

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019



REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Il Moto Club Firenze indice ed organizza per i giorni 2 e 3 Novembre 2019 presso l'Autodromo Internazionale del Mugello una manifestazione nazionale di durata a carattere sperimentale denominata Endurance GP secondo il seguente regolamento:

Art. 1 - LICENZE

Sono ammessi i piloti in possesso di licenza rilasciata dalla F.M.I. nell'anno in corso come sotto riportato:

Licenza Velocità (per i nati dal 1944 al 2005)	per tutte le classi
Licenza Elite	per tutte le classi
Licenza One Event	per tutte le classi
Licenza Fuoristrada con Estensione Velocità (per i nati dal 1944 al 2005)	per tutte le classi
Licenza Nazionale e Nulla Osta per i piloti FIM Europe	per tutte le classi
Licenza CONU (Continental Unions – per gare titolate e non titolate) e	per tutte le classi
Nulla Osta rilasciato dalla propria Federazione Nazionale, anche se non appartenente al CONU che ha rilasciato la licenza, per i piloti Extra FIM Europe	

Art. 1.1 - PILOTI AMMESSI

È vietata la partecipazione ai piloti che in carriera hanno conquistato punti nei Campionati Mondiali Velocità. I primi 5 classificati del Campionato Europeo (negli ultimi 5 anni fino all'anno 2015 compreso). I primi 10 della classifica finale nelle categorie del Campionato Italiano Velocità negli ultimi 5 anni (fino all'anno 2015 compreso). I primi 3 classificati nella classifica assoluta dei trofei (negli ultimi 3 anni fino all'anno 2017 compreso): Motoestate 600-1000, Dunlop Cup 600 – 1000, Interforze, Yamaha R1, National Trophy 600 – 1000, Bridgestone Cup 600-1000, Pirelli Cup 600 – 1000.

Per la stagione 2019 sono ammessi piloti provenienti dalla classe 200 Miglia.

Art. 2 - MOTOCICLI AMMESSI

La manifestazione è riservata a motocicli, prodotti a partire dall'anno 2000, nelle seguenti configurazioni: Stock 600, Supersport, Open 600, SuperOpen 600, Superstock, Superbike, Open 1000 e SuperOpen 1000.

Tutti i motocicli, a prescindere dalla configurazione, devono essere conformi al vigente Regolamento Tecnico SuperOpen (RTSOPN) e concorrono nelle classi **600 OPEN** (motocicli conformi al vigente regolamento SuperOpen 600) o **1000 OPEN** (motocicli conformi al vigente regolamento SuperOpen 1000) in base alla tipologia di motore ed alla cilindrata, come indicato nella tabella a seguire:

Classe 600 OPEN:	- 2 cilindri e cilindrata oltre 500cc fino a 850cc 4T
	- 3 cilindri e cilindrata oltre 500cc fino a 675cc 4T
	- 4 cilindri e cilindrata oltre 500cc fino a 636cc 4T
Classe 1000 OPEN:	- 2 cilindri e cilindrata oltre 850cc fino a 1300cc 4T
	- 3 cilindri e cilindrata oltre 675cc fino a 1300cc 4T
	- 4 cilindri e cilindrata oltre 636cc fino a 1300cc. 4T

Verrà stilata una classifica assoluta, oltre che una graduatoria per la classe 600 e una per la 1000, ognuna con premiazione dedicata. In caso di equipaggi misti 600 + 1000 l'equipaggio prenderà parte alla graduatoria della classe 1000.

Art. 3 - LUNGHEZZA

La gara viene definita in base alla lunghezza da percorrere, stabilita in **23 giri**, corrispondenti a **km. 120,635**.

Art. 4 PENALITÀ - Le penalizzazioni presenti in questo regolamento vengono comminate con la modalità "Stop and GO" da eseguire davanti al proprio box.

La penalità dello "Stop and GO" viene notificata al pilota mediante l'esposizione in prossimità della linea d'arrivo di un cartello recante la scritta "Stop and GO" ed il numero della moto a cui è rivolto.

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

La penalità sarà trasmessa anche sui monitor del Servizio di Cronometraggio e, se possibile, gli ufficiali di percorso preposti faranno la comunicazione al team interessato.

Il cartello di penalizzazione verrà esposto al pilota interessato per un massimo di 5 volte.

Nel caso in cui, dopo la quinta esposizione, il pilota interessato non rientri al box per scontare la penalizzazione, verrà esposta all'indirizzo del suddetto concorrente la bandiera nera e l'intero equipaggio sarà squalificato dalla gara.

Nel caso di interruzione della gara con bandiera rossa, prima che l'equipaggio abbia scontato lo "Stop and GO", se verrà effettuata una nuova partenza il pilota sanzionato dovrà scontare la penalità prima del termine del quinto giro della nuova gara. Se alla fine del quinto giro della nuova gara non ha scontato lo "Stop and GO" verrà esposta la bandiera nera.

Se non verrà effettuata una nuova partenza, la penalizzazione verrà convertita in tempo da sommare al tempo totale di gara, secondo l'entità nominale del tempo di penalizzazione sommata al tempo di percorrenza della pit-lane alla velocità di 60 Km/h, quantificata in 23 secondi.

Per scontare la penalizzazione il Pilota deve rientrare in pit-lane e fermarsi davanti al proprio box. La moto deve essere spenta. Durante la percorrenza della pit-lane il pilota deve rispettare il limite di velocità di 60 km/h. In caso di infrazione del limite di velocità in pit-lane, all'equipaggio sarà inflitta la **penalità del RIDE THROUGH**.

Rientrato in pit-lane il pilota si ferma davanti al proprio box, e spegne la moto, a questo punto parte il conteggio della penalità da scontare, cronometrato dall'ufficiale preposto.

Trascorso il tempo stabilito per la penalità, il pilota riaccende la moto e può ripartire per la prosecuzione della gara.

Durante lo "Stop and GO" possono essere montate le termocoperte, **ma tassativamente tutti gli altri interventi sulla moto e il cambio pilota non sono consentiti**.

Nel caso di montaggio di termo coperte durante lo "Stop and GO" si procede come segue: il pilota rientra in pit-lane raggiunge il proprio box e spegne la moto, a questo punto parte il conteggio del periodo di Stop da osservare, il meccanico o il copilota posiziona i cavalletti reggi moto, a questo punto con la moto sorretta dai cavalletti possono essere installate le termo coperte. Solo in questa occasione (e non durante i cambi pilota) l'operazione di inserimento cavalletti e termocoperte può esser fatta da due persone contemporaneamente, una che opera sulla ruota anteriore e una che opera sulla ruota posteriore.

Allo scadere del tempo da scontare il pilota può riaccendere la moto e ripartire per il proprio turno di guida. Le termocoperte e i cavalletti possono essere tolti anche qualche istante prima dello scadere del periodo di sosta imposta, l'importante è che la moto rimanga spenta e ferma fino allo scadere del tempo di penalizzazione.

Eventuali penalizzazioni di Stop and Go possono essere comunicate fino al sest'ultimo giro di gara, dopodiché la penalizzazione verrà convertita in tempo da sommare al tempo totale di gara, secondo la entità nominale del tempo di penalizzazione sommata al tempo di percorrenza della pit-lane alla velocità di 60 Km/h, quantificata in 23 secondi.

Art.5 – COMPOSIZIONE EQUIPAGGI, DOTAZIONI e VERIFICHE

Ciascun equipaggio può essere composto da 1 solo pilota o massimo 2 piloti.

Per gli equipaggi composti da due piloti ogni equipaggio può scegliere di partecipare alla gara con una sola moto condotta a turno dai due componenti l'equipaggio stesso, oppure con due moto, ciascuna guidata da un singolo pilota.

Rimane stabilito che ogni moto iscritta deve essere regolarmente sottoposta alle verifiche delle operazioni preliminari. Ogni squadra avrà a disposizione **1 o 2 transponder**. Tutte le moto di un medesimo equipaggio avranno lo stesso numero di gara.

Per, le prove ufficiali il warm-up e per la gara, una sola moto per equipaggio può essere presente in pista, è infatti espressamente vietato, a tutti gli equipaggi, scendere in pista con più moto contemporaneamente.

Durante la gara e le prove ufficiali non è permesso scambiare le moto fra i componenti dell'equipaggio, nemmeno in caso di rottura di una moto, con esclusione del caso in cui l'equipaggio sia iscritto con una unica motocicletta da condividere fra i piloti componenti la squadra. Lo scambio di moto non autorizzato comporta l'esclusione dalla manifestazione per tutto l'equipaggio.

Ciascun pilota, in gara, dovrà indossare **sul braccio destro** una fascia di colore distintivo, consegnata dall'organizzatore e diversa per ciascun componente l'equipaggio stesso.



MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Nel caso di equipaggio composto dal pilota singolo questo dovrà indossare la fascia corrispondente al colore del primo componente dell'equipaggio.

È fatto **divieto scambiare le fasce** di colore diverso fra i componenti l'equipaggio, una volta stabilita l'assegnazione a mezzo dell'apposita scheda fornita con i documenti di gara.

L'assegnazione delle fasce sarà comunicata da ciascun equipaggio al briefing ante-gara del sabato, con la possibilità di effettuare un cambio di assegnazione entro e non oltre i 90 minuti precedenti l'orario di partenza effettiva della gara stessa. I cambi di fascia comunicati dopo tale limite saranno penalizzati con uno Stop and Go di 2 minuti.

Lo Stop and Go sarà scontato dopo il terzo giro di gara, tale che all'inizio del terzo giro di gara verrà comunque esposto il cartello Stop and Go e il numero dell'equipaggio penalizzato. In caso di assenza della fascia, o di fascia non conforme, non sarà consentito al pilota l'accesso in pista.

Art. 6 - PROVE

Le prove ufficiali si svolgeranno un turno nella giornata di sabato 2 ed il secondo domenica 3 novembre 2019. Sono previsti due turni di prove cronometrate di 25 minuti ciascuno. Per essere ammesso alla partenza ciascun pilota deve avere almeno un tempo di qualifica, mentre non è previsto un tempo minimo di qualificazione.

Durante le prove ufficiali del sabato ed il warm-up della domenica una sola moto per equipaggio potrà essere in pista, è espressamente vietato, a tutti gli equipaggi scendere in pista con più moto contemporaneamente.

Ciascun equipaggio farà quindi entrare in pista una moto col relativo pilota, solo dopo il rientro di quest'ultimo ai box è possibile far entrare in pista la seconda moto.

La griglia di partenza sarà redatta in base ai tempi registrati da ciascun equipaggio durante le prove ufficiali, verrà preso il miglior tempo registrato dal più veloce dei componenti dell'equipaggio.

Nel caso di moto sprovviste di avviamento elettrico quest'ultime saranno poste in fondo allo schieramento di partenza, per motivi di sicurezza.

Art. 7 - PARTENZA

La procedura di partenza sarà del tipo "Le Mans" con le moto schierate in prossimità del bordo destro del rettilineo, a partire dalla linea di partenza e inclinate di un angolo di circa 30 gradi, con i piloti schierati dalla parte opposta del rettilineo. Al momento del segnale di partenza, **le moto devono essere spente.**

La partenza avverrà secondo l'ordine stabilito in base al miglior tempo realizzato nelle prove ufficiali dal più veloce dei piloti componenti ciascun equipaggio.

- **15 Minuti** prima della partenza della gara, la corsia box viene aperta per 5 minuti per effettuare il giro di ricognizione. Sulla griglia di partenza è vietato fare rifornimento, ma è possibile utilizzare coperte termiche. Dopo il giro di ricognizione, quando i piloti raggiungono la griglia e si fermano nella propria postazione, possono essere assistiti da un massimo di 3 persone, una delle quali può reggere un ombrello.
- All'esposizione del cartello di **3 minuti**, ogni intervento sul motociclo deve essere terminato, rimozione delle termocoperte dagli pneumatici, i piloti che desiderano effettuare interventi sulla moto o hanno un qualsiasi problema devono uscire dalla griglia e spingere la propria moto nella corsia box, dalla quale, risolto il problema, partiranno per il giro di riscaldamento, all'accensione del semaforo verde della pit-lane.
- All'esposizione del cartello di **1 minuto**, tutti devono lasciare la griglia ad eccezione di un meccanico o il copilota; se un pilota non riesce ad avviare il motore, può essere aiutato dalla persona presente sulla griglia.
- **30 secondi** prima dell'inizio del giro di warm-up, tutti i piloti devono avere il motore acceso, coloro che avessero problemi con la moto devono spostarsi in corsia box dove possono prendere il via per il giro di warm-up una volta risolto il problema, dopo l'accensione del semaforo verde in corsia box che rimarrà acceso per 30 secondi.
- A questo punto lo starter, o persona da lui incaricata, mostrerà la bandiera verde agitata ed i piloti prenderanno il via per il giro di riscaldamento. Il giro sarà seguito dalla Safety Car.
- Tornando in griglia ciascun pilota deve fermarsi nella propria posizione e spegnere il motore, consegnare la moto al meccanico o al copilota e raggiungere la propria postazione dall'altro lato della pista. Se un pilota ha un problema alla



MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

moto durante il giro di riscaldamento deve rientrare ai box dove, risolto il problema, può partire dalla pit-lane appena si accende il semaforo verde. Al momento in cui la griglia sarà completa, un ufficiale in fondo alla griglia sventolerà la bandiera verde. Lo starter indicherà quindi all'ufficiale che si trova di fronte alla griglia ed espone la bandiera rossa, di portarsi a bordo pista. Quando tutto è pronto **lo starter** sulla torretta di partenza **abbasserà la bandiera tricolore italiana**, ogni pilota correrà verso la propria moto, accenderà il motore e partirà. È vietato qualunque genere di aiuto tranne per i motocicli sprovvisti di avviamento elettrico; per aiuto non autorizzato è prevista una penalità con Stop and Go di 3 minuti. Una vettura di soccorso seguirà l'intero primo giro.

- **Nel caso di moto sprovviste di avviamento elettrico quest'ultime saranno poste in fondo allo schieramento di partenza.**
- **Se si presenta un problema sulla griglia di partenza che pregiudica la sicurezza dei piloti il Direttore di Gara può invocare la "Partenza Ritardata - Start Delayed" secondo la seguente procedura: lo starter agita la bandiera Rossa e viene esposto il cartello "Start Delayed"**

Art. 8 - PARTENZA IN RITARDO

Dopo la partenza della corsa, se il motore del motociclo di un pilota non si avvia, quando saranno presenti le condizioni di sicurezza necessarie, il D.d.G. autorizzerà l'aiuto esterno (e non penalizzato) con l'esposizione di una bandiera verde dalla torretta dello starter. Il pilota, aiutato da una sola persona (aiutante o copilota) e con l'ausilio dei commissari di griglia, potrà spingere la moto fin quando sarà possibile. Se nonostante ciò il motore non si avvia, il pilota dovrà portarsi nella Corsia box entro il minuto che segue la partenza scortato da un Commissario. Una volta avviato, il motociclo potrà partire da detta corsia.

Art. 9 - ARRESTO DELLA CORSA

In caso di neutralizzazione della corsa per motivi di sicurezza da parte del D.d.G., si procede come segue:

la Direzione Gara farà esporre a tutte le postazioni la BANDIERA ROSSA, in base alla quale tutti i piloti in pista dovranno ridurre la velocità ed essere pronti all'arresto in caso di necessità e raggiungere la pit-lane a mezzo del relativo ingresso posto in prossimità dell'uscita della Curva Bucine.

In pit-lane durante tale regime di bandiera rossa **nessun tipo di intervento (ivi compresa qualsiasi tipo di riparazione e rifornimento) potrà essere svolto sulle moto da parte del personale della squadra di ciascun equipaggio, ad eccezione di eventuali riparazioni dei mezzi eventualmente coinvolti nella caduta che ha causato l'esposizione della bandiera rossa.**

Al momento del rientro in corsia box i commissari di percorso addetti al controllo indicheranno ai piloti una delle due seguenti modalità di comportamento:

- Se al momento dell'esposizione della bandiera rossa il leader e gli altri piloti allo stesso numero di giri del leader, hanno completato meno di tre giri di gara, questa sarà considerata nulla e si effettuerà una nuova gara completa. Tutti i piloti sono ammessi a ripartire, il numero di giri della nuova gara sarà quello previsto in origine e le posizioni in griglia saranno quelle previste in origine.
 - Se al momento dell'esposizione della bandiera rossa il leader e gli altri piloti allo stesso numero di giri del leader, hanno completato più di tre giri di gara, ma meno di due terzi di gara, avrà luogo una nuova partenza e la griglia di partenza sarà determinata in base all'ordine di arrivo della prima parte della gara esclusi i motocicli sprovvisti di avviamento elettrico che partiranno dal fondo dello schieramento. Per poter accedere alla seconda parte della gara un equipaggio deve essersi qualificato nella prima parte della gara. La classifica finale della gara sarà stilata in base alla somma dei risultati conseguiti da ciascun equipaggio in entrambe le gare. In caso di equipaggi con lo stesso numero di giri saranno classificati in base al tempo totale ottenuto nelle due gare. La classifica della prima parte di gara sarà redatta in base alla classifica al giro precedente quello dell'esposizione della bandiera rossa.
1. Nel caso in cui la causa dell'esposizione della BANDIERA ROSSA sia di veloce risoluzione, ai piloti sarà indicato di disporsi in fila indiana nella corsia di scorrimento della pit-lane, a partire dal lato di fine corsia, nell'ordine stabilito dalla classifica al giro precedente quello di esposizione della bandiera rossa.



MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

2. Nel caso in cui sia stimato dalla Direzione Gara che i tempi di ripristino siano più lenti, ai piloti sarà indicato dagli addetti di fermarsi davanti al box di riferimento del proprio equipaggio. La moto dovrà sostare solo nella zona antistante il proprio box (working area), potrà essere messa sul cavalletto e potranno essere montate le termocoperte, fermo restando il divieto assoluto di apportare alcun intervento al mezzo meccanico.
3. Procedura Quick – Restart: nel caso in cui il D.d.G. lo ritenga necessario, per la nuova partenza potrà essere utilizzata la procedura Quick Restart, che verrà eseguita secondo i seguenti termini:
 - **1 minuto di apertura pit-lane;**
 - **1 solo meccanico in griglia;**
 - All'arrivo di tutti i piloti in griglia si parte col cartello 1 minuto poi cartello 30 secondi, e via al giro di riscaldamento, con indicazione di avvio per i piloti a mezzo della bandiera verde.
 - Nel caso di applicazione di tale procedura di ripartenza, verrà esposto in corsia Box il cartello **Quick Restart**.

Nel periodo di sosta degli equipaggi in pit-lane, il servizio di cronometraggio della manifestazione, se nel caso in specie, provvederà a stilare la nuova griglia di partenza in base alle posizioni di classifica della prima parte di gara. Una volta ristabilito il regolare stato della pista, il semaforo verde dell'ingresso in pista sarà acceso e i concorrenti saranno fatti ripartire, con un breve intervallo uno dall'altro, per il compimento di un giro di riscaldamento non facente parte la gara stessa. Nel caso in cui, al momento della ripartenza, un pilota abbia problemi di qualsivoglia tipo tali da impedire la ripresa della gara stessa, il pilota e la moto potranno essere assistiti dal personale della propria squadra al fine di risolvere il problema in atto, con esclusione del rifornimento in pit-lane che rimane in ogni caso vietato. Al momento in cui l'impedimento venga risolto, il pilota verrà fatto ripartire con le medesime modalità di cui sopra, purché rimanga nel tempo di apertura dell'uscita pit-lane (1 minuto in caso di Quick Restart).

Dopo la partenza per il giro di riscaldamento dell'ultimo pilota in grado di avviarsi nell'ordine regolare e nella tempificazione prevista, la corsia box viene chiusa e gli eventuali equipaggi ancora presenti box potranno prendere la nuova partenza dalla pit-lane secondo le consuete modalità prestabilite. Tornando in griglia i piloti devono fermarsi e spengere il motore nella posizione stabilita dalla classifica, come indicato dalla nuova griglia fornita dal servizio cronometraggio, consegnare la moto al meccanico o al copilota e raggiungere la loro postazione dall'altro lato della pista. Se un pilota ha un problema alla propria moto durante il giro di riscaldamento, deve rientrare ai box, dove risolto il problema può partire dalla pit-lane, appena si accende il semaforo verde. La gara sarà ripresa quindi con la medesima procedura della partenza originale di cui all'art. 7 del presente regolamento. Il mancato rispetto delle norme relative a questo articolo sarà penalizzato con la procedura del **RIDE THROUGH**, da eseguire secondo le consuete modalità indicate dalle norme F.M.I. per tale argomento. La classifica finale di gara sarà determinata dal numero di giri effettuati da ciascun equipaggio e quindi, a parità di giri, dalla somma totale dei tempi delle porzioni di gara effettuate.

Art. 10 - TURNI DI GUIDA

Per tutte le composizioni di equipaggio è prevista una sosta ai box di minimo un minuto da effettuare fra il decimo e il tredicesimo giro. In caso di bandiera rossa l'intervallo cui è obbligatorio per ogni equipaggio effettuare il cambio pilota è indicato dalla direzione di gara.

Gli equipaggi composti da due piloti dovranno obbligatoriamente effettuare il cambio pilota tra il giro N° 10 e il giro N° 13 e osservare il minuto di sosta. Gli equipaggi composti da un solo pilota, per i quali non è previsto il cambio pilota, dovranno comunque effettuare una sosta ai Box con moto ferma in pit-lane di un minuto, cronometrato dagli ufficiali preposti, sempre fra il giro 10 e il giro 13. Tale sosta è obbligatoria.

Per il cambio pilota oltre il tempo prestabilito e la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Art. 11 - CAMBIO DEL PILOTA e RIFORNIMENTO

Nel caso di pilota singolo, con una sola moto e senza rifornimento di carburante, la procedura da seguire per la sosta sarà la seguente:



MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019



REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Tale sosta dovrà essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui il pilota entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spegne la moto. A questo punto parte il conteggio del minuto di sosta cronometrata obbligatoria che viene comunque controllato da un ufficiale preposto.

Terminata la sosta di un minuto il pilota avvia la moto e riparte per la prosecuzione della gara.

Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

Per la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Nel caso di pilota singolo, con una sola moto e con rifornimento di carburante, la procedura da seguire sarà la seguente:

Tale sosta dovrà essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui il pilota entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spegne la moto. A questo punto parte il conteggio del minuto di sosta imposto, un solo meccanico posizionerà il cavalletto per sostenere la moto in equilibrio statico e il pilota dovrà obbligatoriamente scendere dalla moto.

Con il pilota in piedi, il motore spento e la moto posizionata sul cavalletto, il meccanico effettua il rifornimento del carburante.

Terminata l'operazione, il pilota risale sulla moto, il meccanico toglie il cavalletto e se risulta terminato il minuto di sosta imposto, il pilota avvia il motore e riparte per la prosecuzione della gara.

Nel caso non risultasse ultimato il minuto di sosta imposto, il pilota può accendere la moto per intraprendere la ripartenza solo dopo che sia scaduto il minuto di sosta previsto.

Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

Per la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Nel caso di equipaggio composto da due piloti e due moto la procedura da seguire per il cambio pilota sarà la seguente:

Nell'imminenza del cambio, la moto del pilota che deve subentrare per la prosecuzione della gara dovrà essere posta su di un cavalletto in corsia box, con il motore spento, nello spazio di riferimento della squadra antistante il box assegnato, o comunque nella working area della pit-lane, e già equipaggiata con il transponder in dotazione.

La sosta deve essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane, dove è presente la seconda moto dell'equipaggio posizionata sul cavalletto, e spegne la moto.

Il compagno di squadra senza l'aiuto di terze persone posizionerà il cavalletto per sostenere la moto che è rientrata dal turno di guida e, a quel punto, il pilota scende dalla moto.

L'altro pilota sale sulla moto, già pronta in ordine di marcia per la prosecuzione della gara.

Dal momento in cui viene spento il motore della moto che rientra dal turno di guida parte il conteggio del tempo di un minuto di sosta imposta, allo scadere del minuto il secondo pilota dell'equipaggio può accendere il motore e partire per il proprio turno di guida.

Nelle operazioni di inserimento ed estrazione del cavalletto, è consentito l'aiuto da parte di un meccanico della squadra al posto dei piloti stessi coinvolti nel cambio di guida, a condizione che sia uno ed un solo addetto ad operare e che le operazioni vengano effettuate in sequenza separata e non contemporanea.

Per il cambio pilota oltre il tempo prestabilito e la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Nel caso di due piloti con una sola moto senza rifornimento la procedura da seguire per il cambio pilota sarà la seguente:

Tale sosta dovrà essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spegne la moto.



MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Dal momento dello spegnimento del motore, parte il conteggio del minuto di sosta imposto.

Un solo meccanico, o il compagno di squadra posizionerà il cavalletto per sostenere la moto e a quel punto il pilota scende dalla moto.

L'altro pilota sale sulla moto e allo scadere del minuto di sosta imposto, il secondo pilota può accendere la moto e partire per la prosecuzione della gara.

Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

Per il cambio pilota oltre il tempo prestabilito e la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Nel caso di due piloti con una sola moto con rifornimento la procedura da seguire per il rifornimento sarà la seguente:

Tale sosta dovrà comunque essere effettuata obbligatoriamente fra il decimo e il tredicesimo giro. Al momento in cui la moto entra in pit-lane, il pilota si ferma davanti al proprio box o comunque nella working area della pit-lane e spegne la moto, a questo punto parte il conteggio del minuto di sosta imposto.

Il compagno di squadra senza l'aiuto di terze persone posizionerà il cavalletto per sostenere la moto che è rientrata dal turno di guida, e a quel punto il pilota scende dalla moto.

A questo punto con la moto ferma spenta e sorretta dal cavalletto e il pilota in piedi può iniziare il rifornimento.

Al termine del rifornimento il secondo pilota dell'equipaggio sale sulla moto viene tolto il cavalletto da una sola persona.

Nel caso risulti terminato il minuto di sosta imposto, il pilota entrante a quel punto avvia il motore e riparte per la prosecuzione della gara.

Nelle operazioni di inserimento ed estrazione del cavalletto è consentito l'aiuto da parte di un meccanico della squadra al posto dei piloti stessi coinvolti nel cambio di guida, a condizione che sia uno ed un solo addetto ad operare e che le operazioni vengano effettuate in sequenza separata e non contemporanea.

Resta comunque espressamente vietato il cambio degli pneumatici se non a causa di avverse condizioni meteo durante la sosta ai box.

Per il cambio pilota oltre il tempo prestabilito e la mancata osservanza del minuto di sosta è previsto uno Stop and Go di 3 minuti.

Art. 12 – RIPARAZIONI E CADUTE DURANTE LA GARA

Durante la sosta al box che non preveda il cambio del pilota, un massimo di tre persone può lavorare sulla moto, oltre al pilota, ma non potrà essere eseguito in nessun caso il rifornimento del carburante.

In caso di utilizzo di due moto per il medesimo equipaggio, il rifornimento del carburante potrà essere effettuato solo al di fuori del turno di gara della moto stessa, ovvero quando un'altra moto dello stesso equipaggio sta gareggiando in pista.

Per gli equipaggi composti da due moto i rifornimenti di carburanti e liquidi, nonché riparazioni e regolazioni o altri interventi sulla moto, possono essere effettuati solamente ai Box, sia durante la gara che durante le prove.

Possono essere sostituiti tutti i pezzi danneggiati con altri di ricambio ad eccezione di: telaio, carter motore, scatola del cambio.

In caso di caduta lungo il percorso e che la moto e/o il pilota non possano riprendere la gara con i propri mezzi, la moto verrà trasportata, insieme al pilota se non infortunato o soccorso dal servizio medico, dal carro attrezzi al parco chiuso e qui, previo controllo e abilitazione da parte di un Commissario di Gara Tecnico, potrà essere spinta al proprio box per le eventuali riparazioni.

Nel caso di arresto lungo il percorso di una moto durante la gara, per caduta o guasto meccanico, è possibile che la gara dell'equipaggio in menzione sia proseguita dal compagno se l'equipaggio è composto da due piloti con due moto.

Il Pilota caduto informa il Commissario di percorso che non potrà ripartire, il Commissario quindi avvisa la direzione gara che l'equipaggio ha necessità di far partire il secondo pilota la direzione gara fa così partire un conteggio di 3 minuti passati i quali il secondo pilota può entrare in pista in sostituzione al pilota caduto e proseguire la gara.

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019



REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

Nel caso in cui una squadra, a causa di infortunio o qualsiasi altro problema personale di uno dei suoi componenti, non abbia a disposizione piloti in grado di subentrare al conduttore in corsa, quest'ultimo potrà concludere il proprio turno secondo le possibilità stabilite dal presente regolamento ed il supporto del mezzo meccanico in uso, ma non sarà possibile proseguire la competizione senza attendere puntualmente a tutte le normative in atto ed in particolare agli artt.10, 11 e 12 del presente regolamento.

Per gli equipaggi che hanno scelto di partecipare alla gara con due **moto, non sarà consentito** in alcun modo di far guidare ad un componente una moto differente da quella a lui collegata in fase di punzonatura durante le Operazioni Preliminari, neanche in caso di incidente che renda inutilizzabile la moto di uno dei piloti.

Art. 13 - VELOCITÀ IN CORSIA BOX

La velocità massima consentita in corsia box è di **60 km/h**. La penalità per il superamento di tale limite durante le prove sarà una multa di euro 150,00, mentre durante la gara, l'equipaggio sarà punito con procedura di **Stop And Go** di **20 secondi**.

Art. 14 - TAGLIO DI PERCORSO

Durante le prove libere, le prove ufficiali ed il warm-up della domenica mattina è consentito il rientro ai box mediante il raccordo situato presso le curve Casanova - Savelli.

Durante la gara, compresi il giro di ricognizione e il giro di riscaldamento della gara stessa, il raccordo sarà chiuso e non potrà essere utilizzato, pena l'esclusione dalla gara.

Il raccordo può essere utilizzato solamente in caso di guasto meccanico e/o motivi di sicurezza, in questo caso la moto va condotta al Box 20, dove i Commissari Tecnici verificheranno l'effettiva necessità del rientro al Box dal raccordo.

Dopo tale verifica eseguita dai Commissari di Gara Tecnici, l'equipaggio potrà proseguire la gara.

Ogni transito dal raccordo, in condizione di necessità verificate dai Commissari Tecnici, comporterà una penalizzazione tramite Stop and Go di 2 minuti.

Art. 15 - PENALIZZAZIONI IN TEMPO

Le penalizzazioni in tempo eventualmente previste dal presente regolamento, da sommare al tempo totale di gara dell'equipaggio interessato, nel caso in cui siano superiori al tempo sul giro più veloce fatto registrare dall'equipaggio medesimo, saranno convertite nel numero di giri pari alla divisione fra il tempo totale di penalizzazione ed il tempo sul giro più veloce della squadra, ed il resto della divisione sommato al tempo totale di gara.

Art. 16 - CLASSIFICA DI GARA

Per essere classificato, ogni equipaggio deve aver coperto almeno il 75% della distanza compiuta dall'equipaggio vincitore, oltre alla soddisfazione delle clausole dell'art. 20.1 e relativi commi vigenti Annesso Velocità FMI e vigenti RMM.

Art. 17 - BANDIERE DI SEGNALAZIONE

Le modalità di utilizzo delle bandiere di segnalazione sono le medesime descritte dall'art. 5 (SEGNALI UFFICIALI) vigenti Annesso Velocità FMI.

Art. 18 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista:

- Alle O.P. ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, frattura etc.) e deve essere preventivamente

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019



REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

concordata con il C.T. preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

- La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile generalmente vicino al canotto di sterzo, a discrezione del Commissario Tecnico (C.T.) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.
- I motocicli che dovessero essere presentati alle O.P. non conformi alle norme di sicurezza, possono essere esclusi dalla partecipazione alla manifestazione a giudizio inappellabile del 1° C.T., qualora non venissero adeguati entro il termine prestabilito.
- I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di classe o di trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati, oltre che durante le O.P. e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova.
- È obbligo e responsabilità del pilota assicurarsi che il motociclo sia conforme alle norme di sicurezza prima di ogni ingresso in pista, durante le prove, il warm-up e la gara.
- Il C.T. ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul C.T. o sulla F.M.I. per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- Il 1° C.T. ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo coinvolto in un incidente. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° C.T. ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° C.T.
- In sede di verifica tecnica, il C.T. preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del C.T. è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del C.T. preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nel RTGS e nei regolamenti di classe o di trofeo sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- È consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.
- È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.
- Le estremità esposte dei manubri, tutte le leve di comando sui manubri e le pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.
- Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.
- Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire.

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019



REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

- Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni).
- Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
 - In tutte le classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
 - L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.
 - È ammesso, oltre che raccomandato, piantare alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.
 - Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe").
 - In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm² 2.
 - I motocicli con motori 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:
 - I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
 - Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
 - Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in acciaio, l'uso di viti in alluminio o titanio per quest'applicazione è vietato. È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali.
 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.
 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura, eventualmente miscelata con alcool etilico.
 - Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
 - Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, i tubi di mandata e ritorno al radiatore olio, i filtri dell'olio e gli scambiatori (acqua olio) esterni al motore, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedirne l'apertura accidentale. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero. È raccomandato sostituire le tubazioni in gomma contenenti olio in pressione con altre del tipo rinforzato con treccia esterna.
 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.
 - Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:
 - Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.

MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE A CARATTERE PROMOZIONALE DI DURATA DENOMINATA ENDURANCE GP 2019

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO

- Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
- Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
- Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella alla moto. Ad insindacabile giudizio del 1°C.T. possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
- Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.
- La luce deve essere accesa unicamente quando il D.d.G dichiara la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del D.d.G.
- Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).
- I motocicli con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di 25mm che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il D.d.G. dichiara la gara o la prova bagnata. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo, a condizione che l'altezza di tale vasca non superi il piano passante per gli assi ruota anteriore e posteriore.
- I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.
- Tutti i piloti devono indossare dispositivi di protezione individuale (DPI) omologati, conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato DPI del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dei capi protettivi è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i C.T. preposti possono effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione. Tutti i DPI devono essere in ottimo stato di conservazione privi di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

Art. 19 – NORMA TRANSITORIA

Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM), il vigente Regolamento Velocità ed il vigente Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS) della F.M.I.

Art. 20 – VARIAZIONI REGOLAMENTARI

Previa autorizzazione da parte del S.T.S. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

30-10-2019



VISTO SI APPROVA

**IL PRESIDENTE DEL
STS – Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva
Giovanni Copioli**

