

FMI '16

Supermoto

Supermoto



PARTE PRIMA

Norme Generali

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva la facoltà di demandare ad un'Azienda specializzata la gestione dell'immagine, la promozione degli eventi e/o l'organizzazione delle prove titolate nazionali ed internazionali.

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

Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1.1 - Una manifestazione di SUPERMOTO è una prova che si disputa in circuito chiuso parte asfalto e parte fuori strada, denominato Off Road con ostacoli naturali e/o artificiali.
- 1.2 - Le gare sono aperte ai motocicli così come definiti dal Regolamento Tecnico Supermoto e dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche.

Art. 2 - ASSEGNAZIONE DELLE GARE

- 2.1 - L'assegnazione di manifestazioni nazionali di Supermoto è soggetta alla comprovata capacità organizzativa ed alle caratteristiche dell'impianto.
- 2.2 - L'assegnazione delle gare territoriali è di competenza dei Comitati Regionali.

Art. 3 - PERCORSO

- 3.1 - Le caratteristiche del percorso devono rispettare quanto previsto dalle norme relative agli impianti e indicate nel certificato di omologazione del circuito.
- 3.2 - I percorsi possono essere anche cittadini con omologa provvisoria per lo svolgimento della singola prova.
- 3.3 - Il Direttore di Gara, può disporre l'eliminazione totale o parziale o modificare anche una parte del tratto off road in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse o per ragioni di sicurezza.

Art. 4 - PARCO PILOTI

- 4.1 - Il parco piloti, dove previsto, deve avere un accesso diretto alla zona di partenza ed alla zona di attesa e deve essere provvisto di:
 - a) adeguati servizi;
 - b) di un'area destinata ai controlli tecnici, alle riparazioni e ai rifornimenti.
- 4.2 - La natura del terreno dovrà consentire lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica.
- 4.3 - I motocicli potranno essere lavati esclusivamente nelle apposite aree predisposte dall'Organizzazione. I piloti che non rispetteranno tale norma potranno essere allontanati.
- 4.4 - L'accesso al Parco Piloti è consentito ai soli mezzi autorizzati e vi si potrà accedere seguendo le indicazioni fornite dal Promoter.
- 4.5 - I Piloti che tenteranno di forzare il blocco previsto dagli orari di accesso al parco piloti, saranno esclusi dalla competizione.

Art. 5 - PADDOCK

- 5.1 - Il Paddock deve essere adiacente la pista, in luogo idoneo, deve avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i concorrenti con i loro mezzi; dotato di illuminazione, di servizi igienici e prese di corrente.
- 5.2 - L'accesso al Paddock è consentito ai soli mezzi autorizzati secondo gli orari previsti dal Promotore.
- 5.3 - Dalle ore 23,00 alle ore 07,00 si deve rispettare il silenzio ed è vietato circolare con mezzi a motore.
- 5.4 - Le aree da occupare all'interno del paddock sono gestite da personale incaricato. Il mancato rispetto delle disposizioni impartite comporta l'allontanamento immediato dal paddock e ove necessario, l'esclusione del pilota dalla competizione o altre sanzioni possibili decise dal Commissario Delegato.

Art. 6 - SICUREZZA

- 6.1 - Tutti i luoghi intorno al percorso dove è ammesso il pubblico devono essere protetti da una recinzione.
- 6.2 - La presenza di cani, al guinzaglio e muniti di museruola, è ammessa esclusivamente in zona paddock.
- 6.3 - Al fine di garantire la sicurezza dei piloti tutti gli ostacoli devono essere adeguatamente protetti.
- 6.4 - La parte fuoristrada/Off Road deve essere correttamente irrigata prima e durante la manifestazione, al fine di assicurare condizioni di gara normali e proteggere il pubblico ed i piloti dalla polvere.

Art. 7 - SEGNALAZIONI UFFICIALI

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

BANDIERE	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA	Arresto immediato per tutti
Bandiera NERA Con numero del pilota	Arresto per il pilota indicato
Bandiera GIALLA fissa	Pericolo – procedere con cautela DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera GIALLA agitata	Pericolo imminente – prepararsi a fermarsi DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera BLU agitata	Attenzione: state per essere doppiati Agevolare il sorpasso
Bandiera VERDE	Griglia di partenza completa
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	termine gara e prove
Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA	Pista scivolosa fare attenzione nelle gare di Supermoto.
Cartello 30 sec. e numero del pilota	Partenza anticipata nelle gare di Supermoto.
Cartello "QUALIFICHE" Fondo Giallo Scritta Nera	Fine Prove Ufficiali inizio Prove Cronometrate.
Bandiera BIANCA e NERA Accompagnata dal numero del pilota	Comportamento antisportivo: è un avvertimento dato una sola volta, al pilota indicato, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con la bandiera nera.
Bandiera BIANCA CON CROCE S. ANDREA (ROSSA)	Personale medico sulla pista: Divieto di Sorpasso ed effettuare salti.

- a) I commissari di percorso con la bandiera blu devono essere in collegamento costante con il Direttore di Gara.
- b) Il mancato rispetto delle segnalazioni nelle gare determina:
-Nelle Prove Libere, Prove Ufficiali, Giro di Ricognizione, Warm-up, l'applicazione delle sanzioni previste;
-In Gara la penalizzazione di 20 secondi, in caso di reiterata infrazione anche l'applicazione delle sanzioni previste.

- 7.2 - L'età minima del personale di servizio deve essere di 18 anni e lo stesso deve essere in possesso di tessera F.M.I. valida per l'anno in corso. L'osservanza di tale norma, ricade sotto la responsabilità del Direttore di Gara.
- 7.3 - Tutte le manifestazioni a carattere Nazionale, gli Ufficiali di Percorso devono essere in possesso di tessera F.M.I. ed essere iscritti all'Albo degli Ufficiali di percorso (G.U.E.).
- 7.4 - E' fatto obbligo agli organizzatori di manifestazioni nazionali di predisporre un collegamento radio tra D.d.G. e Medico di Gara e Ufficiali di Percorso.
- Art. 8 - APPROVAZIONE R.P.
- 8.1 - Gli Organi competenti abilitati all'approvazione dei Regolamenti Particolari, salvo diverse indicazioni sono:
a) Commissione Sportiva Nazionale, per Manifestazioni Nazionali;
b) Comitati Regionali, per manifestazioni Territoriali.

Art. 9 - ISCRIZIONI

- 9.1 - I piloti potranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli, all'intero campionato in unica soluzione direttamente al Promotore (ove previsto) a mezzo fax/mail secondo quanto indicato dal regolamento.
- 9.2 - L'iscrizione permanente assicura la possibilità di ottenere il numero fisso e la facoltà di non presentare giustificazione in caso di mancata partecipazione, senza incorrere in alcuna sanzione.
- 9.3 - I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli, al Promotore. La relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle Operazioni Preliminari.
- 9.4 - Il Promotore ha l'obbligo di trasmettere al Moto Club Organizzatore redatto sugli appositi moduli, l'elenco degli iscritti, aggiornato per ogni singola prova, 5 giorni prima della manifestazione.
- 9.5 - Ove non è prevista iscrizione all'intero Campionato, i piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli, a mezzo fax o sistema elettronico (Web o altro), 7 giorni prima della manifestazione, al Moto Club Organizzatore o Promotore (sempre che quest'ultimo non fornisca indicazioni differenti).
- 9.6 - Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo saranno valutate da Promotore e o M.C. Organizzatore.
- 9.7 - Per le gare dove non è prevista la presenza del Promoter le modalità di iscrizione sono quelle previste secondo disposizioni dei singoli Comitati Regionali.

9.8 - I piloti potranno iscriversi e prendere parte a più classi o campionati durante una stagione, ma possono partecipare in una sola classe/campionato all'interno di una singola manifestazione.

Art. 10 - ATTIVITÀ TERRITORIALE

10.1 - In occasione di manifestazioni titolate nazionali ed internazionali, è assolutamente vietato porre a calendario e quindi approvare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano la partecipazione di Piloti ammessi all'attività nazionale titolata.

10.2 - Tale divieto è limitato alle Regioni/Territorio in cui ha luogo l'evento nazionale.

10.3 - I Co.Re. che non dovessero rispettare tale norma saranno deferiti agli organi di Giustizia.

10.4 - Per tutte le manifestazioni a carattere Interregionale i Co.Re. di competenza devono ottenere il parere favorevole dei Comitati Regionali interessati all'evento.

Art. 11 - OPERAZIONI PRELIMINARI

11.1 - Il termine massimo per presentarsi alle Operazioni preliminari è quello indicato nel Regolamento Particolare.

11.2 - Per lo svolgimento di gare a carattere Nazionale, escluse quelle che prevedono la partecipazione di piloti in possesso di tessera sport, se non diversamente disposto, ci dovranno essere un minimo di 7 piloti partenti.

11.3 - Per lo svolgimento di gare a carattere Territoriale il minimo dei partenti sarà stabilito dai singoli regolamenti regionali.

Art. 12 – ETA' DEI PILOTI

12.1 - Il limite per l'età minima inizia dalla data del compleanno del pilota;

12.2 - Il limite per l'età massima termina alla fine dell'anno in cui il pilota compie gli anni.

Art. 13 - VERIFICHE TECNICHE

13.1 - Punzonatura:

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

13.2 - Nel Campionato Italiano si potrà verificare un solo motociclo. Nei Campionati Territoriali verificare le disposizioni dei Co.Re. o del Promoter.

13.3 - Durante la manifestazione i piloti sono autorizzati a utilizzare unicamente la moto presentata alle Verifiche Tecniche; nel caso di rottura/guasto o altro che costringa il pilota a cambiare mezzo, lo stesso pilota o membro del team avente diritto dovrà avvertire i Commissari e verrà retrocesso in ultima posizione della sua batteria.

13.4 - Prova fonometrica:

La verifica fonometrica dovrà essere effettuata rispettando la metodologia ed i valori previsti all'interno dell'Annesso sui controlli fonometrici.

Se non diversamente disposto, prima di iniziare le Operazioni Preliminari il Commissario Delegato, sorteggerà tra i piloti iscritti alla manifestazione (elenco Ufficiale Piloti Iscritti esposto in bacheca) 15 piloti per classe, le cui moto saranno obbligatoriamente sottoposte a verifica fonometrica durante le Operazioni Preliminari (l'elenco dei piloti sorteggiati per classe dovrà essere esposto in bacheca prima dell'inizio delle Operazioni Preliminari). Ogni pilota potrà punzonare due silenziatori per moto, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche.

Il mancato rispetto del limite di rumorosità comporta la non ammissione alla gara. Una moto che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.

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 dopo le prove e/o gare. Il pilota al cui motociclo fosse riscontrato un valore superiore al limite massimo consentito verrà retrocesso di 5 posizioni nella classifica della corsa disputata. Se verrà esposta la bandiera nera con disco arancione ad un pilota, per aver perso e/o danneggiato il silenziatore durante una corsa, questi dovrà obbligatoriamente fermarsi e sostituirlo entro tre giri dalla segnalazione, al pilota che non rispetterà questa segnalazione verrà esposta bandiera nera.

13.5 - Tabelle porta numero:

Il colore delle tabelle portanumero di gara è libero, fatta esclusione per il colore rosso, è obbligatorio apporre il numero di gara assegnato dal Promotore/MC Organizzatore, con colore in netto contrasto con il fondo della tabella.

Art.14 - ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE PILOTI

14.1 - Per tutti i piloti è obbligatorio l'uso di tute in pelle, stivali da motociclismo (cross o velocità), casco integrale (da cross o da velocità), guanti e parasciena.

Art. 15 - PROVE UFFICIALI E DI QUALIFICAZIONE

15.1 - Nelle prove Ufficiali e/o Qualifiche la partecipazione è obbligatoria; è possibile ammettere in pista contemporaneamente 38 piloti (nelle piste omologate 32) e 28 piloti (nelle piste omologate 24).

15.2 - La qualificazione alle gare è determinata dai tempi fatti registrare nelle prove cronometrate.

15.3 - I tempi fatti registrare nelle qualificazioni determinano l'ordine di allineamento in griglia di partenza delle gare.

Art. 16 - CRONOMETRAGGIO

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

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

16.3 - Nelle manifestazioni in cui è presente il servizio di cronometraggio, il ritiro dell'apparecchio (transponder) comporta il deposito della licenza che verrà restituita alla riconsegna. La responsabilità di un eventuale smarrimento o danneggiamento del transponder è a carico del pilota che dovrà risarcire la quota pattuita con la società di cronometraggio.

16.4 - In tutte le gare titolate dovranno essere previsti monitor di cronometraggio, da collocarsi nella zona segnalatori/meccanici.

16.5 - Salvo diversa disposizione del Co.Re. nelle gare territoriali il servizio cronometraggio potrà essere sostituito da un contagiri, fatto da personale qualificato.

Art. 17 - AMMISSIONE ALLA GARA

17.1 - In tutte le manifestazioni per essere ammessi alle gare i piloti devono aver percorso almeno 1 giro del circuito in una delle sessioni pre-gara (Prove Ufficiali, Prove di Qualificazione, Warm-Up o Giro di Ricognizione).

17.2 - Il Direttore di Gara può rendere obbligatorio almeno 1 giro del circuito nella sessione Warm-Up.

Art. 18 – GARE TITOLATE

18.1 - In tutte le gare titolate è fatto obbligo agli Organizzatori di effettuare le Operazioni Preliminari, Verifiche Tecniche, Prove Ufficiali e Qualifiche.

Art. 19 - ZONA D'ATTESA

19.1 - Adiacente la pista e il paddock, in luogo idoneo, è situata la zona d'attesa. L'accesso è regolamentato dalle legende affisse all'ingresso.

19.2 - I motocicli devono essere portati nella zona d'attesa entro 10 minuti dall'inizio della corsa.

19.3 - Il mancato rispetto della norma comporta la perdita della posizione acquisita e la partenza avverrà dietro la bandiera verde.

19.4 - In zona d'attesa è consentito solo l'uso di generatori di corrente per alimentare le termocoperte.

Art. 20 - PROCEDURA DI PARTENZA

20.1 - La zona di attesa viene aperta 15 minuti prima della partenza del giro di ricognizione.

20.2 - Non è consentito cambiare il motociclo dopo che lo stesso è entrato in zona d'attesa, pertanto sia nel giro di ricognizione che in gara deve essere utilizzato lo stesso motociclo.

20.3 - 5 minuti prima della partenza del giro di ricognizione i piloti devono raggiungere la griglia di partenza a motore spento, allinearsi secondo lo schema di partenza nella posizione loro attribuita. È consentito raggiungere la linea di partenza a motore acceso nel caso si faccia il giro di allineamento.

20.4 - 5 minuti prima della partenza del giro di ricognizione viene chiuso l'ingresso dal paddock alla zona di attesa, i piloti che arriveranno in ritardo saranno squalificati dalla corsa in questione.

20.5 - 4 minuti prima della partenza del giro di ricognizione viene chiuso l'ingresso dalla zona di attesa alla griglia di partenza; i piloti che non rispetteranno questa tempistica devono portare il motociclo in pit-lane, potranno effettuare il giro di ricognizione ma perderanno la posizione in griglia e partiranno dal fondo dello schieramento.

20.6 - 2 minuti prima della partenza del giro di ricognizione viene chiuso l'ingresso dalla zona di attesa alla pit-lane, i piloti che avranno il loro motociclo ancora nella zona di attesa saranno squalificati dalla corsa in questione.

20.7 - Se un pilota ha un problema meccanico sulla griglia di partenza prima del giro di ricognizione, deve portare il motociclo nella pit-lane dove è consentita la riparazione, in questo caso il pilota in questione potrà fare il giro di ricognizione dietro al gruppo e partirà dal fondo dello schieramento; nel caso il pilota ripari il motociclo durante il giro di ricognizione e non riesca ad allinearsi deve rimanere in pit-lane e partirà per la gara da questa posizione dopo che l'ultimo pilota ha superato la prima curva.

20.8 - Il Direttore di gara espone "bandiera rossa" (la bandiera rossa può essere sostituita dal cartello 'Ready To Start' tenuto ben visibile da una 'ragazza immagine') ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde).

20.9 - Il Direttore di Gara esce con la bandiera rossa (o cartello 'Ready To Start') dal percorso e da questo punto si accende la luce rossa del semaforo di partenza e, dopo un tempo che può variare dai 3 ai 5 secondi, viene data la partenza spegnendo la luce rossa.

20.10 - In caso di partenza anticipata al/ai pilota/i viene segnalata ed inflitta una penalizzazione di 30 secondi da sommare al tempo totale impiegato dallo stesso.

20.11 - Nel caso in cui la partenza anticipata di un pilota provoca l'arresto della gara, lo stesso viene escluso dal via della medesima corsa.

Art.21 - FALSA PARTENZA

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

Art. 22 - GIRO DI RICOGNIZIONE

22.1 - Prima di tutte le gare è obbligatorio un giro di ricognizione del percorso, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.

22.2 - Il Direttore di Gara può in condizioni particolari disporre che i giri di ricognizione siano più di uno.

Art. 23 - ARRESTO DI UNA CORSA

23.1 - 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.

23.2 - Nel caso in cui una corsa venisse fermata prima della metà del tempo di svolgimento (per tempo si intende quello indicato dal Time Table senza considerare i 2 giri finali), la stessa sarà ripetuta.

I piloti devono tornare direttamente al parco piloti o sulla griglia di partenza (secondo indicazioni del personale di servizio) e una nuova partenza sarà data. Il cambio della moto è consentito con penalità e partenza in fondo alla griglia.

- 23.3 - La griglia di partenza della gara è determinata dalla classifica del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 23.4 - Il Direttore di Gara può escludere uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.
- 23.5 - Se una corsa viene fermata oltre la metà del tempo di svolgimento, la corsa è considerata terminata e l'ordine di arrivo sarà quello dato dall'attraversamento della linea di arrivo del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 23.6 - Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

Art. 24 - MANIFESTAZIONI SOPPRESSE

- 24.1 - Se al termine delle prove ufficiali e/o delle batterie di qualificazione e/o Time Practice, la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere deliberata dal Direttore di Gara.
- 24.2 - Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, ai Piloti ed alla F.M.I.
- 24.3 - Nel caso si fosse disputata regolarmente una manche, il punteggio della manche conclusa regolarmente sarà valido per il punteggio di giornata e classifica di campionato.

Art. 25 - RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO

- 25.1 - L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa in questione.
- 25.2 - Tutte le riparazioni e le comunicazioni con il pilota devono svolgersi in un'apposita area alla quale possono accedere i meccanici ed i segnalatori muniti di regolare Pass.
- 25.3 - Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
- 25.4 - I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.
- 25.5 - La violazione di queste regole comporta l'esclusione dalla corsa.
- 25.6 - Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
- 25.7 - E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporta l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il Direttore di Gara può proporre ulteriori sanzioni.

Art. 26 - CONDOTTA DI GARA

- 26.1 - In ogni manifestazione è prescritto che:
 - a) un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue, o che lo precede: la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato;
 - b) ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti viene punita con l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia;
 - c) il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

Art. 27 - RISULTATI

- 27.1 - Una gara è ufficialmente terminata al completamento del tempo + giri della corsa, con esposizione della bandiera a scacchi al vincitore.
- 27.2 - Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.
- 27.3 - Tutti i piloti che termineranno la gara nello stesso giro del vincitore saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dai piloti con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito.
- 27.4 - I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi.
- 27.5 - Tutti i piloti che partecipano ad una qualifica o gara saranno classificati secondo il loro ordine d'arrivo e secondo il numero dei giri effettuati.
- 27.6 - Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato, indipendentemente dal numero di batterie e/o corse alle quali ha partecipato e/o portato a termine.
- 27.9 - In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa.

Art. 28 - ATTRAVERSAMENTO DELLA LINEA DI ARRIVO

- 28.1 - Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del motociclo, attraversa la linea di arrivo.
- 28.2 - Ove non sia possibile stabilire l'ordine di arrivo di due o più piloti che abbiano attraversato contemporaneamente la linea d'arrivo, la somma dei punti in palio delle posizioni interessate sarà suddiviso fra tutti loro in parti uguali.

Art. 29 - PARCO CHIUSO

- 29.1 - Il Parco Chiuso è un luogo recintato e custodito non accessibile al pubblico ove dovranno sostare i motocicli per il tempo previsto al regolamento.
- 29.2 - Il Parco Chiuso è gestito dagli Ufficiali di Gara preposti e presenziato dal personale dell'Organizzazione.

Art. 30 - VERIFICHE FINALI

- 30.1 - Al termine di ciascuna corsa deve essere verificata la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi cinque piloti classificati; al termine dell'ultima corsa i motocicli dei primi 3 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, devono rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.

Art. 31 - PREMIAZIONE

- 31.1 - La classifica assoluta ai fini della premiazione della gara è data dalla somma dei punti ottenuti dal pilota nelle corse disputate.
- 31.2 - In tutte le manifestazioni sia Titolate sia non Titolate, è obbligatoria la presenza dei primi tre classificati al podio per le premiazioni.

In caso di assenza, senza il preventivo benestare del D.d.G., saranno applicate le sanzioni previste.

Art. 32 - CLASSIFICHE FINALI DEI CAMPIONATI E TROFEI – VALIDITA'

- 32.1 - Se al termine del Campionato o Trofeo due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:
- I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - La classifica assoluta dell'ultima gara;

Art. 33 - PUNTEGGI

- 33.1 - Se non diversamente disposto, per ogni corsa e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 50% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore saranno assegnati i punteggi previsti dal campionato a cui si è iscritti.
- 33.2 - In una manifestazione può essere previsto lo svolgimento di corse su due gruppi; nel caso una corsa dei due gruppi venga annullata per cause di forza maggiore e non sia possibile recuperarla, l'eventuale corsa precedentemente svolta dall'altro gruppo non sarà considerata valida ai fini dell'attribuzione del punteggio.

Art. 34 - RECLAMI

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

Art. 35 - PERSONALE IN PISTA - ABBIGLIAMENTO

- 35.1 - Hanno accesso all'interno della pista solo le persone tesserate FMI ed autorizzate dall'organizzatore e/o dal Promotore, muniti di specifico lasciapassare.
- 35.2 - Piloti, Meccanici, Segnalatori ed Accompagnatori devono sempre presentarsi in ordine e con abbigliamento adeguato.
- 35.3 - E' vietato, in tutte le aree della pista, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte.
- 35.4 - Tutto il personale impiegato all'interno del Circuito di gara (Medici, Paramedici, Ufficiali di Percorso, Fotografi) deve indossare un abbigliamento che assicuri la loro visibilità e li renda facilmente riconoscibili.
- 35.5 - E' assolutamente vietato circolare a torso nudo.
- 35.6 - La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista.

Art. 36 - BRIEFING

- 36.1 - E' obbligatorio per tutti i piloti prendere parte al briefing tenuto dal Direttore di Gara; la mancata partecipazione senza giusta causa da parte del conduttore potrà essere sanzionata con penalità di +1 minuto sul tempo fatto registrare alle qualifiche.

Art. 37 - RACE DIRECTOR

- 37.1 - La Federazione Motociclistica Italiana potrà nominare il Race Director in ogni prova titolata nazionale di Motocross ed in tutte le altre manifestazioni ove riterrà necessaria la sua presenza.

37.2 - Egli sarà nominato dalla C.S.N.

37.3 - In caso di impedimento del Race Director, le sue funzioni saranno trasferite al Delegato della C.S.N. e, in subordine, al Direttore di Gara.

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

37.5 - I compiti del Race Director sono i seguenti:

- esercita il controllo in merito alla corretta preparazione della pista e può decidere qualunque intervento che ritenga necessario nell'interesse della manifestazione e comunque in osservanza alle norme federali relative alla sicurezza impianti.
- deve essere presente sull'impianto prima dell'inizio della manifestazione e deve rimanere in servizio attivo sino al termine della manifestazione.
- insieme al Direttore di Gara deve ispezionare tutto il circuito e le installazioni di sicurezza, prima dell'inizio delle prove libere.
- deve comunicare al Direttore di Gara ed al Commissario di Gara Delegato tutte le variazioni riguardanti il programma, come una nuova partenza di una corsa, la modifica della durata o il rinvio di una corsa, l'arresto o l'annullamento della manifestazione.
- può, in casi eccezionali, ridurre la durata di una corsa, delle prove di qualificazione e delle prove ufficiali
- compete la decisione della bagnatura della pista e della manutenzione della stessa, prima e durante la manifestazione.
- può disporre prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti.
- unitamente al Direttore di Gara, deve elaborare il Time Table di Gara.
- al termine di ogni gara deve inviare una relazione della manifestazione alla Federazione Motociclistica Italiana - Ufficio Fuoristrada.

Art. 38 - CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI

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

38.2 - E' vietato circolare con mezzi di locomozione fuori dalle ore dei turni di Prove Ufficiali, Qualifiche e Gara.

Art. 39 - CAMERA ON BOARD

39.1 - E' consentito l'utilizzo di telecamere non fornite dal Promotore, salvo diversa disposizione della Direzione di gara.

Art. 40 - NORME COMUNI

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

PARTE SECONDA

Campionato Italiano e Internazionali d'Italia Supermoto

Art. 1 – CLASSI E CATEGORIE

- 1.1 - Campionato Italiano Supermoto S1/S2: fino a 450cc 4T e fino a 300cc 2T.
- 1.2 - Campionato Italiano Supermoto SM-OPEN: cilindrata libera fino a 750 4T e 500 2T - regime di monogomma.
- 1.3 - Campionato Italiano Supermoto ON ROAD MOTARD: fino a 450cc 4T e fino a 300cc 2T.
- 1.4 - Campionato Italiano Supermoto Under 24: fino a 450cc 4T e fino a 300cc 2T.
- 1.5 - Campionato Italiano Supermoto Moto da Cross di Serie: fino a 450cc 4T e fino a 300cc 2T strettamente derivate da moto da cross di serie; potranno essere modificati: cerchi/gomme; impianto frenante; piastre forcelle. Sarà in regime di monogomma.
- 1.6 - HONDA ITALIAN Cup (Regolamento a parte).

Art. 2 - PILOTI AMMESSI ALLE CATEGORIE

- 2.1 - Campionato Italiano SUPERMOTO:
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità Junior/Senior;
 - b) E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla F.I.M. EUROPE in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta;
 - c) In questa categoria verranno suddivisi i partecipanti in due sottocategorie: S1 e S2; i primi 10 classificati della S1 del Campionato Italiano dell'anno precedente sono obbligati a rimanere nella S1; i primi 3 classificati della S2 del Campionato Italiano dell'anno precedente sono obbligati a passare alla S1; i primi 5 del Campionato Europeo dell'anno precedente sono obbligati a partecipare alla S1; i piloti iscritti al Campionato del Mondo sono obbligati a partecipare alla S1.
- 2.2 - Campionato Italiano Supermoto SM-OPEN:
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità Junior/Senior;
 - b) E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla F.I.M. EUROPE in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta.
- 2.3 - Campionato Italiano Supermoto ON ROAD:
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità Junior/Senior;
 - b) E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla F.I.M. EUROPE in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta;
 - c) Categoria solo asfalto;

- d) Questa categoria è riservata a moto derivate da moto da cross e/o enduro.
- 2.4 - Campionato Italiano Supermoto Under 24:
 - a) Piloti di età compresa tra 14 e 24 anni, in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità Junior/Senior;
 - b) E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla F.I.M. EUROPE in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta;
 - c) In questa categoria verranno suddivisi i partecipanti in due sottocategorie: fino a 250cc 4T/125cc 2T e fino a 450cc 4T/300cc 2T.
- 2.5 - Campionato Italiano Supermoto Moto da Cross di Serie:
 - Categoria per moto da cross di serie di cui le case motociclistiche dovranno far pervenire le fiches delle moto (si potranno cambiare solo: piastre, cerchioni e impianto frenante).
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità Junior/Senior;
 - b) E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla F.I.M. EUROPE in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta;
 - c) Nel caso di pochi iscritti i piloti di questa categoria verranno accorpato alla Classe OPEN.

Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

- 3.1 - Campionato Italiano Supermoto: n° 6 prove (12 corse).
- 3.2 - Campionato Italiano Supermoto SM-OPEN: n° 5 prove (10 corse).
- 3.3 - Campionato Italiano Supermoto ON ROAD: n° 5 prove (10 corse).
- 3.4 - Campionato Italiano Supermoto Under 24: n° 5 prove (10 corse).
- 3.5 - Campionato Italiano Supermoto Moto da Cross di Serie: n° 5 prove (10 corse).

Art. 4 - ISCRIZIONI

- 4.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli, a mezzo fax/sistema elettronico, al Promotore.
- 4.2 - Un pilota può partecipare ad una sola classe per giornata di gara.

Art. 5 - PROVE UFFICIALI

- 5.1 - Il giorno di gara un turno di 30 minuti per ogni categoria e gruppo in base al numero dei piloti presenti alle O.P.
- 5.2 - Nel caso di numero maggiore al numero massimo consentito da omologa, la composizione dei gruppi (della medesima categoria) per la disputa delle Prove Ufficiali dovrà avvenire mediante estrazione a sorte tra i piloti presenti alle O.P.;

Art. 6 - QUALIFICAZIONI

- 6.1 - Ad ogni fase della gara sarà ammesso un numero massimo di piloti secondo l'omologa del circuito (con relative applicazioni del regolamento su eventuali percentuali in esubero).

Art. 7 – GARA

7.1 - Si dovranno disputare due finali per categoria.

Art. 8 – PUNTEGGI

8.1 – CATEGORIA SPERMOTO S1/S2 e ON ROAD:

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

8.2 – TUTTE LE ALTRE CATEGORIE TRANNE SUPERMOTO S1/S2 e ON ROAD

1	250	33	32
2	210	34	31
3	170	35	30
4	140	36	29
5	120	37	28
6	110	39	27
7	100	39	26
8	90	40	25
9	85	41	24
10	80	42	23
11	75	43	22
12	70	44	21
13	65	45	20
14	60	46	19
15	56	47	18
16	53	48	17
17	51	49	16
18	49	50	15

19	47	51	14
20	45	52	13
21	44	53	12
22	43	54	11
23	42	55	10
24	41	56	9
25	40	57	8
26	39	58	7
27	38	59	6
28	37	60	5
29	36	61	4
30	35	62	3
31	34	63	2
32	33	64	1

Art. 9 - CLASSIFICA FINALE

9.1 - La classifica finale tiene conto di tutti i risultati acquisiti in tutte le corse disputate.

9.2 - Se al termine del Campionato due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, devono essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:

a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;

b) La classifica assoluta dell'ultima gara e così di seguito.

9.3 - Nella categoria Supermoto S1 verrà stilata una classifica "Internazionali d'Italia" (classifica che determinerà il miglior punteggio assoluto tra tutti i piloti iscritti, sia italiani che stranieri) e una classifica solo per i piloti in possesso di passaporto italiano (valida per l'assegnazione del titolo di CAMPIONE ITALIANO).

Art. 10 - PREMIAZIONI

10.1 - Coppe per i primi 5 classificati della categoria Supermoto e primi 3 per ogni categoria per manifestazione.

10.2 - L'organizzatore può a sua discrezione inserire premi speciali.

10.3 - Assegnazione TABELLA ROSSA di leader della classifica verrà assegnata al leader del Campionato. Verrà assegnata al pilota che avrà il punteggio più alto tra i piloti italiani ed Internazionali.

10.4 - A fine anno verranno premiati i campioni di ogni categoria e il primo classificato della categoria "Internazionali d'Italia".

Art. 11 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI

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

Art. 12 - NORME COMUNI

12.1 - Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabile la Parte Prima - Norme Generali del Regolamento Supermoto e l'RMM.

PARTE TERZA

Regolamento Tecnico Supermoto

Art. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO

- 1.1 - Viene definito motociclo un veicolo avente meno di quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una persona. Le ruote devono essere a contatto del suolo.
- 1.2 - La moto da Supermoto è un motociclo derivante da una moto da Motocross o da Enduro. Alcune case producono moto da Supermoto, ma per definirsi tali devono derivare anch'esse da una moto da Motocross o Enduro.

Art. 2 - CLASSI DEI MOTOCICLI

Classe	Tipologia motore
SUPERMOTO	Moto con motore fino a 300 cc. 2T e 450 cc 4T
300 2T	Moto con motore fino a 300 cc. 2T
SM OPEN	Moto con motore fino a 500 cc. 2T e 750 cc 4T
SUPERMOTO ON ROAD	Moto con motore fino a 300 cc. 2T e 450 cc 4T
SUPERMOTO UNDER 24	Moto con motore fino a 300 cc. 2T e 450 cc 4T
SUPERMOTO MOTOCROSS DI SERIE	Moto con motore fino a 300 cc. 2T e 450 cc 4T

Art. 3 - MISURA DELLA CILINDRATA

3.1 - Motore alternativo, ciclo "otto"

La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore:

$$\text{cilindrata} = (D^2 \times 3,1416) : 4 \times C \text{ oppure } D^2 \times C \times 0,7854$$

D = alesaggio del cilindro

C = corsa del pistone

Quando la forma del cilindro non è regolare, l'area della sezione deve essere determinata con un metodo appropriato di calcolo geometrico, quindi il risultato moltiplicato per la corsa per determinare la cilindrata.

Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati a 1/100 di mm.

3.2 - Motore rotativo

Cilindrata: $2 \times V/N$

V = volume totale di tutte le camere di scoppio comprese nel motore

N = numero dei giri dell'albero motore necessari a completare un ciclo in una camera.

Questo motore è considerato come un "4 tempi".

Art. 4 - ACQUISIZIONE DATI MEDIANTE APPARATI ELETTRONICI E TELEMETRIA

- 4.1 - E' vietato l'uso di apparati elettronici per la trasmissione dei dati a o da un motociclo in movimento.
- 4.2 - Sono consentite apparecchiature elettroniche montate sulla moto quando fornite dall'Organizzatore per il servizio di cronometraggio.

Art. 5 - SPECIFICHE

- 5.1 - Qualora le pinze freno si montino con un adattatore, le viti di questi due particolari devono essere fissate con filo di sicurezza.
- 5.2 - Sui motocicli con motore 4T è obbligatorio installare un serbatoio di recupero dei vapori dell'olio della capacità minima di 0,5 litri oppure un sistema sigillato di riciclaggio dell'olio.
- 5.3 - I motocicli devono essere equipaggiati con un recipiente collocato sotto il motore in grado di recuperare la fuoriuscita di olio o liquido refrigerante in caso di rottura del motore stesso. Altresì, il recipiente deve avere due fori da 25 mm. per il drenaggio dell'acqua in caso di Gara bagnata. In caso di gara asciutta, i fori devono essere tappati.
- 5.4 - È possibile accedere alla pista solo con i recipienti per il recupero dei liquidi vuoti.
- 5.5 - Il solo liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua pura o acqua miscelata con alcool etilico.
- 5.6 - Qualunque tappo di carico e scarico liquido deve essere assicurato da filo metallico di sicurezza.
- 5.7 - Sono autorizzati tagli e scanalature nei pneumatici.

Art. 6 - NUMERI DI GARA E TABELLE PORTANUMERO

- 6.1 - Il numero di gara è assegnato dal Promotore in base alla classifica dell'anno precedente e/o a seguito richiesta con modulo specifico.
- 6.2 - Il numero fisso va mantenuto per tutto il Campionato.
- 6.3 - Il colore delle tabelle portanumero è libero.
- 6.4 - Il colore del numero di gara obbligatorio su tutte le tabelle deve essere nettamente contrastante col colore del fondo.
- 6.5 - Sulle tabelle portanumero si devono applicare, se forniti dal Promotore, gli adesivi del Campionato.

Art. 7 - PROTEZIONE DELLA TRASMISSIONE

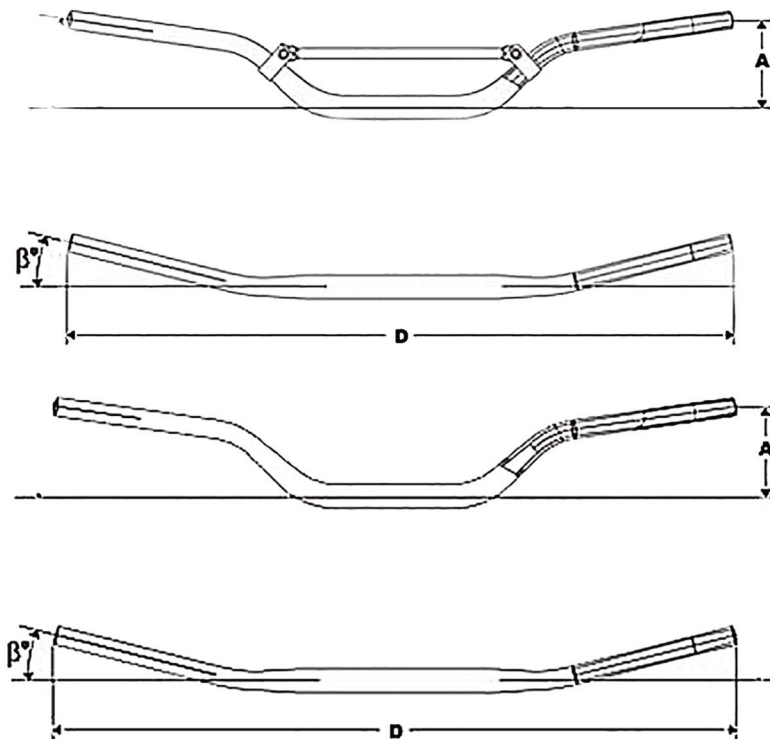
- 7.1 - In tutti i motocicli il pignone e sul ramo inferiore del forcellone dove la catena entra in contatto con la corona, devono essere muniti di una protezione di sicurezza. La protezione dovrà essere disegnata per evitare che il pilota possa subire lesioni.**

Art. 8 - IMPIANTO DI SCARICO

- 8.1 - I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore.
- 8.2 - L'estremità del tubo (o dei tubi) di scarico dei motocicli deve essere orizzontale e parallela (tolleranza +/- 10°) all'asse longitudinale del motociclo per una lunghezza minima di 30 mm.

- 8.3 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro ma in modo tale da non sollevare polvere od imbrattare i freni od i pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per i corridori che seguono.
- 8.4 - L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo "solo" non deve sporgere oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore.

Art. 9 - MANUBRI



- 9.1 - La larghezza D dei manubri deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850; L'altezza A deve essere compresa tra mm. 80 e mm. 140; L'angolo B deve essere compreso tra mm. 35 e mm. 75.**
- 9.2 - Le manopole devono essere fissate in maniera tale che la larghezza minima dei manubri sia rispettata, misurando il bordo esterno delle manopole. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
- 9.3 - L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15°.
- 9.4 - E' obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. Tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo.

- 9.5 - I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare zone di rottura nel manubrio;
- 9.6 - E' vietato riparare i manubri in lega leggera mediante saldatura. I manubri dei motocicli devono avere una imbottitura sulla barra trasversale; se privi di barra, dovranno avere una protezione imbottita al centro del manubrio che comprenda le barre stesse del manubrio.

Art. 10 - LEVE MANUBRI E PEDALI DI COMANDO

- 10.1 - Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 16 mm. Essa può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.). Queste estremità devono essere fissate stabilmente e costituire parte integrante della leva.
- 10.2 - Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un fulcro indipendente.
- 10.3 - Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

Art. 11 - COMANDO ACCELERATORE

- 11.1 - In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.
- 11.2 - Per tutti i motocicli deve essere installato un interruttore, posto sul manubrio, che consenta di spengere il motore.

11.3 - Annullato

Art. 12 - POGGIAPIEDI

- 12.1 - I poggia piedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

Art. 13 - FRENI

- 13.1 - Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.

Art. 14 - PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

- 14.1 - I parafanghi devono essere più larghi da ogni lato delle ruote.
- 14.2 - Le estremità dei parafanghi devono essere arrotondate.

Art. 15 - CARENATURA

- 15.1 - Non è ammesso nessun tipo di carenatura.

Art. 16 - PNEUMATICI / CERCHIONI

- 16.1 - I pneumatici devono essere slic, slic intagliati o rain.**
- 16.2 - È consentito l'uso di cerchi in lega.**

Art. 16B – FORCELLE / MONOAMMORTIZZATORI

- 16B.1** - È consentito montare forcelle differenti rispetto alle moto di serie, ma l'escursione totale delle forcelle deve essere minimo di 250 mm.
- 16B.2** - È consentito fare le relative tarature alle forcelle per adattarle allo stile di guida del pilota, ma non è consentito modificare strutturalmente la forcella, soprattutto sono vietate forcelle non da fuoristrada.
- 16B.3** - L'escursione ruota posteriore minimo 250 mm., misurata dal centro gomma alla parte inferiore del parafango posteriore in concomitanza della fine della sella.

Art. 17 - VERIFICHE TECNICHE

- 17.1** - Il pilota, o il suo meccanico, si deve presentare con il proprio motociclo al Commissario di Gara preposto, per il controllo tecnico, nei tempi prescritti dal Regolamento Particolare. Su richiesta del Commissario di Gara il pilota dovrà presentarsi personalmente.
- 17.2** - Alle verifiche tecniche, effettuate nel rispetto di quanto previsto dalla normativa specifica, potrà assistere il pilota ed un meccanico per ogni mezzo presentato.
- 17.3** - Nelle gare a squadre è ammessa la presenza del Responsabile della squadra.
- 17.4** - Alle verifiche tecniche il pilota deve presentarsi munito della scheda tecnica compilata in tutte le sue parti e firmata. Sulla stessa scheda dovrà essere riportato, a cura del Commissario di Gara, l'esito di ogni verifica e/o controllo.
- 17.5** - Su disposizione del Commissario di Gara F.M.I. e /o del Direttore di Gara, i motocicli potranno essere sottoposti alla verifica del peso, il serbatoio del motociclo dovrà contenere al massimo 0,5 litri di carburante.
- 17.6** - Nel Campionato Italiano o Internazionali d'Italia ogni pilota potrà presentare alle verifiche tecniche 1 motociclo. Nei Campionati territoriali dovranno essere osservate le indicazioni fornite dal Promotore locale e/o dai CoRe.
- 17.7** - In caso di cambio di moto e/o motore nel Campionato Italiano il pilota verrà retrocesso come da regolamento in fondo allo schieramento.
- 17.8** - In caso di provati motivi tecnici (incidente, rottura motore, ecc...) lo scambio di motocicli fra piloti della stessa classe è ammesso a condizione che sia stato preventivamente concordato con il commissario di gara e direttore di gara (nel caso del Camp. Italiano il pilota verrà penalizzato con la retrocessione).
- 17.9** - **All'ingresso delle moto nella zona di attesa il Commissario di Gara dovrà effettuare la verifica delle punzonature di tutti i motocicli.**

Art. 18 - PUNZONATURA MOTOCICLI

- 18.1** - **La punzonatura andrà effettuata sia sul canotto di sterzo che sul motore in modo da poter valutare eventuali cambiamenti di una delle due parti.**
- 18.2** - In presenza di anomalie e/o reclami il motociclo dovrà essere nuovamente punzonato per consentirne successive verifiche.
- 18.3** - In nessun caso i motocicli potranno essere trattiene in Parco Chiuso prima del termine della gara.

- 18.4** - a) Si può verificare al massimo un motociclo;
 b) In caso di guasto meccanico e/o incidente la moto e/o motore potrà essere cambiata/o ma il pilota verrà retrocesso in ultima posizione della batteria di appartenenza;
 c) Al termine di ciascuna corsa devono essere verificate le corrispondenze delle punzonature dei motocicli dei primi tre piloti classificati, mentre, al termine dell'ultima corsa, i motocicli dei primi 3 piloti classificati in ciascuna corsa ed un motociclo di ciascuna classe, sorteggiato a cura del Commissario di Gara, devono rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche;

Art. 19 - FONOMETRIA

- 19.1** - Il limite massimo di rumorosità per i motocicli impiegati in qualunque manifestazione nazionale sono contenuti all'interno dell'annesso sui controlli fonometrici.

Art. 20 - CARBURANTI

- 20.1** - Carburante
- a) Nelle competizioni nazionali è consentito l'uso di benzina "senza piombo" in vendita nella rete delle stazioni di servizio pubblico stradali o autostradali, (alle benzine può essere miscelata solo aria ambiente quale ossidante).
- b) Le caratteristiche della benzina "senza piombo" sono conformi alla direttiva CEE (G.U. n° 85 del 04/11/91) recepita dall'Italia
- c) I composti individuali di idrocarburo presenti nelle concentrazioni di meno del 5% v/v devono costituire almeno il 50% (m/m) del carburante.
- d) La densità a 15 °C: più/ meno 30 Kg/m³
- e) Residuo di distillazione: non controllato.

Art. 21 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 21.1** - Nel corso delle O.P. se un motociclo presenta anomalie tali da compromettere la sicurezza, il C.T. lo escluderà dalla partecipazione della manifestazione.
- 21.2** - Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario Tecnico constata un difetto ad un motociclo tale da costituire un pericolo, lo notificherà immediatamente al Direttore di Gara, il quale provvederà a richiamare il conduttore interessato che dovrà sottoporre a nuova verifica il motociclo.
- 21.3** - Se un motociclo è coinvolto in un incidente ed il conduttore intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica.

Art. 22 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

- 22.1** - Le seguenti caratteristiche dei materiali devono almeno essere equivalenti a 1,5 mm. di spessore di pelle:
- a) Qualità ignifuga;
- b) Resistenza all'abrasione;
- c) Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto;

- d) Qualità di assorbimento della traspirazione;
- e) Test medico (non tossico e non allergico);
- f) Il materiale deve essere tale da non fondere al calore.

Art. 23 - CASCHI

- 23.1 - Per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio, se si è a bordo di un motociclo con il motore in moto, indossare un casco protettivo integrale da Motocross o Velocità.
- 23.2 - Il Casco deve essere in perfette condizioni, di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata all'esemplare così come è stato prodotto dal Costruttore.
- 23.3 - Il Casco deve riportare al suo interno, l'etichetta dell'omologazione
- 23.4 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto del casco, è lasciata alla piena responsabilità del conduttore, tuttavia gli Ufficiali di Gara preposti potranno effettuare delle verifiche, durante il corso della manifestazione e, se il casco non dovesse superare tali verifiche, sarà trattenuto e restituito solo a fine manifestazione.
- 23.5 - A seguito di incidente che abbia provocato un impatto del casco, lo stesso deve essere portato al Commissario Tecnico per la verifica.

Art. 24 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

- 24.1 - E' consentito l'uso di occhiali, occhiali di protezione, visiere, purché realizzate con materiale infrangibile. Le visiere dei caschi non debbono essere parte integrante del casco.
- 24.2 - E' vietato l'impiego di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo.