obbligo all'Organizzazione assegnare ai piloti, in fase di O.P., i relativi numeri di gara. I concorrenti sono tenuti ad apporre i numeri di gara sulle 2 tabelle portanumero dei propri quad.

Gare Racing Sprint:

I numeri di gara vengono assegnati ad inizio anno, prima dell'inizio del Trofeo, su richiesta del pilota stesso.

Art. 14 – CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Un pilota s'intende classificato, e di conseguenza comparirà nelle classifiche di gara, qualora abbia regolarmente preso il via e gli sia stato rilevato, dal personale addetto al rilevamento dei passaggi, almeno il 75 % della manche, indipendentemente dai motivi della sua interruzione.

Classifiche di gara

Alla fine di ogni manche, ai primi 20 Piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella:

35 punti al 1°	15 punti al 6°	10 punti al 11°	5 punti al 16°
29 punti al 2°	14 punti al 7°	9 punti al 12°	4 punti al 17°
24 punti al 3°	13 punti al 8°	8 punti al 13°	3 punti al 18°
20 punti al 4°	12 punti al 9°	7 punti al 14°	2 punti al 19°
17 punti al 5°	11 punti al 10°	6 punti al 15°	1 punto al 20°

In caso di parità di risultato nelle gare di Quad Racing, a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto e il pilota successivo riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

Esempio:

PILOTA A = 28'33" 1° 35 punti

PILOTA B = 28'33" 1° 35 punti

PILOTA C = 30'00" 3° 24 punti

I punteggi vanno assegnati ai piloti nelle Classifica di Categoria.

Nel caso di gare a più manche le classifiche vengono redatte sommando i punteggi delle manches svolte; in caso di parità di punteggi nelle gare Racing Sprint la discriminante sarà la seconda manche effettuata.

Classifiche Finali

Se al termine delle Classifiche Finali, due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore quello che avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

In caso d'ulteriore parità verrà considerato il piazzamento della prima giornata di gara. Il cambio di Classe è consentito durante tutto il Trofeo Racing Sprint, a discrezione dell'organizzatore.

I punti acquisiti dalla Categoria di provenienza non saranno tolti, ma non saranno sommati ai punti acquisiti nella nuova Categoria.

Scarto

Tutte le gare sono tenute utili ai fini della classifica finale e di classe.

Art. 15 – ASSEGNAZIONE GARE

Tutte le manifestazioni in calendario hanno validità per i Campionato Italiano Quad Country e Trofei Racing Sprint.

Art. 16 – QUADRICICLI

Sono ammessi alle manifestazioni i quad targati e non.

Non v'è alcuna restrizione di cilindrata (vedere R.P.).

Art. 17 – PNEUMATICI

Sono ammessi pneumatici da enduro e da cross, anche ricostruiti.

L'uso di pneumatici a paletta è consentito con una misura di altezza massima della spatola di 21 mm (da produzione).

Art. 18 - PROTEZIONI E SICUREZZA

Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote. Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto un dispositivo a strappo collegato al polso del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione, se presente (Stacco di massa). Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo) posizionata sopra il fanale, ed una posteriore, alla fine della sella posta in modo verticale con la numerazione ben visibile di materiale plastico morbido. Il pilota deve apporre obbligatoriamente il proprio numero di gara ben visibile sul dorsale del proprio indumento indossato e apporre il proprio nome (facoltativo). Il colore delle tabelle porta numero deve essere: fondo bianco – numeri neri. Dimensione minima della padella che ogni pilota dovrà predisporre: cm 21x19. Misure e protezioni art.45.

Art. 19 – ABBIGLIAMENTO

Il pilota deve indossare abbigliamento adeguato da motocross. Il casco deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove e le gare. Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima. È obbligatorio l'uso della pettorina/paraschiena. È consigliato l'uso del neck brace (collare protettivo).

Art. 20 – PROVE FONOMETRICHE

Il limite massimo di rumorosità ammesso è di 94 Db.

Art. 21 - VERIFICHE TECNICHE

- Alle verifiche tecniche viene punzonato il solo telaio del quad (lato destro) che s'intende utilizzare per la gara (2 quad = 1 pilota).
- Le verifiche tecniche possono essere effettuate anche dai meccanici.
- I quadricicli devono essere presentati alle verifiche tecniche privi di precedenti punzature e con i numeri di gara riportati in modo ben visibile sulle tabelle portanumero.
- È compito e responsabilità del Pilota controllare l'avvenuta punzonatura del quad.
- Gli organizzatori devono fornire il personale e la vernice necessaria per le punzature.
- Gli organizzatori, all'atto di punzonare i quad, devono verificare che i piloti siano iscritti nella Categoria corretta.

Art. 22 – PROVE LIBERE/CRONOMETRATE

Le prove libere/cronometrate vengono effettuate dopo le Operazioni Preliminari, per stabilire l'Ordine di Partenza della prima manche. Nelle prove cronometrate i primi tre classificati prenderanno i seguenti punteggi che andranno a sommarsi nella classifica finale di Campionato.

- 1° classificato: 3 punti
- 2° classificato: 2 punti
- 3° classificato: 1 punto

Art. 23 – PRE-GRIGLIA

I piloti devono presentarsi in Pre-Griglia alla chiamata per la loro manche, pena esclusione dalla gara.

Art. 24 – ORDINE DI SCHIERAMENTO

L'ordine di schieramento per la partenza avviene in base al risultato delle prove.

Art. 25 – PARTENZA

La partenza viene effettuata tramite semaforo.

Gare Quad Country:

L'allineamento per la partenza è in file da max 10 piloti, ogni 10 sec. viene fatta partire una fila, fino alla partenza dell'ultima fila.

La partenza deve avvenire contemporaneamente per tutti i Piloti disposti su ogni fila (max 10).

Gare Racing Sprint:

La partenza viene fatta a piramide o a più piramidi, dove al vertice c'è il miglior risultato delle prove e a scalare tutti gli altri.

Art. 26 - INTERRUZIONE E/O ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE

Interruzione: sospensione momentanea della gara tramite esposizione della bandiera rossa. Ciò può avvenire a causa di intervento di un mezzo di soccorso lungo il percorso, condizioni atmosferiche critiche, sistemazione di tratti del percorso, ecc. La ripresa della gara verrà effettuata, dopo aver allineato i Piloti in base all'ordine di arrivo del giro nel quale è stata esposta la bandiera, con una nuova partenza. In questo caso la classifica finale verrà redatta secondo le modalità previste per le gare a più manche (Art. 13). Se la gara non può più essere ripresa, essa verrà dichiarata valida se interrotta dopo i tre quarti del tempo totale previsto, altrimenti verrà dichiarata nulla e non valida ai fini del campionato.

Arresto anticipato: sospensione definitiva e anticipata, rispetto al tempo di durata previsto, della gara tramite esposizione della bandiera a scacchi.

Se l'arresto della gara avviene dopo tre quarti del tempo totale previsto, questa è da ritenersi valida a tutti gli effetti ai fini del campionato, indipendentemente dal numero di manche in cui la gara è suddivisa, e ai Piloti viene attribuito il punteggio pieno, altrimenti la gara viene dichiarata nulla e non valida ai fini del campionato.

Art. 27 – GARE QUAD COUNTRY

È facoltà del Moto Club organizzatore ritirare la licenza degli iscritti alla gara come cauzione per il transponder consegnato; la stessa sarà resa ai diretti interessati al momento della riconsegna del transponder. Il supporto per il transponder deve essere fissato obbligatoriamente nella parte anteriore del quad. Solamente il Pilota che ha il transponder può accedere al percorso di gara. Il pilota è l'unico responsabile dell'integrità del proprio transponder, dal momento della consegna in fase di verifiche sportive fino alla riconsegna a fine gara. Nel caso in cui il transponder venga smarrito o danneggiato in modo irreparabile, è diritto del Moto Club organizzatore rivalersi sul pilota che lo aveva in dotazione, e richiedere allo stesso il rimborso trattenendone, a titolo di garanzia, la licenza di concorrente. Il costo unitario dei transponder è di 200,00 Euro.

Art. 28 - GARE QUAD COUNTRY: RECUPERO DI UN QUAD

Rottura del quad o Infortunio di un Pilota:

In caso di guasto di un quad lungo il percorso il recupero del quad e del pilota avviene da parte dei mezzi dell'Organizzazione.

Art. 29 - RIFORNIMENTO ED ASSISTENZA

Il rifornimento e l'assistenza ai quad possono essere eseguiti anche dai meccanici e devono avvenire unicamente all'interno dell'area box, anche nel caso in cui siano stati recuperati lungo il percorso a causa di un guasto.

È fatto divieto assoluto di rifornimento e di manutenzione dei quad all'esterno dell'area box.

Il rifornimento deve avvenire unicamente a motore spento e senza sigaretta accesa.

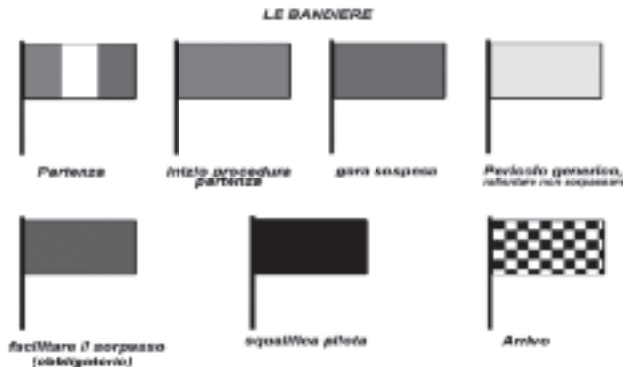
La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 30 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio è a cura dell'Organizzazione.

Art. 31 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

- Bandiera Tricolore=Partenza; N.B. Sarà più comune l'utilizzo del semaforo per le partenze.
- 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. È vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà una penalizzazione di 15 secondi che sarà sommata al tempo finale della sua prova.
- Bandiera BLU = state per essere doppiati, è obbligatorio consentire il sorpasso.
- Bandiera NERA CON NUMERO = squalifica pilota - uscire dal tracciato e fermarsi.
- Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri)= fine gara



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 per eventuali ulteriori provvedimenti.

Art. 32 - RITIRO

Ai fini delle classifiche di gara non è previsto il ritiro.

Se durante la gara un pilota decide di non voler più continuare nella competizione ed ha la necessità di lasciare il luogo della manifestazione, è suo dovere riconsegnare il transponder all'Organizzazione; ai fini delle Classifiche di gara verrà classificato con il numero di giri che ha compiuto fino al momento dell'abbandono.

Art. 33 - TERMINE DELLA GARA

Allo scadere del tempo stabilito il D.d.G. esporrà il cartello dell'ultimo giro al Concorrente che in quel momento è primo nella classifica di manche, ed al giro successivo esporrà la bandiera a scacchi per decretare la fine della gara.

Se, ad esempio, il giro dura 6 minuti ed il Concorrente in testa transita a 4 minuti dalla fine del tempo stabilito, viene esposto il cartello dell'ultimo giro in quanto al giro successivo lo stesso transiterà a tempo scaduto.

Art. 34 - TEMPO MASSIMO

È stabilito un tempo massimo di 20 (venti) minuti per tutti i concorrenti per transitare sul traguardo, e prendere la bandiera a scacchi. I venti minuti verranno conteggiati dallo scadere del tempo previsto per la manche ed indipendentemente dall'esposizione della bandiera a scacchi.

A tutti i Piloti che transiteranno oltre questo termine non verrà rilevato il giro, ma verranno ugualmente classificati senza alcuna penalità e con il numero di giri da loro percorsi fino all'ultimo rilevamento.

Art. 35 - AIUTO ESTERNO

È proibito ogni aiuto esterno, salvo nell'area box.

L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona, all'infuori del Pilota o di un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il quad o con il transponder dei Concorrenti; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno è l'esclusione dalla gara.

Art. 36 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: criterio di allineamento per la prima partenza, numero di manche nella quale verrà suddivisa la gara, classi ammesse ecc.

Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che ha approvato il R.P. può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile.

Sempre per cause di forza maggiore il D.d.G. ha la facoltà, solamente nel giorno della gara, di posticipare gli orari di svolgimento della stessa.

Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

Per quanto non contemplato nel seguente regolamento si deve fare riferimento alle N.S.S.

Art. 37 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i Piloti dovranno personalmente essere presenti per l'identificazione ed il controllo delle licenze. Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, sarà escluso dalla manifestazione. Le O.P. devono avvenire unicamente lo stesso giorno dello svolgimento della manifestazione. Al termine delle O.P. il Moto Club organizzatore ha l'obbligo di esporre l'elenco dei Piloti verificati; i Piloti hanno a disposizione 30 minuti per presentare eventuali reclami dall'ora di esposizione dello stesso.

Art. 38 - RECLAMI

I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato.

Art. 39 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Il Moto Club organizzatore deve provvedere ad un'adeguata assicurazione R.C. per coprire tutti i danni che i Piloti ed i propri addetti possono provocare.

Art. 40 - DIRETTORE DI GARA

Il D.d.G. è il responsabile dello svolgimento e del buon esito della manifestazione. È consentita la direzione di gara ai Direttori abilitati alle specialità di Enduro e Motocross. È sua facoltà alla fine delle O.P., ed in qualunque altro momento della manifestazione che egli ritenga opportuno, indire una riunione informativa per tutti gli interessati. Il D.d.G. si riserva la facoltà di interrompere e/o abbreviare la gara per particolari esigenze. Il D.d.G. dovrà segnalare obbligatoriamente l'inizio dell'ultimo giro al transito del 1° pilota per la zona di rilevamento giri. Il D.d.G. ha la facoltà, in base all'Art.5, di penalizzare i piloti che non tengono un comportamento adeguato nell'area box.

Art. 41 - UFFICIALI DI GARA

Gli U.d.G. sono persone preposte dall'Organizzazione aventi le seguenti funzioni:

- segnalare ai Piloti in gara gli eventuali pericoli insorti lungo il tracciato;
- mantenere in ordine il tracciato di gara sistemando la fettuccia, i paletti e gli altri segnali di delimitazione del percorso e di pericolo qualora questi vengano accidentalmente danneggiati;
- comunicare ai D.d.G. eventuali problemi che si presentano lungo il tratto di percorso a loro assegnato;
- rilevare e segnalare le infrazioni commesse dai Piloti, sia al Regolamento sia avendo un comportamento antisportivo, al D.d.G., il quale infliggerà loro la penalità prevista dal Regolamento dopo averli interpellati ed averne sentito le eventuali ragioni.

Gli U.d.G. devono essere facilmente riconoscibili sia lungo il percorso sia nell'area box.

Art. 42 - SERVIZI GENERALI

È fatto obbligo al M.C. organizzatore predisporre un punto di ristoro ed un servizio igienico.

Art. 43 - PENALITA'

Le penalità che possono essere inflitte ai Piloti sono le seguenti:

- A) penalità di 20 sec:
- partenza anticipata (Art.22);
 - giro non conforme;

B) esclusione dalla gara:

- assenza alla prova per l'ordine di schieramento (Art.21);
- prova del percorso in quad quando non consentito dall'Organizzazione (Art.4);
- introdurre nell'area gara quadricicli non punzonati (Art.5);
- uscire dall'area box con il quad durante la gara (Art.5);
- entrare nel percorso senza transponder (Art.5);
- rifornimento quad all'esterno dell'area box (Art.26);
- effettuare assistenza ai quad all'esterno dell'area box (Art.26);
- rifornimento a motore acceso (Art.26);
- rifornimento con sigarette accese (Art.26);
- ricevere aiuto esterno nelle zone non predisposte (Art.31);
- assenza alle O.P. (Art.33);
- taglio di percorso;
- comportamento scorretto in gara.

Per "taglio di percorso" si intende quando un pilota transita all'esterno della fettuccia o di altri mezzi che delimitano il percorso di gara traendone vantaggio.

C) A discrezione del D.d.G.:

- in caso di comportamento non appropriato nell'area box.
- in caso di segnalazione da parte degli U.d.G.

Art. 44 - CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E PREMIAZIONI

Ad ogni gara verranno premiati i primi tre Piloti di ogni classe. Al fine del campionato Italiano Quad Country verranno redatte le seguenti classifiche:

- Categoria QC1
- Categoria QC2
- Categoria QC3

Al fine del Trofeo Racing Sprint verranno redatte le seguenti classifiche:

- Categoria R.S.Amatori
- Categoria R.S.Promo
- Categoria R.S.Sport
- Categoria R.S.Expert
- Categoria R.S.Young
- Categoria R.S.A1
- Categoria R.S.A2
- Categoria R.S.A3
- Categoria R.S.M1
- Categoria R.S.M2
- Categoria R.S.M3
- Categoria R.S.CFE

È raccomandato di prevedere anche un Premio (fiori-omaggio) per tutte le pilote che hanno portato a termine la gara.

Art 45 - MISURE E PROTEZIONI

- larghezza massima manubrio 850 mm
- larghezza massima quadriciclo 1300 mm (filo ruota dx-filo ruota sx)
- protezione laterali (nerf bar)
- protezioni anteriori (bull bar)
- protezione posteriore (catena - disco)