



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it)

FMI'22 

# Supermoto



Approvato con deliberazione d'urgenza n.210 del 23/3/2022.

Pubblicato il 24/3/2022.

## INDICE

<b>Titolo I - Disposizioni generali.....</b>	<b>pag. 3</b>
<b>Titolo II - Campionato Italiano e Internazionale d'Italia Supermoto.....</b>	<b>pag. 16</b>
<b>Titolo III - Trofeo delle Regioni Supermoto.....</b>	<b>pag. 22</b>
<b>Titolo IV - Regolamento Tecnico Supermoto.....</b>	<b>pag. 27</b>

## Titolo I - Disposizioni generali

**Art. 1 - Il Regolamento Supermoto**

1. Ai sensi di quanto predisposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana - FMI - quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano - CONI - e dalla Federazione Internazionale Motociclistica - FIM.
2. La FMI riconosce a livello statutario quale specialità motociclistica il Supermoto.
3. In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale -ROF- la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati sportivi di specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.
4. Le definizioni e le caratteristiche della specialità Supermoto sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato Supermoto - di cui al successivo art. 2 del presente Regolamento - e pubblicata sul sito istituzionale - [www.federmoto.it](http://www.federmoto.it) - nella sezione appositamente dedicata.
5. Il Comitato Supermoto si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.
6. Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.

**Art. 2 - Il Comitato Supermoto**

1. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato Supermoto.
2. Il Comitato Supermoto è coordinato da un Responsabile, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
3. Il Responsabile del Comitato Supermoto dura in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.
4. Il Responsabile del Comitato Supermoto, per l'esercizio del proprio incarico federale, deve essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.
5. La funzione di Responsabile del Comitato Supermoto, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita *ad interim* da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Responsabile da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'*interim*.

6. Il Comitato Supermoto si occupa di:
- programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica del supermoto, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
  - programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità Supermoto
  - elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici - circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità Supermoto, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
  - programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe.

#### Art. 3 - Promotore

- Il Consiglio Federale approva annualmente la Circolare Sportiva contenente le norme per l'iscrizione delle manifestazioni ai calendari di specialità supermoto, riservandosi la facoltà di demandare ad un Moto Club/Promotore/Organizzatore/Società affiliato o iscritto alla FMI ed in possesso di Licenza di Organizzatore, la gestione dell'immagine 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 dal Settore Tecnico Sportivo.

#### Art. 4 - Le manifestazioni di Supermoto: il Regolamento Particolare

- Le manifestazioni di Supermoto sono prove che si disputano in circuito chiuso in parte asfalto (denominato OnRoad) e in parte fuoristrada (denominato Off Road) con ostacoli naturali e/o artificiali.
- Alle manifestazioni di Supermoto possono partecipare i motocicli, secondo quanto previsto nella sezione Tecnica del presente Regolamento.
- Ogni manifestazione di Supermoto è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare - RP - che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM - approvato dal Consiglio Federale.
- Le manifestazioni di Supermoto vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
  - se a carattere nazionale - da parte del SETTORE TECNICO - SPORTIVO (S.T.S) AREA SPORTIVA - Comitato Supermoto
  - se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.
- L'assegnazione delle manifestazioni Supermoto è soggetta alla comprovata capacità organizzativa ed alle caratteristiche dell'impianto.
- Il RP è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di supermoto, che sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili.
- Il Regolamento Particolare - RP - una volta approvato dalla Struttura Federale competente, non può essere modificato, se non per causa di forza maggiore, appositamente documentata da parte del Direttore di Gara, sentito il parere della Giuria, qualora l'istituzione della stessa sia prevista dalle norme di specialità.

#### Art. 5 - Partecipazione alle manifestazioni di Supermoto: Licenze

- La Licenza Agonistica è il requisito amministrativo che consente ai Tesserati di prendere parte a manifestazioni agonistiche di supermoto organizzate sotto l'egida della FMI, in accordo con quanto previsto dalle norme contenute nel presente Regolamento che sancisce i criteri ed i limiti di utilizzo delle varie Licenze.
- Per la stagione sportiva 2022, secondo quanto indicato nella Circolare FMI, è prevista per la partecipazione a manifestazioni di supermoto - a carattere nazionale e/o regionale - il rilascio delle seguenti Licenze:
  - Mini Off Road
  - Mini on road
  - Fuoristrada
  - Fuoristrada Elite
  - Fuoristrada One Event
  - Estensione Velocità
  - Velocità
  - Velocità elite
- Inoltre, se le manifestazioni di Supermoto a carattere nazionale sono iscritte a calendario degli "eventi internazionali FIM" o "FIM Europe Open" possono parteciparvi:
  - FIM: Piloti in possesso di licenza FIM valida per la specialità Motocross;
  - FIME: Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
- Il presente Regolamento stabilisce i licenziati ammessi a partecipare ad ogni manifestazione, le relative Licenze sportive richieste, fatte salve limitazioni di età se previste.
- Il limite per l'età minima inizia dalla data del compleanno del pilota.
- Il limite per l'età massima termina alla fine dell'anno in cui il pilota compie gli anni.

#### Art. 6 - Responsabilità del Mc Organizzatore

- L'assicurazione per la R.C. Gare e Competizioni motociclistiche è obbligatoria per legge per tutte le manifestazioni che si svolgono sotto l'egida della FMI.
- L'Organizzatore di una manifestazione sportiva deve essere in possesso obbligatoriamente di una polizza di assicurazione per la R.C. Obbligatoria Gare e Competizioni motociclistiche, come previsto dalla normativa vigente.
- Il Moto Club Organizzatore di manifestazioni Supermoto è responsabile per i seguenti incarichi:
  - ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendendo visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;
  - informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.
- Il Presidente del Moto Club Organizzatore, assumendo un incarico organizzativo diretto, non può partecipare alla gara in qualità di pilota. Eventuali richieste di deroga a tale principio dovranno essere presentate a mezzo mail al Presidente del Settore Tecnico Sportivo e da questi autorizzate.

**Art. 7 - Percorso**

1. Le caratteristiche del percorso devono rispettare quanto previsto dalle norme relative agli impianti e indicate nel certificato di omologazione del circuito.
2. I percorsi possono essere anche cittadini con omologa provvisoria per lo svolgimento della singola prova.
3. Il Direttore di Gara, o il Race Director ove previsto, secondo la normativa di specialità, può disporre l'eliminazione totale o parziale o modificare anche una parte del tracciato in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse o per ravvisate ragioni di sicurezza.

**Art. 8 - Parco Piloti**

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:
  - adeguati servizi;
  - un'area destinata ai controlli tecnici, alle riparazioni e ai rifornimenti.
2. La natura del terreno dovrà consentire lo spostamento dei veicoli in ogni condizione meteorologica.
3. I motocicli potranno essere lavati esclusivamente nelle apposite aree predisposte dall'Organizzazione.
4. L'accesso al Parco Piloti è consentito ai soli mezzi autorizzati e vi si potrà accedere seguendo le indicazioni fornite dall' Organizzatore/Promotore e negli orari consentiti.
5. I Piloti e gli accompagnatori che tenteranno di forzare il blocco previsto dagli orari di accesso al parco piloti saranno esclusi dalla competizione.

**Art. 9 - Paddock**

1. Il Paddock deve essere adiacente la pista, in luogo idoneo; deve avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i piloti che partecipano alla manifestazione con i loro mezzi, dotato di illuminazione, di servizi igienici e prese di corrente.
2. L'accesso al Paddock è consentito ai soli mezzi autorizzati secondo gli orari previsti dall'Organizzatore/Promotore:
  - dalle ore 7:30 alle ore 21:00 di venerdì
  - dalle ore 7:30 alle ore 20:00 di sabato
3. Dalle ore 23:00 alle ore 07:00 è necessario rispettare il silenzio ed è vietato circolare con mezzi a motore.
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.
5. L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box del Parco Piloti e sotto ogni motociclo a protezione del terreno. Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio: pari a cm 80 x 200 o cm 100x 160.
6. E' obbligatorio un estintore per ogni mezzo di assistenza e l'uso di prese di corrente e prolunghe a norma. Il mancato rispetto di tali disposizioni comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di € 50,00.

**Art. 10 - Sicurezza**

1. Tutti i luoghi intorno al percorso dove è ammesso il pubblico devono essere protetti da una recinzione.
2. La presenza di cani, al guinzaglio e muniti di museruola, è ammessa esclusivamente in zona paddock.
3. Al fine di garantire la sicurezza dei piloti tutti gli ostacoli devono essere adeguatamente protetti.
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. 11 - Segnalazioni Ufficiali**

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
Bandiera Nera con disco arancione (diam.40cm) Accompagnata da un numero bianco su pannello nero	Problemi meccanici "che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri". Il pilota indicato deve rientrare in zona assistenza entro tre giri dalla segnalazione.
Cartello 15 sec. e numero del pilota	Partenza anticipata
Cartello START PRACTICE (fondo bianco, scritta nera)	Zona riservata prova partenze, dopo bandiera scacchi nelle prove ufficiali, qualifiche e warm up.
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 e di effettuare salti.

2. Il mancato rispetto delle segnl mancato rispetto delle segnalazioni nelle gare determina:
  - Nelle Prove Libere, Prove Ufficiali, Prove Cronometrate, Qualificazioni, Warm-up: l'applicazione di una sanzione che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima corsa successiva all'infrazione.
  - Nelle corse la perdita di dieci posizioni.
3. In caso di reiterata infrazione si applicherà quanto disposto dal RMM.

**Art. 12 - Addetti al Percorso**

1. Lungo il tracciato vengono disposti gli Addetti al Percorso. Per lo svolgimento delle specifiche funzioni ed incarichi si rimanda a quanto prescritto dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche, approvato dal Consiglio Federale.
2. Gli Addetti al Percorso con la bandiera blu devono essere in collegamento costante con il Direttore di Gara.
3. 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.
4. In tutte le manifestazioni, gli Addetti al Percorso devono essere in possesso di tessera F.M.I. ed essere iscritti nell'Elenco Addetti alle Manifestazioni.
5. E' fatto obbligo agli organizzatori di predisporre un collegamento radio tra D.d.G. e Medico di Gara e Addetti al Percorso.
6. È fatto obbligo agli Addetti al Percorso di indossare l'abbigliamento protettivo minimo consistente in:
  - a) Caschetto protettivo di colore bianco CE (omol. minima EN397 o EN12492) o Casco omologato per uso motociclistico;
  - b) Occhiali antischegge o visiera (omol. minima EN166);
  - c) Scarpe Antinfortunistiche o da trekking
  - d) Guanti da lavoro;
  - e) Mascherina Antipolvere monouso FFP1 EN149 (da utilizzare in caso di necessità).

**Art. 13 - Iscrizioni**

1. I piloti potranno effettuare le iscrizioni per l'intero Campionato, a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale "sigma.federmoto.it" fino al mercoledì, alle ore 24:00, antecedente la gara.
2. Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carte di credito (Visa, Mastercard e Maestro) o debito (V-Pay e Maestro) attraverso l'utilizzo del credito aperto direttamente dal portale del Moto Club.
3. 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.
4. I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova dovranno effettuare le iscrizioni, a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale "sigma.federmoto.it" fino al mercoledì, alle ore 24:00, antecedente la gara. Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carte di credito (Visa, Mastercard e Maestro) o debito (V-Pay e Maestro) attraverso l'utilizzo del credito aperto direttamente dal portale del Moto Club.
5. Ove non sia prevista iscrizione all'intero Campionato, i piloti dovranno inviare le iscrizioni, a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale "sigma.federmoto.it" fino al mercoledì, alle ore 24:00, antecedente la gara. Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carte di credito (Visa, Mastercard e Maestro) o debito (V-Pay e Maestro) o attraverso l'utilizzo del credito aperto direttamente dal portale del Moto Club.
6. Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo, che non rispettino i termini previsti, potranno essere perfezionate direttamente sul campo di gara, corrispondendo all'Organizzatore una tassa d'iscrizione suppletiva, da valutarsi nella misura massima del 50%. Rispetto alla quota d'iscrizione, come previsto dalle norme generali (R.M.M.).

7. Per le manifestazioni a carattere regionali, nelle quali non è prevista la presenza del Promotore le modalità di iscrizione sono quelle previste secondo disposizioni dei singoli Comitati Regionali.
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. 14 - Attività territoriale**

1. In occasione di manifestazioni titolate nazionali ed internazionali, è vietato porre a calendario e quindi approvare manifestazioni a carattere territoriale che prevedano la partecipazione di Piloti ammessi all'attività nazionale titolata.
2. Tale divieto è limitato alle Regioni in cui ha luogo l'evento nazionale.
3. I CO.RE. che non dovessero rispettare tale norma saranno deferiti agli organi di Giustizia.
4. Per tutte le manifestazioni a carattere Interregionale i CO.RE. di competenza devono ottenere il parere favorevole dei Comitati Regionali interessati all'evento.
5. In caso le manifestazioni internazionali o nazionali dovessero modificare il rispettivo calendario durante la stagione sportiva in corso, creando sovrapposizioni e concomitanze nello stesso territorio con gare a carattere territoriale, sarà compito del Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva valutare eventuali spostamenti di date e/o location.

**Art. 15 - Operazioni Preliminari**

1. Il termine per effettuare le Operazioni Preliminari - OP - viene indicato nel Regolamento Particolare.
2. Per lo svolgimento delle gare, se non diversamente disposto dal Regolamento Particolare, dovranno essere presenti un minimo di 5 piloti verificati per categoria. Nel caso non fosse raggiunto il numero minimo richiesto di piloti verificati in una o più categorie, il Direttore di Gara, o il Race Director ove previsto dalla presente normativa, potrà accorpare insieme diverse categorie. **La categoria S1 può essere accorpata solo con la S2; la categoria S2 può essere accorpata alle categorie S1, S3, S5. La categoria S Young può essere accorpata alle categorie S3 e S5.** Nella categoria S junior e il numero minimo di piloti è 4. **Nei gruppi B delle categorie S2 e S4 il numero minimo dei piloti è 3.**
3. Per lo svolgimento di gare a carattere territoriale il minimo dei piloti verificati dovrà essere stabilito nei rispettivi Regolamenti regionali.

**Art. 16 - Prove ufficiali e di Qualificazione**

1. Il numero dei piloti ammessi in pista contemporaneamente viene riportato nel certificato di omologazione dell'impianto.
2. La qualificazione alle gare è determinata dai tempi fatti registrare nelle prove cronometrate.
3. Nel caso di più gruppi di qualificazione di ciascuna classe, il miglior tempo assoluto determina l'ordine di allineamento alla griglia di partenza, la seconda posizione sarà del primo miglior tempo dell'altro gruppo, la terza posizione al secondo classificato nel gruppo del miglior tempo assoluto e così via.
4. I tempi fatti registrare nelle qualificazioni determinano l'ordine di allineamento in griglia di partenza delle gare.
5. Prove di partenza: le prove di partenza potranno essere effettuate durante le prove ufficiali, prove cronometrate, e warm up dopo l'esposizione della bandiera a scacchi in apposita area segnalata da cartello - START PRACTICE.

**Art. 17 - Cronometraggio**

1. Il servizio di cronometraggio deve essere posto in corrispondenza della linea di arrivo ed in posizione sovrastante.
2. Deve essere prevista un'ideale struttura per consentire il regolare rilevamento dei tempi da parte dei cronometristi.
3. In tutte le gare titolate dovranno essere previsti monitor di cronometraggio, da collocarsi nella zona segnalatori/meccanici.
4. Nelle manifestazioni in cui è presente il servizio di cronometraggio, in fase di verifiche amministrative (O.P) viene consegnato al pilota il trasponder per il rilevamento dei tempi. Entro 30 minuti dal termine della gara **il trasponder dovrà essere riconsegnato presso i cronometristi. Il mancato rispetto di tale disposizione comporterà una sanzione, applicata dal CD, pari all'importo di euro 50,00.** La responsabilità di un eventuale smarrimento o danneggiamento del trasponder è a carico del pilota che dovrà risarcire la quota pattuita con la società di cronometraggio.
5. Salvo diversa disposizione del Co.Re. nelle gare territoriali il servizio di cronometraggio potrà essere sostituito da un contagiri, gestito da personale qualificato.

**Art. 18 - Ammissione alla gara**

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

**Art. 19 - Gare titolate**

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

**Art. 20 - Zona di attesa**

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.
2. I motocicli devono essere portati nella zona d'attesa entro i tempi prestabiliti indicati dagli organizzatori della manifestazione.
3. In zona d'attesa è consentito l'uso di generatori di corrente per alimentare le termocoperte.

**Art. 21 - Zona di partenza**

1. La zona di attesa viene aperta 15 minuti prima della partenza del giro di ricognizione.
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.
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 (E' consentito raggiungere la linea di partenza a motore acceso nel caso si faccia il giro di allineamento).
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.

5. 4 minuti prima della partenza del giro di ricognizione viene chiuso l'ingresso alla griglia di partenza; i piloti che non rispetteranno questa tempistica devono portare il motociclo in pit-lane, potranno effettuare il giro di ricognizione dopo che saranno partiti tutti i piloti e perderanno la posizione in griglia e partiranno dal fondo dello schieramento.
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.
7. Nel caso in cui prima del giro di ricognizione, o in griglia di partenza dovesse verificarsi un problema meccanico al motociclo, il pilota dovrà portare il mezzo in pit-lane dove sarà 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 in cui la riparazione del motociclo avvenga durante il giro di ricognizione ed il pilota non riuscisse ad allinearsi, lo stesso dovrà rimanere in pit-lane, iniziando la gara da questa posizione dopo che l'ultimo pilota avrà superato la prima curva.
8. Il Direttore di gara / Race Director espone "bandiera rossa" ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde).
9. Il Direttore di Gara/ Race Director esce con la bandiera rossa 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.
10. In caso di partenza anticipata al/ai pilota/i viene segnalata ed inflitta una penalizzazione di 15 secondi da sommare al tempo totale impiegato dallo stesso. La sanzione della partenza anticipata viene applicata ai piloti che generano un movimento in avanti del motociclo prima della partenza della gara.
11. Nel caso in cui la partenza anticipata di un pilota provoca l'arresto della gara, lo stesso viene escluso dal via della medesima gara.

**Art.22 - Falsa partenza**

1. La falsa partenza è segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa. I piloti devono rientrare nella zona di attesa o rischierarsi in griglia (come da indicazioni del Direttore di Gara in sede di briefing) e una nuova partenza viene data non appena possibile.

**Art. 23 - Giro di ricognizione**

1. Prima di tutte le gare il Direttore di Gara farà effettuare un giro di ricognizione del percorso ai piloti, da effettuarsi con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.
2. Il Direttore di Gara può in condizioni particolari disporre che i giri di ricognizione siano più di uno.

**Art. 24 - Arresto di una gara**

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.
2. Nel caso in cui una gara venga 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 dovrà essere 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 solo se i piloti tornano al parco piloti - principio che vale per tutte le categorie ad eccezione della S1.



3. La griglia di partenza della gara è determinata dalla classifica del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
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.
5. Se una gara viene fermata oltre la metà del tempo di svolgimento, la stessa verrà considerata terminata e l'ordine di arrivo sarà quello dato dall'attraversamento della linea di arrivo del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
6. Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

#### **Art. 25 - Manifestazioni soppresse**

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 decisa dal Direttore di Gara su comunicazione del Race Director, ove nominato.
2. Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, ai Piloti ed alla F.M.I.
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. 26 - Riparazioni e assistenza / taglio di percorso**

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione del pilota dalla corsa in questione.
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.
3. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
4. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.
5. La violazione di queste regole comporta l'esclusione dalla corsa.
6. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
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 al Commissario di Gara l'applicazione di ulteriori sanzioni, così come previsto dal Capitolo 8 R.M.M.

#### **Art. 27- Condotta di gara**

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. 28 - Risultati**

1. Una gara è ufficialmente terminata al completamento del tempo + giri della corsa, con esposizione della bandiera a scacchi al vincitore.
2. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.

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.
4. I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi.
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.
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.
7. 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. 29 - Attraversamento della linea di arrivo**

1. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del motociclo, attraversa la linea di arrivo.
- 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. 30 - Parco chiuso**

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.
2. Il Parco Chiuso è gestito dagli Ufficiali di Gara preposti e presenziato dal personale dell'Organizzazione.

#### **Art. 31 - Premiazioni**

1. La classifica assoluta ai fini della premiazione della gara è data dalla somma dei punti ottenuti dal pilota nelle corse disputate.
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 dal R.M.M.

#### **Art. 32 - Classifiche finali dei Campionati e Trofei**

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

#### **Art. 33 - Punteggi**

1. Per ogni gara 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.
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**

1. I reclami dovranno essere presentati nei termini e con le modalità previste dall'RMM ed accompagnati dal pagamento della relativa tassa.

**Art. 35 - Personale in pista - Abbigliamento**

1. Hanno accesso all'interno della pista solo le persone tesserate FMI ed autorizzate dall'organizzatore e/o dal Promotore, muniti di specifico pass.
2. Piloti, Meccanici, Segnalatori ed Accompagnatori devono sempre presentarsi in ordine e con abbigliamento adeguato.
3. E' vietato, in tutte le aree della pista, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte.
4. Tutto il personale impiegato all'interno del Circuito di gara (Medici, Paramedici, Ufficiali di Percorso, Fotografi) deve indossare un abbigliamento che assicuri visibilità e riconoscimento.
5. E' assolutamente vietato circolare a torso nudo.
6. La mancata osservanza della norma comporterà l'allontanamento dalla pista.

**Art. 36 - Briefing**

1. E' obbligatorio tenere una riunione informativa con piloti, meccanici, segnalatori ed accompagnatori, a cura del Race Director/Direttore di Gara.

**Art. 37 - Race Director**

1. La normativa supermoto può prevedere per le manifestazioni titolate a carattere nazionale l'insediamento di un'apposita figura: Race Director.
2. La nomina del Race Director avviene a seguito di provvedimento del Settore Tecnico Sportivo ed è valida per tutto lo svolgimento del Campionato Italiano di specialità per la quale viene nominato.
3. In caso di impedimento del Race Director, le sue funzioni saranno trasferite al suo Delegato, nominato con provvedimento del S.T.S. o in sua assenza al Direttore di Gara.
4. Fatte salve le competenze degli Ufficiali di Gara, rientrano tra i compiti del Race Director:
  - a) collaborare con il DdG nell'assunzione di tutte le decisioni di competenza del DdG
  - b) essere presente prima dell'inizio della manifestazione e rimanere in servizio attivo fino al termine della manifestazione
  - c) collabora con il DdG per garantire la corretta preparazione del luogo di svolgimento della manifestazione e può decidere qualunque intervento ritenga necessario nell'interesse della manifestazione e comunque in osservanza alle norme federali relative alla sicurezza
  - d) insieme al Direttore di Gara deve ispezionare tutto il circuito e le installazioni di sicurezza, prima dell'inizio delle prove libere.
  - e) unitamente al Direttore di Gara, deve elaborare il Time Table di Gara
  - f) esprime parere sulle modifiche al programma di gara cos " come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunatamente documentate e nel rispetto della normativa federale
  - g) deve presentare 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

- h) può, in casi eccezionali, proporre al DDG di ridurre la durata di una corsa, delle prove di qualificazione e delle prove ufficiali
  - i) è competente sulla decisione della bagnatura della pista e della manutenzione della stessa, prima e durante la manifestazione
  - j) può disporre prima dell'inizio di una corsa, un giro di ricognizione del percorso, obbligatorio per tutti i piloti partecipanti
  - k) discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione previsti dai regolamenti di specialità
  - l) svolgere eventuali compiti specifici attribuitigli dai singoli regolamenti di specialità che ne prevedono l'istituzione
  - m) inviare, al termine di ogni manifestazione, una relazione della manifestazione alla Federazione Motociclistica Italiana - Ufficio Fuoristrada.
5. Il Race Director non ha alcuna responsabilità derivante dall'organizzazione della manifestazione ed i suoi unici doveri sono solo quelli specificati.

**Art. 38 - Circolazione dei veicoli**

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.
2. E' vietato circolare con mezzi di locomozione fuori dalle ore dei turni di Prove Ufficiali, Qualificazioni, e Gara.

**Art. 39 - Giornalisti e Fotografi**

1. Per accedere ai servizi dedicati a giornalisti, fotografi e addetti alla comunicazione, è necessario richiedere i moduli di accredito al campionato o alla singola gara agli Organizzatori dell'evento e inviarli debitamente compilati secondo i tempi da loro indicati. Gli accrediti verranno assegnati ad insindacabile giudizio del Responsabile Stampa dell'Organizzazione.
2. I fotografi che hanno l'esigenza di entrare in pista devono firmare, prima dell'ingresso in pista, uno scarico di responsabilità fornito dall'Organizzatore. Ad ogni gara il promoter stabilirà il numero massimo di fotografi ammessi in pista e fornirà loro una pettorina. Per l'assegnazione della pettorina, l'organizzazione ha facoltà di richiedere una cauzione. Nel caso in cui i fotografi che hanno l'esigenza di entrare in pista siano più del numero massimo consentito, la precedenza verrà data a coloro in possesso di tesserino AIRF. Ulteriori decisioni in tal senso sono a carico del promoter.
3. I fotografi di team, testate giornalistiche e mezzi di informazione dovranno posizionarsi in aree sicure della pista indicate preventivamente dal promoter. Durante lo svolgimento delle gara, non potranno muoversi dalle zone indicate. Inoltre, durante l'intera durata dell'evento, avranno l'obbligo di rispettare le indicazioni provenienti dalla Direzione Gara.
4. Eventuali ulteriori dettagli relativi alle attività di giornalisti e fotografi vengono fornite dai promotori delle manifestazioni.



## Titolo II - Campionato Italiano e Internazionale d'Italia Supermoto

### Art. 1 - Classi e Categorie

- Al Campionato Italiano ed Internazionale d'Italia Supermoto sono ammessi motocicli conformi al Regolamento Tecnico di cui al Titolo IV suddivisi nelle seguenti classi: S1, S2, S3 (categoria Under 24), S4 (categoria solo asfalto), S5 (categoria Over 40), S Young (categoria under 18), S Junior.

### Art. 2 - Piloti ammessi

- Sono ammessi a partecipare alla Classe S1:
  - Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event e Velocità e Velocità elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
- Sono ammessi a partecipare alla Classe S2:
  - Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event Velocità e Velocità elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
  - Non è consentita la partecipazione:
    - ai piloti che siano presenti nella classifica finale della Categoria S1 e Internazionale del Campionato Italiano **2021**;
    - ai piloti che si siano classificati nelle prime tre posizioni della Categoria S2 **classifica assoluta del Campionato Italiano Supermoto 2021 (prenderanno parte alla categoria S1)**
    - ai piloti che si siano classificati (**classifica assoluta**) nelle **prime 3 posizioni del Campionato Europeo e nei primi 5 del Mondiale Supermoto 2021 (prenderanno parte nella categoria S1)**.
- Sono ammessi a partecipare alla Classe S3:
  - Piloti di età compresa tra 14 e 23 anni (**compiuti nell'anno in cui si svolge il Campionato**) in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
- Sono ammessi a partecipare alla Classe S4:
  - Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
  - Categoria solo asfalto.
- Sono ammessi a partecipare alla Classe S5:
  - Piloti di età minima di 40 anni in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
- Sono ammessi a partecipare alla Classe S Young:
  - Piloti di età compresa tra 14 e 17 anni (**compiuti nell'anno in cui si svolge il Campionato**) in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità Elite;
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.

- Sono ammessi a partecipare alla Classe S Junior:
  - Piloti di età compresa tra 8 e 14 anni (**compiuti nell'anno in cui si svolge il campionato**) in possesso di Licenza Fuoristrada MiniOffRoad e Velocità MiniOnRoad
  - Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.

### Art. 3 - Svolgimento del Campionato

- Il Campionato si svolge su 7 prove. Ogni prova si articola su 2 corse, per un totale di 14 corse.

### Art. 4 - Race Director

- Per tali Campionati è istituita la figura del Race Director.

### Art. 5 - Iscrizioni - tasse e contributi

- Per l'iscrizione a tali Campionati sono previsti i seguenti importi:
  - Classe S1: € 140,00 gara singola, € 840,00 tutto il campionato;
  - Classi S2 e S5: € 120,00 gara singola, € 720,00 tutto il campionato;
  - Classi S3 e S4: € 110,00 gara singola, € 660,00 tutto il campionato;
  - Classe S Junior: € 50,00 gara singola, € 300,00 tutto il campionato;
  - Classe S Young: € 80,00 gara singola, € 480,00 tutto il campionato
- Le iscrizioni devono essere effettuate utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) versando la prevista tassa di iscrizione all'Organizzatore/Promotore.
- Un pilota può partecipare ad una sola classe per giornata di gara.
- Il servizio di cronometraggio - Trasponder - è a totale carico della FMI.
- Il contributo federale all'Organizzatore è previsto in 500,00 euro per ogni singola prova.

### Art. 6 - Operazioni Preliminari

- E' previsto lo svolgimento delle Operazioni Preliminari il giorno precedente la gara dalle ore 15:30 alle ore 19,00.

### Art. 7 - Penalità Supermoto

- Nelle manifestazioni di Supermoto, in aggiunta alle sanzioni previste nel RMM, nei casi indicati dal regolamento tecnico per il superamento del massimo limite fonometrico ammesso al termine di una sessione:
  - in gara al pilota è inflitta la retrocessione di 5 posizioni nella classifica della gara
  - in prova cronometrata (qualifica) al pilota è inflitta la penalità in tempo di 1 secondo (da sommare a quello ottenuto nel corso del turno di prove cronometrate in cui è stata commessa l'infrazione con conseguente arretramento nella griglia di partenza).

### Art. 8 - Prove Ufficiali

- Un turno di 20 minuti per la categoria S1 e un turno di 15 minuti per le categoria S2, S3, S4, S5, S Junior e S Young.

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 secondo il seguente criterio tra i piloti presenti alle O.P.:
- Prima prova di campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.;
  - Dalla seconda prova di campionato: secondo l'ordine di classifica di Campionato Assoluta ed assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15a posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

#### Art. 9 - Qualificazioni

- Un turno di 20 minuti per la categoria S1 e un turno di 15 minuti per le categoria S2, S3, S4, S5, S Junior e SYoung.
- A discrezione del DdG, le prove Ufficiali e le Qualifiche possono essere accorpate.

#### Art. 10 - Gara

- S1: Si disputerà su due corse di 15 minuti più 2 giri.
- S2 - S4: Si disputerà su due corse di 12 minuti più 2 giri per i gruppi "A" per i gruppi "B" 10 minuti più 2 giri.
- S3-S5-SYoung: Si disputerà su due corse di 12 minuti più 2 giri.
- S Junior: Si disputerà su due corse di 10 minuti più 2 giri

#### Art. 11 - Punteggi

- Categorie S1, S3, S5, S Junior e SYoung

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

- Categorie S2, S4:

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

#### 12 - Classifica finale

- La classifica finale terrà conto di tutti i risultati acquisiti in tutte le corse disputate.
- Se al termine del Campionato due o più piloti hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, devono 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 e cos " di seguito.
- Nella categoria S1 verrà stilata una classifica "Internazionali d'Italia" (classifica che determinerà il miglior punteggio assoluto tra tutti i piloti iscritti, sia italiani che stranieri), una classifica solo per i piloti in possesso di passaporto italiano (valida per l'assegnazione del titolo di CAMPIONE ITALIANO) e una classifica per il primo Rookie (valida per l'assegnazione del titolo di CAMPIONE ITALIANO ROOKIE in possesso di passaporto italiano). Per tutte le altre categorie l'assegnazione del titolo di CAMPIONE ITALIANO sarà riservata ai soli piloti in possesso di passaporto italiano. I punteggi non verranno riassegnati in nessun caso.

4. Nella categoria S Junior verrà stilata una classifica classe 65 e una classifica classe 85 al raggiungimento di 3 piloti x classe (65cc – 85cc).
5. Nella categoria S Young verrà stilata una classifica per la classe 125 e una per la classe 250 4t al raggiungimento di 3 piloti x classe (125cc 2T/4T - 250cc 4T).

#### Art. 13 - Premiazioni

1. Sono previste Coppe per i primi 3 per ogni categoria per manifestazione. Nella Categoria S1 sono previsti, anche, premi per i primi 3 Internazionali assoluti, i primi 3 Italiani assoluti e 1° Rookie. Nella Categoria SJunior sono previsti premi per i primi 3 assoluti nella classe 65cc e i primi 3 assoluti nella classe 85cc. Nella Categoria SYoung sono previsti premi per i primi 3 assoluti nella classe 125cc 2t/4t e i primi 3 assoluti nella classe 250cc 4t.
2. L'Organizzatore può a sua discrezione prevedere premi speciali.
3. L'assegnazione TABELLA ROSSA di leader della classifica verrà assegnata al leader del Campionato per ogni classe. Verrà assegnata al pilota che avrà il punteggio più alto tra i piloti italiani ed Internazionali.
4. A fine anno verranno premiati (medaglie fmi) i primi 3 campioni con passaporto italiano di ogni categoria e/o classi, e i primi 3 campioni classificati della categoria "Internazionali d'Italia" e il 1 rookie della categoria S1.
5. Il Montepremi Finale previsto per i piloti classificati con passaporto italiano a carico FMI è:
 

<b>S1 Internazionale</b>	<b>1° 1000</b>	<b>2° 600</b>	<b>3° 400</b>
<b>S1-S2-S3-S4-S5</b>	<b>1° 1000</b>	<b>2° 600</b>	<b>3° 400</b>

#### Art. 14 - Manifestazioni abbinate

1. Alle prove di Campionato Italiano Supermoto possono essere abbinate manifestazioni di contorno, proposte dai singoli organizzatori ed autorizzate dal Promotore e dal Settore Tecnico Sportivo - Area Sportiva.

#### Art. 15 - Norme di rinvio

1. Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento si rimanda al Regolamento Supermoto Titolo I - Disposizioni Generali e alle normative federali vigenti.

### TIME TABLE STANDARD 2022

TIME TABLE PROVVISORIO INTERNAZIONALI D'ITALIA 2022					
SABATO					
15.00	RIUNIONE ORGANIZZATIVA				
ORA	DALLE	ALLE	ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
15.30	16.00	16.10	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA- SOLO PILOTI S JUNIOR + BRIEFING</u>	S JUNIOR	30 MIN.
16.00	16.30	16.40	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA- SOLO PILOTI SYOUNG+BRIEFING</u>	SYOUNG	30 MIN.
16.30	17.00	17.10	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA – SOLO PILOTI S1+BRIEFING</u>	S1	30 MIN.
17.00	17.30	17.40	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA – SOLO PILOTI S2+BRIEFING</u>	S2	30 MIN.
17.30	18.00	18.10	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA – SOLO PILOTI S3+BRIEFING</u>	S3	30 MIN.
18.00	18.30	18.40	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA- SOLO PILOTI S4+BRIEFING</u>	S4	30 MIN.
18.30	19.00	19.10	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER <u>PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA – SOLO PILOTI S5+BRIEFING</u>	S5	30 MIN.

**Titolo III - Trofeo delle Regioni Supermoto****Art. 1 - Definizione**

1 - Viene istituito il Trofeo delle Regioni Supermoto per le classi ONROAD e OFFROAD

**Art. 2 - Licenze**

1 - Piloti in possesso di licenza Fuoristrada, Fuoristrada elite, Fuoristrada One Event, Estensione Velocità, Velocità e Velocità elite.

**Art. 3 - Classi e Categorie - Iscrizioni al Trofeo delle Regioni**

**1 - Offroad (categoria con tratto Offroad) ed Onroad (categoria solo asfalto).**

2 - Composizione squadre - Ogni rappresentativa regionale potrà essere composta da un massimo di tre piloti nella categoria offroad e due nella onroad, residenti nella regione stessa.

3 - Numero squadre ammesse - la Classe Offroad è aperta a max 25 squadre, la classe Onroad a max 31 squadre. La partecipazione è aperta a squadre di regione, designate dai Co.Re. di competenza. Si darà priorità a partecipare alle squadre A di ciascuna Regione e poi alle squadre B in base all'ordine d'iscrizione(giorno e ora), fino al raggiungimento delle squadre ammesse. La partecipazione è aperta a piloti residenti a San Marino: per tali piloti fa fede l'appartenenza al moto club.

4 - La mancata partecipazione di un pilota di una Regione comporta l'assegnazione alla relativa squadra di un punteggio formato dal numero massimo dei piloti verificati nella sua categoria + 1 per corsa.

**Art. 4 - Race Director**

1 - Per tale Trofeo è istituita la figura del Race Director.

**Art. 5 - Iscrizioni - Tasse e Contributi**

1 - I Co.Re. potranno inviare le iscrizioni al trofeo, a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale "sigma.federmoto.it" entro il 31 agosto 2022. Le stesse saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa da versare al Promotore. I numeri gara verranno assegnati dal Promotore, in base alle iscrizioni, come riportato nell'art.3.4

2 - Sono previsti i seguenti importi: euro 100,00 a pilota, sia nella classe offroad che in quella onroad.

3 - Servizio cronometraggio (Transponder) a totale carico della FMI.

**Art. 6 - Rappresentanti di Regione**

1 - Ogni Co.Re. dovrà nominare un rappresentante responsabile della/e squadra/e e comunicarne il nominativo, direttamente al promotore, 10 giorni prima della manifestazione. E' obbligatorio che partecipi alla riunione informativa, tenuta dal Race Director e dal Direttore di Gara, al termine delle O.P. Il rappresentante Regionale, sarà l'unico interlocutore riconosciuto dagli Ufficiali di Gara.

**Art. 7 - Operazioni preliminari e verifiche tecniche**

1 - Le Operazioni preliminari si svolgeranno il sabato dalle ore 16:00 alle ore 18:00. Dovranno essere espletate in ordine alfabetico per Regione.

2 - I piloti della classe Offroad saranno identificati con - Pilota 1 (tabella porta numeri fondo bianco, numeri neri) - Pilota 2 (tabella porta numeri fondo blu, numeri bianchi) - Pilota 3 (tabella porta numeri fondo giallo, numeri neri), il Responsabile della squadra dovrà fornire all'atto delle iscrizioni della squadra i nomi dei Piloti sopra indicati. Una volta comunicata tale scelta, si potrà cambiare, l'assegnazione di cui sopra, entro la fine delle OP, solo per sopravvenuto infortunio Pilota iscritto. Finite le verifiche non sarà possibile modificare le rappresentative e tale assegnazione varrà sia per le prove Ufficiali, prove di Qualifica, Superpole, Warm up, Gara 1, Gara 2 e Gara 3.

3 - I piloti della classe Onroad saranno identificati con - Pilota 1 (tabella porta numeri fondo rosso, numeri bianchi) - Pilota 2 (tabella porta numeri fondo nero, numeri bianchi), il Responsabile della squadra dovrà fornire all'atto delle iscrizioni della squadra, i nomi dei Piloti sopra indicati. Una volta comunicata tale scelta, si potrà cambiare l'assegnazione di cui sopra, entro la fine delle OP, solo per sopravvenuto infortunio del Pilota iscritto. Finite le verifiche non sarà possibile modificare le rappresentative e tale assegnazione varrà sia per le Prove Ufficiali, Prove di Qualifiche, Superpole, Warm up, Gara 1 e Gara 2.

**Art. 8 - Prove Ufficiali**

1 - Classe Offroad, ogni Pilota avrà a disposizione 15 minuti di Prove Ufficiali, si inizierà dal Pilota 1, a seguire il Pilota 2 ed Infine il Pilota 3, ogni Pilota dovrà rispettare il turno di appartenenza.

2 - Classe Onroad, ogni Pilota avrà a disposizione 15 minuti di Prove Ufficiali, si inizierà dal Pilota 1, a seguire il Pilota 2, ogni Pilota dovrà rispettare il turno di appartenenza.

**Art. 9 - Prove di Qualifica**

1 - Classe Offroad: ogni Pilota avrà a disposizione 15 minuti di Prove Ufficiali, si inizierà dal Pilota 1, a seguire il Pilota 2 ed Infine il Pilota 3, ogni Pilota dovrà rispettare il turno di appartenenza.

2 - Classe Onroad : ogni Pilota avrà a disposizione 15 minuti di Prove Ufficiali, si inizierà dal Pilota 1, a seguire il Pilota 2; ogni Pilota dovrà rispettare il turno di appartenenza.

**Art. 10 - Composizione griglia di partenza classe Offroad**

1 - Classe Offroad - al termine delle Prove di qualifica verranno assegnati i punteggi ad ogni turno ed ad ogni Pilota per turno di appartenenza ( Pilota 1 - Pilota 2 \_ Pilota 3), i punti saranno così assegnati; al Pilota che ha ottenuto la Pole Position verrà assegnato 1 Punto, al secondo 2 al terzo 3 e così via fino all'ultimo Pilota qualificato, la squadra con minor punti sarà la squadra prima classificata e così via fino all'ultimo posto in Griglia. In caso di parità di punti varrà il miglior risultato ottenuto, in caso di ulteriore parità varrà il risultato ottenuta dal Pilota 3.

2 - Le Squadre classificate ai prime 3 posti si giocheranno la Pole Position nella Superpole.

3 - Le altre squadre prenderanno posto sulla Griglia così come da Classifica al termine delle prove di qualifica, ovvero dal 4 posto in avanti. Qualsiasi sia il risultato della Superpole la squadra non potrà retrocedere oltre la Terza posizione sulla Griglia.

4 - Le squadre classificate ai primi 15 posti faranno la Finale A, le Squadre classificate dalla 16 posizione alla 25 posizione faranno la Finale B, la Squadra Vincitrice della Finale B andrà a disputare la Finale A, in caso di rinuncia di tale squadra si prenderà la squadra 2 classificata e così via.

**Art. 11- Composizione griglia di partenza classe Onroad**

- 1 - Classe Onroad - al termine delle Prove di qualifica verranno assegnati i punteggi ad ogni turno ed ad ogni Pilota per turno di appartenenza ( Pilota 1 - Pilota 2), i punti saranno così assegnati; al Pilota che ha ottenuto la Pole Position verrà assegnato 1 Punto, al secondo 2 al terzo 3 e così via fino all'ultimo Pilota qualificato, la squadra con minor punti sarà la squadra prima classificata e così via fino all'ultimo posto in Griglia. In caso di parità di punti varrà il miglior risultato ottenuto, in caso di ulteriore parità varrà il risultato ottenuto dal Pilota 2.
- 2 - Le Squadre classificate ai prime 3 posti si giocheranno la Pole Position nella Superpole.
- 3 - Le altre squadre prenderanno posto sulla Griglia così come da Classifica al termine delle prove di qualifica, ovvero dal 4 posto in avanti. Qualsiasi sia il risultato della Superpole la squadra non potrà retrocedere oltre la Terza posizione sulla Griglia
- 4 - Le squadre classificate ai primi 15 posti faranno la Finale A, le Squadre classificate dalla 16 posizione alla 31 posizione faranno la Finale B, la Squadra Vincitrice della Finale B andrà a disputare la Finale A, in caso di rinuncia di tale squadra si prenderà la squadra 2 classificata e così via.

**Art. 12- Superpole classi onroad e offroad**

- 1 - Ogni Pilota avrà a disposizione 1 giro lanciato e 1 Giro Cronometrato, quando inizierà il Giro lanciato il Direttore di Gara esporrà la Bandiera Verde.
- 2 - Al termine della Superpole si sommeranno i punteggi di ciascun pilota. La squadra con minor punteggio ottenuto, sarà la prima classificata e così via.

**Art. 13- Warm up**

- 1 - Tutte le classi svolgeranno un turno di Warm up di 10 minuti.

**Art. 14- Durata gare**

- 1 - Classe Offroad - le Gare avranno la durata di 15 Minuti + 2 Giri
- 2 - Classe Onroad - Le Gare avranno la durata di 12 Minuti + 2 Giri
- 3 - Nel caso in cui la gara venga interrotta per causa forza maggiore, senza aver disputato tutte le corse, la classifica di giornata verrà redatta sulla base dei risultati ottenuti in tutte le gare fatte.

**Art. 15- Finale B Offroad**

- 1 - Il Numero minimo delle squadre per fare la finale B è pari a 2 Squadre, nel caso non si raggiunga tale numero, la squadra classificata in 16 posizione al termine delle Qualifiche andrà direttamente in Finale A.
- 2 - La Pole Position andrà alla squadra classificata al 16 posto al termine delle Qualifiche e così via fino all'ultimo posto in Griglia.
- 3 - I Piloti prenderanno il Posto in griglia nel seguente modo; Pole Position al Pilota della squadra 16 Classificata, il secondo Pilota andrà al posto 11 Sulla Griglia, il terzo Pilota al posto 21 sulla griglia e così via fino a completare lo schieramento “ questo in caso di Finale B a 10 Squadre “. Il responsabile della squadra può scegliere la posizione in Griglia del Pilota della sua Squadra, “posizione 1 - 11 - 21”
- 4 - Al termine della gara verrà assegnato al pilota vincitrice un punto, due al secondo e così via fino all'ultimo classificato, la squadra con minori punteggio accederà direttamente in Finale A., in caso di parità risulterà la squadra con il pilota vincitrice della Finale B.

**Art. 16- Finale B Onroad**

- 1 - Il Numero minimo delle squadre per fare la finale B è pari a 2 Squadre, nel caso non si raggiunga tale numero, la squadra classificata in 16 posizione al termine delle Qualifiche andrà direttamente in Finale A.
- 2 - La Pole Position andrà alla squadra classificata al 16 posto al termine delle Qualifiche e così via fino all'ultimo posto in Griglia.
- 3 - I Piloti prenderanno il Posto in griglia nel seguente modo; Pole Position al Pilota della squadra 16 Classificata, il secondo Pilota andrà al posto 11 Sulla Griglia, e così via fino a completare lo schieramento “questo in caso di Finale B a 10 Squadre”. Il responsabile della squadra può scegliere la posizione in Griglia del Pilota della sua Squadra, “posizione 1 - 11”
- 4 - Al termine della gara verrà assegnato al pilota vincitrice un punto, due al secondo e così via fino all'ultimo classificato, la squadra con minori punteggio accederà direttamente in Finale A., in caso di parità risulterà la squadra con il pilota vincitrice della Finale B.

**Art. 17- Finale A Offroad**

- 1 - Ogni Pilota della squadra correrà due gare, Gara 1 sarà composta dal Pilota 1 e Pilota 2, Gara due sarà composta dal Pilota 1 e Pilota 3, Gara tre sarà composta dal Pilota 2 e dal Pilota 3.
- 2 - Allineamento in griglia, la Pole Position va alla squadra risultata prima dopo la Superpole, il secondo Pilota partirà dalla posizione 17 sullo schieramento e così via fino al completamento della griglia “in caso di Finale a 16 squadre”.
- 3 - Punteggi, al Pilota primo classificato verrà assegnato un Punto, al secondo 2 e così via, al termine delle tre Gare risulterà vincitrice la squadra con minor Punteggio, in caso di parità varrà il miglior risultato, in caso di ulteriore parità il risultato dell'ultima corsa.
- 4 - Scarto, ogni squadra potrà scartare il peggior risultato ottenuto, quindi verranno presi i migliori 5 risultati ottenuti dalla squadra.

**Art. 18- Finale A Onroad**

- 1 - I Piloti correranno due gare valevoli per la finale.
- 2 - Allineamento in griglia, la Pole Position va alla squadra risultata prima dopo la Superpole, il secondo Pilota partirà dalla posizione 17 sullo schieramento e così via fino al completamento della griglia “in caso di Finale a 16 squadre”.
- 3 - Punteggi, al Pilota primo classificato verrà assegnato un Punto, al secondo 2 e così via, al termine delle due Gare risulterà vincitrice la squadra con minor Punteggio, in caso di parità varrà il miglior risultato, in caso di ulteriore parità il risultato dell'ultima corsa.
- 4 - Scarto, ogni squadra potrà scartare il peggior risultato ottenuto, quindi verranno presi i migliori 3 risultati ottenuti dalla squadra.

**Art. 19- Premiazioni**

- 1 - Coppe per le prime tre squadre offroad e le prime tre squadre onroad. Coppe per la prima squadra B offroad e per quella onroad. Un trofeo per la Regione classificata prima nella classe offroad e uno per la classe onroad. Un trofeo per il manager della squadra vincente offroad e uno per la squadra onroad. Medaglie per tutti i partecipanti.

**Art. 20- Norme comuni**

- 1 - Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento si rimanda al Regolamento Sportivo Supermoto - Norme Generali alle normative federali vigenti.

## TIME TABLE TROFEO DELLE REGIONI SUPERMOTO 2022

SABATO				
15.30	RIUNIONE ORGANIZZATIVA			
ORA DALLE	ALLE	ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
16.00	17.00	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRASPONDER	ON ROAD MIN.	60
17.00	18.00	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRASPONDER	OFF ROAD MIN.	60
18.00	BRIEFING DIREZIONE GARA			
18.15	RIUNIONE DELEGATI CO.RE			

## Titolo IV - Regolamento Tecnico Supermoto

Il presente Regolamento contiene la normativa tecnica generale e di sicurezza che si applica a tutte Manifestazioni Motociclistiche di Supermoto. Eventuali deroghe alle norme del presente regolamento per Campionati Territoriali e trofei saranno valutate dalla STS o dai Co.Re. ed eventualmente indicate nel Regolamento Tecnico dedicato.

Fermo restando quanto stabilito nel RMM e nelle Norme Sportive del vigente Regolamento Supermoto, i motocicli che partecipano alle manifestazioni di Supermoto devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, tutti i componenti del motociclo sono liberi.

È compito del pilota assicurarsi che il proprio motociclo sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di un motociclo non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme. Al fine di garantire la sicurezza sui campi gara e di bilanciare le prestazioni dei motocicli che competono nelle varie Classi, la FMI si riserva la facoltà di introdurre, anche durante la stagione, variazioni regolamentari. La decisione in merito all'applicazione di tali variazioni spetta al Settore Tecnico-Sportivo (STS), una volta sentito il parere del Comitato Supermoto e della Commissione Tecnica.

Durante la stagione 2022 la FMI riceverà le Ordinanze, i Decreti Governativi e le direttive emanate dall'Ufficio dello Sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri, aggiornando ove richiesto le proprie linee guida in materia di prevenzione dei contagi da Sars-COV-2. Nel caso quanto stabilito nel Regolamento Supermoto, nei Regolamenti Tecnici, negli allegati e nella documentazione integrativa differisca o sia in contrasto con le suddette Linee Guida, queste ultime avranno valore di normativa sostitutiva fino al concludersi dell'emergenza Sars-COV-2.

**ART. 1 - GENERALITÀ****1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO**

1.1 - Si definisce motociclo un veicolo avente due, tre o quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce (pilota). Tutte le ruote devono essere a contatto con il suolo, eccetto in casi momentanei ed in circostanze eccezionali. I motocicli a due ruote, durante il moto, tracciano sul suolo una sola linea ideale, quelli a tre ruote possono tracciare sul suolo due o tre linee ideali parallele.

1.2 - Il motociclo da Supermoto è un motociclo derivato da moto da Motocross e da Enduro o un motociclo di produzione destinato alla disciplina Supermoto.

**2 - OPERAZIONI PRELIMINARI**

2.1 - La verifica tecnica pre-gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nel presente Regolamento. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere ritenuta una valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi al Regolamento Tecnico.

2.2 - Alle OP tutti i motocicli devono essere presentati per la punzonatura con tutti i componenti integri ed in buono stato di conservazione oltre che conformi ai parametri minimi di sicurezza illustrati nel presente regolamento.



- Il Commissario Tecnico FMI (CT), sentito il parere della Giuria (qualora presente), ha la facoltà di rifiutare l'ammissione alle prove o alla gara di motocicli giudicati non conformi e/o non sicuri. In caso di controversia, la decisione finale spetta al CT.
- 2.3 - La punzonatura del motociclo (telaio) 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 (CT) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata.
- 2.4 - Alle operazioni preliminari (OP), ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Fanno eccezioni le classi S1, OffRoad ed OnRoad (Trofeo Regioni) in cui è consentita la punzonatura di un massimo di 2 motocicli per pilota. 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.
- 2.5 - È ammesso punzonare lo stesso motociclo a nome di un massimo di due piloti a condizione che vengano rispettate le norme tecniche ed i tempi di permanenza al parco chiuso.
- 2.6 - Il controllo sulla conformità delle punzonature avviene di norma all'ingresso della pista/zona di attesa ma il CT ha facoltà di effettuare ulteriori controlli in qualsiasi momento dell'evento. Sono ammessi in pista unicamente motocicli punzonati con i punzoni in buone condizioni, il mancato rispetto del presente articolo è equiparato ad una irregolarità tecnica.
- 2.7 - La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Nelle manifestazioni di Campionato Italiano la punzonatura di un motociclo sostitutivo (telaio) viene sanzionata con la partenza dall'ultima posizione in griglia nella prima gara successiva alla richiesta di punzonatura all'interno della medesima manifestazione, come specificato nelle Norme Sportive del presente Regolamento.
- 2.8 - Una qualsiasi azione non conforme a quanto stabilito, riguardo alla sostituzione del telaio di un motociclo già punzonato, è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 3 - VERIFICHE TECNICHE E PARCO CHIUSO**
- 3.1 - I motocicli devono essere conformi al presente Regolamento Tecnico in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova.
- 3.2 - Sulle caratteristiche dei componenti di un motociclo che a seguito di incidente/caduta dovessero presentare modifiche/rotture, non è ammesso reclamo. Si specifica che l'impossibilità di reclamo riguarda unicamente la modifica/rottura chiaramente occorsa a seguito dell'incidente/caduta e non le caratteristiche generali del componente stesso. In ottemperanza a quanto indicato nel presente articolo, la decisione sulla ammissibilità o meno di un reclamo su un motociclo che abbia subito incidente/caduta è ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato sentito il parere del 1 Commissario Tecnico.
- 3.3 - In sede di verifica tecnica, il CT preposto ha 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 CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.

- 3.4 - L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo, negli allegati e nella documentazione integrativa sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.
- 3.5 - Al termine delle gare di ogni classe deve essere verificata, al minimo, la corrispondenza delle punzonature dei motocicli dei primi tre piloti classificati; al termine dell'ultima gara di ogni classe i motocicli dei primi 3 piloti classificati in ciascuna gara della classe più un motociclo sorteggiato a cura del CT, devono rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti.
- 4 - MOTOCICLI PERICOLOSI**
- 4.1 - Il CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo ritenuto pericoloso. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ri-punzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione.
- 4.2 - In qualsiasi momento dell'evento, il CT 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 CT.
- 4.3 - Il CT ha facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine di simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota può rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.
- 5 - CILINDRATA**
- 5.1 - Il numero dei cilindri di un motore è determinato dal numero delle camere di combustione.
- 5.2 - Le misure di cilindrata e rapporto di compressione vengono effettuate seguendo le procedure illustrate nell'Allegato "Cilindrata e rapporto di compressione" vigente Regolamento Velocità. Il mancato rispetto dei limiti imposti sulla cilindrata è sanzionato come una irregolarità tecnica.
- 6 - MARCATURA COMPONENTI MOTOCICLO**
- 6.1 - In qualunque momento della manifestazione il 1 CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo.
- 6.2 - La rimozione delle marcature per effettuare interventi di manutenzione è ammessa, ma deve essere preventivamente concordata con il 1 CT. Il 1 CT ha la facoltà di richiedere che l'intervento sia effettuato in sua presenza e/o di verificare la conformità dei componenti marcati.
- 6.3 - È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista. La verificata assenza o manomissione di una o più marcature è equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 6.4 - La sanzione prevista per l'irregolarità tecnica di un componente marcato, per l'assenza o la manomissione di marcature, si applica (anche retroattivamente) a tutte le sessioni della manifestazione in cui il componente marcato è stato utilizzato.

## **Art. 2 - CLASSI DEI MOTOCICLI**

- 1 - Sono ammessi alle classi previste nei Regolamenti Sportivi delle manifestazioni di Supermoto motocicli monocilindrici e bicilindrici, equipaggiati con motori 2T e 4T aspirati, come descritti di seguito.

CLASSE	CILINDRATA
S1	fino a 450 cc 4T e fino a 300 cc 2T
S2	fino a 750 cc 4T e fino a 500 cc 2T
S3	fino a 450 cc 4T e fino a 300 cc 2T (categoria Under 24)
S4	fino a 450 cc 4T e fino a 300 cc 2T (categoria solo asfalto)
S5	fino a 750 cc 4T e fino a 500 cc 2T (categoria Over 40)
S Young	125 cc 2T, 125cc 4T e 250cc 4T (categoria Under 18)
S Junior	65cc e 85cc (non è consentito uso motocicli monomarcia)
OffRoad (Trofeo Regioni)	fino a 750cc 4T e fino a 500cc 2T
OnRoad (Trofeo Regioni)	fino a 450cc 4T e fino a 300cc 2T

### Art. 3 -CICLISTICA

#### 1 - PIASTRE DI STERZO

1.1 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati.

#### 2 - MANUBRI E COMANDI MANUBRIO

2.1 - Le estremità esposte dei manubri devono essere protette otturando i fori o ricoprendole in gomma.

2.2 - La larghezza dei manubri, intesa come distanza tra i bordi estremi delle manopole, deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. L'uso di semi-manubri è vietato. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.

2.3 - I manubri devono essere posizionati sui motocicli con la piega rivolta verso l'alto. Nessun punto del manubrio (manopole comprese) deve essere posizionato più in basso del piano orizzontale passante per il punto di appoggio inferiore del manubrio sui morsetti di fissaggio. La misura viene effettuata a motociclo in posizione verticale, con sterzo dritto e con entrambe le ruote a terra. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.

2.4 - I morsetti di fissaggio dei manubri devono essere accuratamente raccordati ed essere realizzati in modo da evitare zone di rottura nei manubri durante le normali condizioni di utilizzo. Riparare manubri mediante saldatura è vietato.

2.5 - È obbligatorio l'utilizzo di una protezione sulla parte centrale del manubrio o sulla barra trasversale, qualora presente. La protezione deve essere tale da proteggere adeguatamente il pilota in caso di urti. La decisione ultima sull'idoneità della protezione è ad insindacabile giudizio del Commissario Tecnico.

2.6 - Tutte le leve di comando sui manubri devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica con un diametro minimo di mm. 16, eventualmente schiacciata fino ad uno spessore minimo di mm. 14. L'estremità della leva di comando sui manubri deve essere parte integrante della leva stessa o essere saldamente fissata ad essa. Ciascuna leva di comando deve essere montata su di un perno di rotazione indipendente.

2.7 - È obbligatorio l'uso di paramani specifici per la disciplina del Supermoto, posizionati in maniera tale da proteggere le leve anteriori da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli. Per i paramani l'uso del carbonio come materiale costruttivo è vietato. I paramani non devono presentare bordi taglienti o appunti, non devono intralciare l'azionamento delle leve anteriori da parte del pilota e non devono impedire a quest'ultimo di lasciare l'impugnatura del manubrio in caso di necessità.

2.8 - Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. I comandi dell'acceleratore meccanici, anche in presenza di un sistema "ride by wire", devono prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas. Il presente articolo non si applica ai motocicli con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.

#### 3 - PEDANE E COMANDI PEDANE

3.1 - Le pedane devono essere ripiegabili e devono essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.

3.2 - Le estremità delle pedane devono essere realizzate in modo da avere la più ampia superficie di contatto, arrotondate allo scopo di ridurre il rischio di lesioni a danno del pilota in caso di incidente.

3.3 - Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.

3.4 - Ciascun pedale di comando deve essere montato su di un perno di rotazione indipendente.

3.5 - Il pedale del freno, se articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

#### 4 - NON CONFORMITÀ CICLISTICA

4.1 - Salvo quando diversamente specificato nei singoli punti dell'articolo 3, l'uso in pista di motocicli non conformi a quanto prescritto nell'articolo 3 è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

### Art. 4 -SOSPENSIONI

1 - Le sospensioni anteriori e posteriori sono libere nei limiti di quanto stabilito nell'articolo a seguire.

2 - Per le forcelle a steli rovesciati la lunghezza massima dello stelo, visibile al di fuori del fodero, quando la ruota anteriore è sollevata da terra, non deve essere inferiore a mm 250. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.

### Art. 5 -IMPIANTO FRENANTE

1 - Tutti i motocicli devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota. L'impianto frenante anteriore può essere mono-disco o bi-disco. È ammesso montare una pompa freno posteriore, aggiuntiva o sostitutiva, sul manubrio del motociclo.

2 - Per il fissaggio delle pinze freno è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione. È raccomandato, ma non obbligatorio, assicurare i suddetti bulloni mediante un filo da legatura che ne impedisca lo svitamento accidentale (obbligatorio nel caso di interposizione di un adattatore).

3 - L'uso in pista di motocicli non conformi a quanto prescritto nell'articolo 5 è sanzionato irregolarità tecnica.

### Art. 6 - CERCHI RUOTA

1 - Modifiche del mozzo, del canale e delle razze (se presenti) così come prodotti dal costruttore, sono vietati. Sono ammesse verniciature e trattamenti anti-slip.

2 - Il canale del cerchio ruota non deve essere deformato o danneggiato. Devono essere presenti tutti i raggi previsti dal costruttore registrati alla corretta tensione (per le ruote a raggi). Il CT ha facoltà di rifiutare motocicli con cerchi reputati non sicuri.

3 - L'uso di ruote foniche sul cerchio ruota posteriore è vietato.

- 4 - L'uso di cerchi ruota in materiale composito (es. fibra di carbonio e/o kevlar), è vietato.
- 5 - L'uso in pista di motocicli non conformi a quanto prescritto nell'articolo 6 è sanzionato come irregolarità tecnica

#### Art. 7 -PNEUMATICI

##### 1 - GENERALITÀ PNEUMATICI

- 1.1 - Sono ammessi pneumatici slick, intagliati da stampo e rain sia nelle sessioni dichiarate bagnate dal Direttore di gara (o Race Director) che in quelle asciutte (non dichiarate bagnate dal Direttore di Gara o Race Director). Gli pneumatici possono essere omologati per uso stradale o marcati NHS. La larghezza degli pneumatici deve essere scelta tenendo conto della larghezza del canale del cerchio ruota.
- 1.2 - Su tutti gli pneumatici sono ammessi intagli supplementari purchè siano effettuati da personale specializzato mediante attrezzatura appositamente costruita per questo scopo.
- 1.3 - Gli pneumatici intagliati devono essere sostituiti quando la profondità del battistrada sia inferiore al valore minimo fissato dal costruttore.
- 1.4 - Nel montaggio dello pneumatico sul cerchio ruota è obbligatorio rispettare il senso di marcia indicato dal costruttore. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.

##### 2 - PUNZONATURA PNEUMATICI

- 2.1 - Nelle Classi indicate di seguito è stabilito un numero massimo di pneumatici utilizzabili durante le prove cronometrate (qualificazioni) e le gare. Gli pneumatici contingentati vengono resi riconoscibili e conteggiati mediante l'applicazione di sticker. Gli sticker devono essere ritirati dal pilota durante le OP.

CLASSE	N STICKER
S1	4
S2, S3, S4, S5, S Young	3
S Junior	2
OffRoad ed OnRoad	4

(Trofeo regioni, per pilota)

Nel caso il Direttore di Gara (o Race Director) dichiari la prova di qualificazione o la gara bagnata sugli pneumatici rain utilizzati, non vi è obbligo di applicare gli appositi sticker (gli pneumatici non necessitano di essere bollinati). In caso in cui il pilota decida di entrare con le gomme slick, le stesse andranno stickerate.

In caso di prova di qualificazione o gara asciutta (non dichiarate bagnate dal Direttore di Gara o Race Director) sugli pneumatici utilizzati, siano essi slick, intagliati o rain, devono essere applicati gli appositi sticker (gli pneumatici devono essere bollinati).

- 2.2 - I pilota, ha il compito di accertare la conformità degli sticker all'atto del ritiro degli stessi. Il mancato ritiro, il mancato controllo all'atto del ritiro o la perdita di parte o di tutti gli sticker non vengono accettati come valida giustificazione per la mancata apposizione degli sticker sugli pneumatici. La responsabilità ultima riguardo al ritiro ed alla gestione degli sticker è del pilota.
- 2.3 - Gli sticker devono essere apposti sulla spalla sinistra dello pneumatico (lato comando frizione), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima di entrare in pista. Per l'apposizione del/degli sticker sulla spalla destra dello pneumatico, nei casi reiterati, ad insindacabile giudizio del Commissario Delegato, può essere comminata la sanzione per inosservanza degli obblighi dei piloti.

- 2.4 - Il controllo sulla conformità degli sticker è di norma eseguito in ingresso pista/zona di attesa. Ulteriori controlli possono essere effettuati dal CT in qualunque momento. Il mancato arresto del motociclo per il tempo necessario al controllo è considerato un'inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 2.5 - In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici viene sanzionata con un'ammenda per inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 2.6 - Lo scambio di sticker tra piloti, anche se appartenenti al medesimo team, è vietato. In caso di scambio tra piloti di uno o di entrambi gli sticker, o comunque di utilizzo di sticker con codici diversi da quelli assegnati al pilota per l'evento, in caso di manomissione di sticker gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto. La punzonatura manuale degli pneumatici prevede: un'ammenda per inosservanza degli obblighi dei piloti ed in aggiunta l'equiparazione ad irregolarità tecnica.
- 2.7 - Al termine della sessione, il pilota deve consegnare al CT un numero di sticker equivalente al numero di pneumatici che gli sono stati punzonati manualmente. Gli sticker consegnati devono essere apposti dal CT sugli pneumatici punzonati manualmente. La mancata consegna viene equiparata ad una irregolarità tecnica.
- 2.8 - Nel caso uno pneumatico con sticker già apposto presenti dei difetti tali da comprometterne la sicurezza d'uso il Fornitore dello pneumatico, qualora presente in circuito, può richiederne la sostituzione al CT. La decisione finale sulla sostituzione dello pneumatico spetta al CT. L'eventuale pneumatico sostitutivo deve avere le medesime caratteristiche (marca, modello, mescola e misure) di quello sostituito.

#### Art. 8 -SERBATOIO E CARBURANTE

##### 1 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 1.1 - Gli attacchi del serbatoio devono essere realizzati in modo da resistere ad eventuali contatti violenti, cadute od altre sollecitazioni estreme derivanti dall'uso sui campi di gara.
  - 1.2 - Il tappo del serbatoio è libero a condizione che, una volta chiuso, garantisca tenuta perfetta. L'uso di una valvola di non ritorno che impedisca la fuoriuscita di carburante dal serbatoio è obbligatoria.
  - 1.3 - Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.
- ##### 2 - CARBURANTE
- 2.1 - Gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti vigente Regolamento Velocità.
  - 2.2 - Unicamente per i motocicli con motore 2 tempi, è ammesso miscelare il carburante con un olio al solo fine di lubrificare il motore. L'olio da miscela non deve contenere additivi o sostanze che alterino le proprietà del carburante elencate nell'allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità.
  - 2.3 - Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti vigente Regolamento Velocità.
- ##### 3 - NON CONFORMITÀ SERBATOIO E CARBURANTE
- 3.1 - Il mancato rispetto delle norme specificate nell'intero articolo 8 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

**Art. 9 -ALIMENTAZIONE**

- 1 - Nulla oltre al carburante, all'olio di miscela (per soli i motori 2T), all'aria atmosferica ed agli eventuali gas provenienti dagli sfiati motore può essere immesso in camera di combustione attraverso il sistema di alimentazione.
- 2 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio del carburante non è considerato un sistema di sovralimentazione, così come non lo è l'iniezione di carburante, anche quando avviene direttamente nella camera di combustione (iniezione diretta).
- 3 - 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.
- 4 - Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 9 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

**Art. 10 - MOTORE****1 - RECUPERO SFIATI MOTORE**

- 1.1 - I motocicli con motore 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, conforme a quanto stabilito nei punti a seguire.
  - a) I tubi di spurgo o di sfianto della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
  - b) Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- 1.2- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfianto 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.
- 1.3 - La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.
- 1.4- Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 10.1 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

**2 - PUNZONATURA (DEL CARTER) MOTORE**

- 2.1- La punzonatura del carter consiste nell'applicazione di sticker, legatura con piombino o vernici indelebili in modo da rendere identificabile il motore, lasciando la possibilità di effettuare riparazioni e/o revisioni intervenendo sugli organi del motore senza rimuovere la punzonatura.
- 2.2- La decisione ultima sulla posizione e la tipologia dei punzoni spetta al CT. I motori devono essere presentati per la punzonatura perfettamente sgrassati, secondo le istruzioni dei Commissari.
- 2.3- Durante le OP del Campionato Italiano è obbligatorio far punzonare il motore. L'utilizzo in pista di un motore privo di punzoni, con punzoni danneggiati o non conformi comporta l'immediata apposizione di nuovi punzoni ed è equiparato ad una irregolarità tecnica. Il controllo sulla conformità delle punzonature avviene di norma all'ingresso della pista/zona di attesa ma il CT ha facoltà di effettuare ulteriori controlli in qualsiasi momento dell'evento.
- 2.4- Nelle manifestazioni di Campionato Italiano la punzonatura di un motore sostitutivo viene sanzionata con la partenza dall'ultima posizione in griglia nella prima gara successiva alla richiesta di punzonatura all'interno della medesima manifestazione, come specificato nelle Norme Sportive del presente Regolamento.

- 2.5- Il motore è punzonato a nome di un pilota, è quindi vietato lo scambio di motori già punzonati tra piloti. È ammesso punzonare lo stesso motore a nome di un massimo di due piloti, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche ed i tempi di permanenza al parco chiuso.

**Art. 11 - TRASMISSIONE**

- 1 - Sui motocicli con trasmissione finale a catena, nel caso non sia parte integrante del forcellone, è obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra la catena e la corona. Una protezione con la medesima funzione deve essere collocata anche nella zona del pignone.
- 1.2 - L'uso in pista di motocicli con protezioni non conformi o assenti è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità delle protezioni è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

**Art. 12 - RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**

- 1 - Il tappo di carico del radiatore dell'acqua è libero purchè garantisca una tenuta perfetta del circuito di raffreddamento e venga assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.
- 2 - L'unico liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito dell'acqua è l'acqua pura.
- 3 - Tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, eventuali radiatori, eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito.
- 4 - Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 12 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

**Art. 13 - IMPIANTO ELETTRICO****1 - GENERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO**

- 1.1 - Per impianto elettrico si intende l'insieme di tutti i dispositivi, strumenti, cablaggi elettrici e/o elettronici necessari al funzionamento del motociclo, alla gestione e controllo del motore, alla visualizzazione, trasmissione ed acquisizione dei dati.
- 1.2 - Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, l'impianto elettrico come definito nell'articolo precedente è libero.
- 1.3 - L'uso di apparecchiature elettroniche di qualsiasi genere, allo scopo di trasmettere informazioni (dati o voce) da o per un motociclo mentre esso è in movimento con il motore avviato (telemetria), è vietato (l'acquisizione dei dati è pertanto ammessa). Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica. Fanno eccezione all'articolo precedente i dispositivi per la visualizzazione del tempo sul giro a bordo del motociclo (purchè non interferiscano con le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio) e gli eventuali dispositivi di trasmissione e/o ricezione dati (es. dispositivi video, apparecchiature cronometriche etc.) forniti dall'organizzatore ed autorizzati dal DdG (o Race Director).
- 1.4 - I sensori della velocità della ruota posteriore sono vietati. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.

- 1.5 - Sul 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 mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come irregolarità tecnica.
- 2 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE
- 2.1 - Qualora richiesto, le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio, devono obbligatoriamente essere montate sul motociclo.
- 2.2 - È compito del pilota o di un suo incaricato per lui, assicurarsi che le apparecchiature di cronometraggio siano correttamente montate e se previsto alimentate, prima dell'ingresso in pista durante i turni di prove e le gare. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 3 - DISPOSITIVI VIDEO
- 3.1 - Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'Organizzatore della manifestazione, o il Promotore del Campionato, possono richiedere al DdG (o Race Director) l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il DdG ha facoltà di rifiutare il montaggio e l'uso di suddetti dispositivi.
- 3.2 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal DdG (o Race Director) è sanzionato come una inosservanza degli obblighi dei piloti.
- 3.3 - Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

#### Art. 14 - CARROZZERIA

- 1 - GENERALITÀ CARROZZERIA
- 1.1 - Tutti i bordi esposti della carrozzeria, devono essere arrotondati. Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del presente Regolamento.
- 2 - CARENATURA
- 2.1 - I motocicli da Supermoto devono essere privi di carenatura.
- 3 - PARATIA DI PROTEZIONE
- 3.1 - I motocicli devono montare una paratia, possibilmente con i bordi rialzati, posizionata sotto il motore in modo da limitare le perdite di liquidi in caso di rottura del motore stesso. Sul fondo della paratia è obbligatorio disporre materiale assorbente non infiammabile al fine di ridurre la fuoriuscita di olio e ritardare la propagazione di eventuali fiamme.
- 4 - PARAFANGHI
- 4.1 - L'uso dei parafanghi è obbligatorio. I parafanghi devono essere di dimensioni tali da non costituire pericolo in caso di contatto con altri piloti e tali da fornire una protezione efficiente dal fango, acqua e detriti eventualmente sollevati dagli pneumatici. Per i parafanghi, l'uso del carbonio come materiale costruttivo è vietato.
- 5 - NUMERI DI GARA E TABELLE PORTA-NUMERO
- 5.1 - Tutti i motocicli devono esporre una tabella porta-numero anteriore e due laterali (una per ogni lato del motociclo). La posizione, le dimensioni ed i colori scelti per la tabella porta-numero e per i numeri di gara, devono essere tali da essere chiaramente visibili dagli Addetti al Percorso presenti su entrambi i lati del percorso e conformi a quanto indicato negli articoli a seguire.

- 5.2 - Salvo quando diversamente specificato nelle Norme Sportive del presente regolamento o dei singoli Campionati e Trofei vale quanto stabilito nei punti a seguire.
- Il colore delle tabelle porta-numero e dei numeri di gara è libero. Fa eccezione il colore rosso per le tabelle porta-numero che viene assegnato dal Promotore al pilota leader della classifica
  - Il numero di gara è assegnato dal Promotore a seguito richiesta con modulo specifico e deve essere mantenuto per tutto il Campionato.
- 5.3 - Fermo restando quanto stabilito negli articoli precedenti si specifica che:
- Il colore del numero di gara deve essere nettamente contrastante col colore del fondo e devono essere opachi tali da non riflettere la luce del sole.
  - È ammesso l'utilizzo di massimo 3 cifre per i numeri di gara, fermo restando il rispetto della visibilità.
- 5.4 - Qualora richiesto dal Promotore i piloti hanno l'obbligo di applicare gli adesivi dei forniti dal promotore stesso nei punti e nel numero stabiliti da quest'ultimo.
- 6 - NON CONFORMITÀ CARROZZERIA
- 6.1 - Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 14 è sanzionato come una irregolarità tecnica. Fanno eccezione gli articoli inerenti i numeri di gara e le tabelle porta-numero per i quali l'uso in pista di motocicli non conformi è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità dei numeri di gara e delle tabelle porta-numero è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

#### Art. 15 - IMPIANTO DI SCARICO

- 1 - GENERALITÀ IMPIANTO DI SCARICO
- 1.1 - Per impianto di scarico si intende l'insieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.
- 2 - CRITERI COSTRUTTIVI
- 2.1 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro in modo tale da non sollevare polvere, non imbrattare i freni o gli pneumatici, ne costituire in alcun modo disturbo per i piloti che seguono.
- 2.2 - L'estremità dei terminali di scarico non deve sporgere oltre la tangente verticale allo pneumatico posteriore del motociclo, deve essere orizzontale e parallela (tolleranza +/- 10°) all'asse longitudinale del motociclo per una lunghezza minima di mm 30.
- 2.3 - Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- 2.4 - Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 15.2 è sanzionato come una irregolarità tecnica.
- 3 - PROVA FONOMETRICA
- 3.1 - Il massimo livello fonometrico ammesso per le diverse tipologie di motociclo, il metodo e la procedura di misura, le tolleranze ammesse, le disposizioni generali inerenti la prova fonometrica sono indicate nel vigente Regolamento Controlli Fonometrici.
- 3.2 - In aggiunta a quanto previsto nel vigente Regolamento Controlli Fonometrici si specifica che il superamento al termine dei turni di prove ufficiali cronometrate e delle gare è sanzionato come previsto nelle Norme Sportive del presente Regolamento.



**Art. 16 - MATERIALI COSTRUTTIVI**

- 1 - L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del forcellone, del perno forcellone e dei manubri è vietato.
- 2 - L'uso dei materiali compositi come materiale costruttivo per piastre di sterzo, braccialetti manubrio, manubri, supporti pedana, pedane poggia piedi, cerchi ruota, parafranghi, paramani, fiancattine e convogliatori è vietato.
- 3 - Le piste frenanti dei dischi freno devono essere costruite in lega di ferro.
- 4 - Salvo quando diversamente specificato nei Regolamenti di Classe, per il fissaggio delle parti strutturali è ammessa unicamente bulloneria in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio può essere utilizzata unicamente per il fissaggio di parti non strutturali.
- 5 - Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di legatura, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 6 - In caso di controversia, la decisione finale sull'adeguatezza della bulloneria spetta al CT preposto. Il mancato rispetto delle norme sui materiali costruttivi è sanzionato come irregolarità tecnica.

**Art. 17 - COMPONENTI VIETATI**

- 1 - È obbligatorio rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire.
  - a) Specchi retrovisori.
  - b) Pedane passeggero e piastre pedane passeggero se non integrate con quelle del pilota.
  - c) Cavalletto centrale e stampella laterale.
  - d) Porta-targa e targa.
  - e) Borsa degli attrezzi.
  - f) Gancio per il casco e maniglie per il passeggero.
  - g) Attacchi per borse e bauletto.
  - h) Fanale/i anteriore/i.
  - i) Fanale/i posteriore/i.
  - j) Indicatori di direzione ed avvisatore acustico.
  - k) Catalizzatore.

Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. Il rifiuto a conformarsi alle richieste del CT riguardo la conformità delle protezioni è equiparato ad un'irregolarità tecnica.

**Art. 18 - ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE DEL PILOTA**

- 1 - Per tutti i piloti è obbligatorio l'uso di tute di pelle, stivali da motociclismo (cross o velocità), casco integrale (cross o velocità), guanti e paraschiena.
- 2 - E' obbligatorio l'uso delle protezioni del torace CHEST EN 1621-3 Livello 2 e Paraschiena EN-1621-2 Livello 2 (Fullback - Cetralback - Lowerback).
- 3 - I materiali in pelle devono avere uno spessore equivalente almeno a 1,5 mm e possedere le seguenti caratteristiche:
  - 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.

- 4 - La tuta dev'essere in pelle con protezione sui gomiti e ginocchia realizzate in materiale non metallico (Certificazione ammessa EN 13595-1,2,3,4).  
E' vietato l'uso delle tute a due pezzi.
- 5 - Il paraschiena è OBBLIGATORIO Certificazione EN1621-2 Livello 2 (Fullback - Cetralback - Lowerback)
- 6 - E' obbligatorio l'uso di guanti in pelle (Certificazione EN 13594) e/o materiale resistente all'abrasione.
- 7 - CHEST Protector Supermoto Body Protection 2020 - CHEST 1621-3 Livello 2

**Art. 19 - CASCHI**

- 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.
- 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.
- 3 - Il Casco deve riportare al suo interno, l'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo lo Standard europeo (EN 22.05/P), giapponese (JIST 8133:2007 e successivi) o statunitense (SNELL M 2010 e successivi).
- 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.
- 5 - A seguito di incidente che abbia provocato un impatto del casco, lo stesso deve essere portato al Commissario Tecnico per la verifica.

**Art. 20 - PROTEZIONE PER GLI OCCHI**

- 1 - E' consentito l'uso di occhiali, occhiali di protezione, visiere, purché realizzate con materiale infrangibile. (Certificazione EN1938) Le visiere dei caschi non debbono essere parte integrante del casco.
- 2 - E' vietato l'impiego di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo.

**Art. 21 - STIVALI**

- 1 - Il pilota deve indossare stivali adeguati alla disciplina che insieme alla tuta di pelle assicurano una completa protezione della cute della gamba (Certificazione EN 13634).

**Art.22 - CERTIFICAZIONE ABBIGLIAMENTO**

- 1 - Per gli acquisti successivi al 20 aprile 2019, oltre alle sigle delle certificazioni sopra riportate, sarà in vigore la "Certificazione equivalente ai sensi del Regolamento UE 2016/425".

**Art. 23 - TUTELA AMBIENTALE**

- 1 - Anche su superfici asfaltate, è raccomandato l'utilizzo di tappetini nelle zone del paddock ove sono ricoverati i motocicli e/o dove vengono eseguiti i lavori di manutenzione sui motocicli stessi.  
I tappetini devono essere di dimensioni e materiali tali da evitare spargimenti sul terreno di liquidi, solventi, olii, vernici o di qualsiasi altro prodotto dannoso per l'ambiente.