



Federazione
Motociclistica
Italiana

FMI **2025**

Supermoto



Supermoto

INDICE

Titolo I - Disposizioni generali.....	pag. 3
Titolo II - Campionato Italiano e Internazionale d'Italia Supermoto.....	pag. 20
Titolo III - Trofeo delle Regioni Supermoto.....	pag. 26
Titolo IV - Regolamento Tecnico Supermoto.....	pag. 31
Titolo V - Trofeo Centro Sud Supermoto.....	pag. 47
Titolo VI - Trofeo Nord Est Supermoto.....	pag. 51

REGOLAMENTO SUPERMOTO 2025

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 - 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 Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
3. Il Coordinatore 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 Coordinatore 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.

Approvato dal Consiglio Federale n.30 del 14 Dicembre 2024 con deliberazione n. 885.
 Modificato con deliberazione d'urgenza n. 89 del 17/03/2025.
 Modificato con deliberazione d'urgenza n. 186 del 22/09/2025.
 Pubblicato il 24/09/2025.

5. La funzione di Coordinatore 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 Coordinatore 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:
 - a) 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
 - b) programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità Supermoto
 - c) 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
 - d) programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe

Art. 3 - Promotore

1. 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.
2. 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

1. 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.
2. Alle manifestazioni di Supermoto possono partecipare i motocicli, secondo quanto previsto nella sezione Tecnica del presente Regolamento.
3. 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.
4. 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.
5. L'assegnazione delle manifestazioni Supermoto è soggetta alla comprovata capacità organizzativa ed alle caratteristiche dell'impianto.

4. 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.

Art. 5 - Partecipazione alle manifestazioni di Supermoto: Licenze

1. 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.
2. Per la **stagione sportiva 2025**, 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 Road
 - Fuoristrada
 - Fuoristrada Elite
 - Fuoristrada One Event
 - Velocità
 - Velocità Elite
3. Inoltre, se le manifestazioni di Supermoto a carattere nazionale sono iscritte a calendario degli **"eventi NMFP della FIM"** o **"FIM Europe Open"** possono parteciparvi:
 - **FIM: Piloti in possesso di idonea Licenza FIM;**
 - FIME: Piloti tesserati con federazioni straniere in possesso di licenza e starting permission.
4. Il presente Regolamento stabilisce i licenziati ammessi a partecipare ad ogni manifestazione, le relative Licenze sportive richieste, fatte salve limitazioni di età e/o ranking previste.
5. Il limite per l'età minima inizia dalla data del compleanno del pilota.
6. Il limite per l'età massima termina alla fine dell'anno in cui il pilota compie gli anni.

Art. 6 - Responsabilità del M.C. Organizzatore

1. 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.
2. 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.
3. Il Moto Club Organizzatore di manifestazioni Supermoto è responsabile per i seguenti incarichi:
 - a) ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendendo visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;
 - b) informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.

4. 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.
Bandiera NERA	Arresto per il pilota indicato

BANDIERE DI SEGNALAZIONE



BANDIERA GIALLA

FISSA Pericolo:

procedere con cautela, divieto di sorpasso e di effettuare salti.

AGITATA Pericolo imminente:

prepararsi a fermarsi, divieto di sorpasso e di effettuare salti.



BANDIERA VERDE

Griglia di partenza completa.



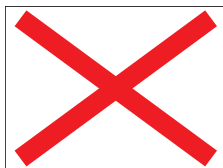
BANDIERA A STRISCE GIALLA E ROSSA

Pista scivolosa, fare attenzione.



BANDIERA BLU

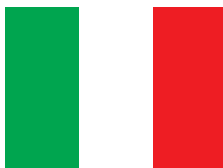
AGITATA - attenzione state per essere doppiati, agevolare il sorpasso.



BANDIERA BIANCA con croce rossa S.ANDREA (rossa)

Personale medico sulla pista.

Divieto sorpasso e di effettuare salti.



BANDIERA TRICOLORE

segnale di partenza quando non funziona il semaforo.



BANDIERA ROSSA

Arresto immediato per tutti.



24

BANDIERA BIANCA E NERA accompagnata dal n. 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.

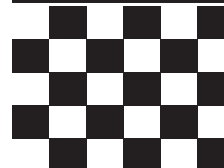


24

BANDIERA NERA con numero pilota
Arresto per il pilota indicato

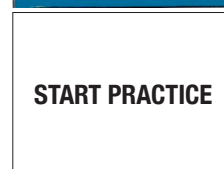
24

BANDIERA NERA con disco arancione (diam.40cm) accompagnata da 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.



BANDIERA A SCACCHI BIANCA E NERA

Termine gara e prove

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

2. Il mancato rispetto delle segnalazioni effettuate con bandiere gialle agitate e fisse e la bandiera Bianca con croce di S.Andrea nelle manifestazioni di Supermoto, determina:
 - nelle Prove Ufficiali, nelle Prove di Qualifiche e nelle corse, l'applicazione di una **penalità** che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima corsa successiva all'infrazione
 - nell'ultima corsa, l'applicazione di una **penalità** che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica della corsa stessa.
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. Secondo quanto disciplinato all'art.13 del RMM i piloti potranno effettuare le iscrizioni per l'intero Campionato, a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale "sigma.federmoto.it" fino al giovedì, alle ore 24:00, antecedente la gara.
2. L'iscrizione permanente assicura la possibilità di ottenere il numero fisso. Nel caso di numeri doppi, dovuto ad accorpamento classi, cambierà numero, il pilota che si è iscritto sul portale sigma, più tardi, nella manifestazione in questione.
3. 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 giovedì, alle ore 24:00, antecedente la gara. Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carta di credito (Visa, Mastercard e maestro) o debito (V-Pay e Maestro) attraverso l'utilizzo del credito aperto direttamente dal portale del Moto Club.
4. 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 giovedì, alle ore 24:00, antecedente la gara.
Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carta 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. Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo, causa chiusura portale SIGMA, potranno essere perfezionate direttamente sul campo di gara come dettato dall'art.17 del RMM "Iscrizione alla manifestazione, SOLO nel caso in cui non generi variazioni al programma gara.

6. Per le manifestazioni a carattere regionale, nelle quali non è prevista la presenza del Promotore le modalità di iscrizione sono quelle previste secondo disposizioni dei singoli Comitati Regionali.
7. 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 – Ranking

1. All'inizio di ciascuna stagione sportiva è competenza del Comitato Supermoto definire e pubblicare sul sito federale "sigma.federmoto.it" il ranking dei piloti, utilizzato per la classificazione delle categorie.
2. La classifica ranking è la seguente:
 - SM1PRO avrà un valore intero di 1
 - SM1FAST avrà un valore intero di 2
 - NON AMATORI avrà un valore intero di 4
 - AMATORI avrà un valore intero di 5
3. Un pilota che non ha un ranking definito dal Comitato Supermoto, sarà per default un AMATORE.
4. E' possibile per un pilota di valore maggiore partecipare alle classi che richiedono valore minore e non viceversa (per esempio un AMATORE potrà partecipare alla SM1 FAST ma non potrà mai essere il viceversa).

Art. 15 - 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. 16 - 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 4 piloti verificati per categoria. Nel caso non fosse raggiunto il numero minimo richiesto di piloti verificati in una o più categorie, il DdG o il Race Director, ove previsto dalla presente normativa, potrà accorpare insieme diverse categorie.

Le categorie SM3, SM5, SMLady e SMYoung possono essere accorpate, anche se raggiungono il numero minimo di piloti verificati, a discrezione del DdG e/o Race Director. Nella categoria SMJunior il numero minimo di piloti non viene applicato e non può essere accorpata con nessun'altra categoria.

Nei gruppi B delle categorie SM1 e SM4 il numero minimo dei piloti è 2.

3. Per lo svolgimento di gare a carattere territoriale il minimo dei piloti verificati dovrà essere stabilito nei rispettivi Regolamenti regionali.

Art. 17 - 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 e prove cronometrate dopo l'esposizione della bandiera a scacchi in apposita area segnalata da cartello - START PRACTICE.
6. **I piloti durante le Prove Ufficiali e quelle di Qualificazione possono tornare nel Paddock e rientrare in pista per le prove, nell'orario stabilito dal programma gare.**

Art. 18 - 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 segnaletica/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. 19 - 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 e Giro di Ricognizione).

Art. 20 - 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. 21 - 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. 22 - Zona di partenza

1 - SENZA ALLINEAMENTO DIRETTO IN GRIGLIA:

- A - La zona di attesa viene aperta 15 minuti prima della partenza del giro di ricognizione. Una volta entrati in zona di attesa, non si può più tornare al Paddock.
- B - 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.
- C - 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).
- D - 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.
- E - 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.
- F - 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. E' vietato l'utilizzo delle termocoperte in griglia di partenza.
- G - 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.

- H - Il Direttore di gara / Race Director espone “bandiera rossa” ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde).
- I - 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.
- L - 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.
- M - Nel caso in cui la partenza anticipata di un pilota provoca l'arresto della gara, lo stesso viene escluso dal via della medesima gara.

2 - CON ALLINEAMENTO DIRETTO IN GRIGLIA

- A - 15 minuti prima della partenza del giro di ricognizione, viene aperto l'ingresso dal paddock alla griglia di partenza. La moto dovrà essere condotta in griglia a motore spento, dall'ingresso “zona di controllo” alla griglia. Possono essere utilizzate le termocoperte e devono essere alimentate da un generatore di tipo portatile, dotato di un “supporto” di raccolta liquidi. E' possibile effettuare riparazioni ma non rifornimento carburante.
- B - 5 minuti prima della partenza del giro di ricognizione viene chiuso l'ingresso dal Paddock alla griglia di partenza
- C - 4 minuti prima della partenza del giro di ricognizione, dovranno essere disconnessi i generatori e tolte le termocoperte. Non è possibile effettuare riparazioni sulla moto, qualsiasi problema si presentasse, il pilota o meccanico dovrà portare l'amoto in Pit Lane. 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. Tutti i meccanici e gli accompagnatori devono lasciare la griglia di partenza. 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. Al ritorno in griglia, al termine del giro di ricognizione, il DdG/Race Director espone bandiera rossa ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde). Il DdG/Rd esce con la bandiera rossa, dal percorso e da questo momento si accende la luce rossa del semaforo di partenza e, dopo un tempo che può variare, dai tre ai cinque secondi, viene data la partenza, con il segnale di spegnimento della luce rossa.

Art. 23 - 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. 24 - 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. 25 - 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 paddock, o area di attesa o sulla griglia di partenza secondo indicazioni del Direttore di Gara e/o Race Director, 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 paddock.
- 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. 26 - Manifestazioni soppresse

- 1 - Se al termine delle prove ufficiali e/o prove di qualificazione, 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 FMI.
- 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. 27 - 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 (da rilasciare ai possessori di tessera member che abbiano compiuto i 18 anni).
- 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' vietato ogni taglio di percorso. Il pilota che lo commette deve restituire le posizioni ai piloti a cui si è avvantaggiato rientrando in pista in sicurezza. Se il pilota ottiene un vantaggio, tagliando il percorso, si procederà nei seguenti modi:
 - per taglio di percorso nelle prove Ufficiali e di Qualifica, verrà cancellato il tempo sul giro in questione. Potrà essere inflitta anche un'ammenda come da RMM (condotta di gara irregolare)
 - per taglio di percorso durante le gare, verrà inflitta la penalità di 15i sul tempo finale di gara, per ogni infrazione commessa. Se il pilota taglia una parte considerevole del percorso, durante le gare, verrà squalificato, dalla corsa in questione.

Art. 28- 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. 29 - 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 risultato dell'ultima corsa (seconda gara).

Art. 30 - 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. 31 - 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. 32 - 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. e del CD, saranno applicate le sanzioni previste dal RMM.

Art. 33 - 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. 34 - 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. 35 - Reclami

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

Art. 36 - 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. 37 - Briefing

- 1 - Si terrà una riunione informativa con piloti, a cura del Race Director/Direttore di Gara. L'orario ed il luogo di svolgimento verrà indicato nel Time Table. Il briefing è obbligatorio con firma, da apporre su modulo predisposto dalla Segreteria di Gara. La mancata presenza prevede una ammenda di euro 30,00, da pagare prima della prova di qualifica: pena la non partecipazione alla gara.

Art. 38 - Race Director

1. La normativa supermoto può prevedere per le manifestazioni titolate a carattere nazionale l'insediamento di un'apposita figura con funzioni consultive: 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 dei DdG, così come stabilite nel rispettivo Regolamento (GDG) 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 proporre al DDG 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 così come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunamente documentate e nel rispetto della normativa federale**
 - g) può, in casi eccezionali, proporre al DDG di ridurre la durata di una corsa, delle prove di qualificazione e delle prove ufficiali

- h) **supportare il direttore di Gara nella stesura del programma della bagnatura della pista e della manutenzione della stessa, prima e durante la manifestazione**
 - i) **inviare, al termine di ogni manifestazione, una relazione della manifestazione alla FMI - 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. 39 - 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.
3. E' severamente vietato, per i minorenni, l'utilizzo dei mezzi a motore, **elettrici ed assistiti** nel Paddock.
4. **Nella manifestazione**, alla prima infrazione verrà effettuato un richiamo verbale, a cura del Direttore di Gara e/o Commissario di Gara e alla seconda infrazione verrà comminata un'ammenda per inosservanza delle disposizioni impartite come da RMM.

Art. 40 - 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 del Promoter.
2. I fotografi che hanno l'esigenza di entrare in pista devono firmare, prima dell'ingresso in pista, uno scarico di responsabilità fornito dal Promoter. 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. **Ai fotografi di team, testate giornalistiche e mezzi di informazione verranno indicate, dal DdG/Race Director, le zone pericolose dove non potranno sostare. Durante lo svolgimento delle prove ufficiali, delle qualifiche e delle gare, è vietato attraversare il circuito. Inoltre, durante l'intera durata dell'evento, avranno l'obbligo di rispettare le indicazioni provenienti dalla Direzione Gara. Il mancato rispetto delle regole sopra citate, comporterà il ritiro della pettorina e l'allontanamento dalla pista.**
4. Eventuali ulteriori dettagli relativi alle attività di giornalisti e fotografi vengono fornite dai promotori delle manifestazioni.
5. L'utilizzo del Sistema Aereomobili a Pilotaggio remoto (SAPR) dovrà essere sempre concordato con l'organizzatore ed il Direttore di Gara, il drone sarà sotto la diretta responsabilità del Promotore del Campionato.

Titolo II - Campionato Italiano e Internazionale d'Italia Supermoto

Art. 1 - Classi e Categorie

1. Al Campionato Italiano ed Internazionale d'Italia Supermoto sono ammessi motocicli conformi al Regolamento Tecnico di cui al Titolo IV suddivisi nelle seguenti classi: SM1 Internazionali (categoria Pro e Fast), SM3, SM5, SM4 Internazionali (categoria ONROAD), SMLady, SMYoung, SMJunior (categoria 65cc, 85cc2t/150cc 4t).

Art. 2 - Piloti ammessi

1. Sono ammessi a partecipare alla Classe SM1 (Off road):
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event e Velocità e Velocità elite;
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
 - c) La classe SM1 è composta da due categorie:
 - PRO: tutti i piloti possono parteciparvi, ma sono obbligati a parteciparvi i piloti che sono presenti nella classifica finale della Categoria S1 Internazionale e Nazionale dell'anno 2022 e piloti presenti nella Classifica finale della Categoria SM1 Pro dell'anno 2023 e 2024 e i primi 10 che si sono classificati (classifica assoluta) nel Mondiale Supermoto 2023 e 2024 e i primi 10 della Coppa del Mondo Rookies Cup e i primi 3 classificati assoluti della Categoria Fast dell'anno 2024.
 - FAST: tutti i piloti possono parteciparvi tranne i primi 3 classificati assoluti della categoria Fast dell'anno precedente, che sono obbligati a partecipare nella categoria Pro, nell'anno successivo.
2. Sono ammessi a partecipare alla Classe SM3 (Off road):
 - a) Piloti nati negli anni dal 2002 al 2011 in possesso di licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada On Event Velocità e Velocità Elite;
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
3. Sono ammessi a partecipare alla Classe SM5 (Off road):
 - a) Piloti nati nel 1985 e antecedenti, in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
4. Sono ammessi a partecipare alla Classe SM4 (On road):
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
 - c) Categoria solo asfalto

- d) Sono previste due categorie: Under35 (nati dal 1990 e successivi) e Over35 (nati dal 1989 e antecedente).
5. Sono ammessi a partecipare alla Classe SMLady (Off road):
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità elite;
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
6. Sono ammessi a partecipare alla Classe SMYoung (Off road):
 - a) Piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità Elite, MiniOffRoad e Velocità MiniOnRoad. Per l'accesso alla Classe SMY con moto 125cc 2t/4t fa fede la data di nascita ossia 13 anni compiuti (anno di nascita 2012 al 2004), mentre con moto 250 cc 4t 14 anni compiuti (anno di nascita 2011 al 2004)
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.
7. Sono ammessi a partecipare alla Classe SMJunior:
 - a) Piloti nati dal 2011 al 2017 in possesso di Licenza Fuoristrada MiniOffRoad e Velocità MiniOnRoad
 - b) Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.

Art. 3 - Svolgimento del Campionato

1. Il Campionato si svolge su 6 prove. Ogni prova si articola su 2 corse, per un totale di 12 corse.
2. Per la Classe SMJunior le prove si svolgeranno nella formula Offroad, su 3 corse e nella formula Onroad, su 3 corse.

Art. 4 - Race Director

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

Art. 5 - Iscrizioni - tasse e contributi

1. Per l'iscrizione a tali Campionati sono previsti i seguenti importi:
 - a) Classe SM1Pro e SM4: € 140,00 gara singola, € 700,00 tutto il campionato;
 - b) Classe SM1 Fast, SM3 e SM5: € 120,00 gara singola, € 600,00 tutto il campionato;
 - c) Classe SMLady: € 110,00 gara singola, € 550,00 tutto il campionato;
 - d) Classe SMJunior: € 50,00 gara singola, € 250,00 tutto il campionato;
 - e) Classe SMYoung: € 100,00 gara singola, € 500,00 tutto il campionato
2. Le iscrizioni devono essere effettuate utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - secondo quanto disciplinato all'art.13 del RMM.
3. Un pilota può partecipare ad una sola classe per giornata di gara.
4. Il servizio di cronometraggio - Trasponder - è a totale carico della FMI.
5. Il contributo federale all'Organizzatore è previsto in 500,00 euro per ogni singola prova.

Art. 6 - Operazioni Preliminari

1. E' previsto lo svolgimento delle Operazioni Preliminari il giorno precedente la gara dalle ore 15:30 alle ore 19,00.
2. Alcune manifestazioni possono prevedere svolgimento delle Operazioni Preliminari, in orari e giorni diversi, da ciò che è dettato dall'art.6.1, come meglio dettato dall'RP.

Art. 7 - Penalità Supermoto

1. Nel Campionato Italiano Supermoto, in aggiunta alle sanzioni previste nel vigente RMM, nei casi indicati nel Regolamento Tecnico (irregolarità tecnica), i piloti sono sanzionati con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima corsa(manche) successiva all'infrazione cui il pilota prende parte, purchè all'interno della medesima manifestazione.
2. 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 della gara al pilota è inflitta la retrocessione di 5 posizioni nella classifica della corsa (manche).

Art. 8 - Prove Ufficiali e Qualificazioni

- 1 - Un turno di 25 minuti per la categoria SM1 di cui 5 minuti di Prove Ufficiali + 20 minuti di cronometrate e un turno di 20 minuti per tutte le altre categorie, di cui 5 di Prove Ufficiali + 15 minuti di cronometrate.
- 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/Qualificazioni dovrà avvenire secondo il seguente criterio tra i piloti presenti alle O.P.:
 - a) Prima prova di campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.;
 - b) 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 - Gara

1. SM1: Si disputerà su due corse di 15 minuti più 2 giri per i gruppi "A" e su due corse per i gruppi "B" 10 minuti più 2 giri.
2. SM4: Si disputerà su due corse di 12 minuti più 2 giri per i gruppi "A" e su due corse per i gruppi "B" 10 minuti più 2 giri.
3. SM3-SM5-SMYoung e Lady: Si disputerà su due corse di 12 minuti più 2 giri.
4. SMJunior: Si disputerà su due corse di 10 minuti più 2 giri

Art. 10 - Punteggi**1 - Classi SM3, SM5, SMLady, SMYoung e SMJunior**

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

2 - Classi SM1, SM4:

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

11 - Classifica finale di Campionato

- 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 di Campionato.
- Nelle categorie SM1Pro e SM4OnRoad (over e under classifica totale) verrà stilata una classifica "Internazionali d'Italia" (classifica che determinerà il miglior punteggio assoluto tra tutti i piloti iscritti, sia italiani che stranieri). Per tutte le categorie, l'assegnazione del titolo di CAMPIONE ITALIANO sarà riservata ai soli piloti in possesso di passaporto italiano. I punteggi non verranno riassegnati nelle classi SM1 e SM4 in nessun caso. I punteggi verranno riassegnati per tutte le altre categorie che correranno accorpate.
- Per tutte le Classi, al raggiungimento di 3 piloti x categoria verranno premiati i primi 3 per categoria.
- Classe SMYoung al raggiungimento di 3 piloti x categoria (125cc 2T/4T - 250cc 4T) verranno premiati i primi 3 per categoria.
- A fine anno verranno premiati i primi 3 campioni con passaporto italiano di ogni categoria, con medaglie a carico FMI. Nella SM1 Pro e nella SM4 ONROAD (u35+o35classifica unica) Internazionali, verranno premiati, con medaglie, anche, i primi tre campioni degli Internazionali d'Italia (senza distinzione di passaporto).
- Il Montepremi Finale previsto per i piloti classificati a carico FMI è:
SM1 Pro - SM4 (u35+o35 classifica unica) on road Internazionali
 1° 1040
 2° 760
 3° 560
 4° 400
 5° 240
SM1 Fast - SM3-SM5
 1° 960
 2° 640
 3° 400

Art. 12 - Premiazioni - Classifica di giornata

- Sono previste Coppe per i primi 3 per ogni categoria per manifestazione:
 - Categoria SM1 PRO (i primi 3 con passaporto italiano e i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SM1 FAST (i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SM3 (i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SM4 Internazionali Under 35 (i primi 3 classifica assoluta)

- Categoria SM4 Internazionali Over 35 (i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SM5 (i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SMLADY (le prime 3 classifica 125cc/2t+4t+250 4t e le prime 3 450cc 4t)
 - Categoria SMYOUNG (i primi 3 classifica 125cc 2t e i primi 3 250cc 4t)
 - Categoria SMJUNIOR 65 cc (i primi 3 classifica assoluta)
 - Categoria SMJUNIOR 85cc/150cc 4t (i primi 3 classifica assoluta)
- L'Organizzatore può a sua discrezione prevedere premi speciali.
 - L'assegnazione TABELLA ROSSA di leader della classifica verrà assegnata al leader del Campionato: verrà assegnata al pilota che avrà il punteggio più alto tra i piloti italiani ed Internazionali.

Art. 13 - Manifestazioni abbinate

- 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. 14 - Norme di rinvio

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

TIME TABLE SOLO OP INTERNAZIONALI D'ITALIA SUPERMOTO 2025

ORA DALLE ALLE	RIUNIONE ORGANIZZATIVA ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
15.00	15.30 16.00	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SMJunior
16.10	16.00 16.30	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SM1 INTERNAZIONALI Pro + Fast
16.40	16.30 17.00	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SMYoung
17.10	17.00 17.30	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SM3
17.40	17.30 18.00	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SM4 INTERNAZIONALI
18.10	18.00 18.30	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SM5
18.40	18.30 19.00	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	SMLady
19.10	19.00	OPERAZIONI PRELIMINARI - CONSEGNA STICKERS E TRANSPONDER BRIEFING E PROVA SEMAFORO GRIGLIA DI PARTENZA	

LE OP SI SVOLGERANNO NEGLI ORARI INDICATI E PER CLASSE LA PARTECIPAZIONE AL BRIEFING È OBBLIGATORIA.

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 classe 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 dal 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 **5 ottobre 2025**. 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 classifiche assolute dell'anno precedente.
- 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. È 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 15:00 alle ore 18:00. Dovranno essere espletate in ordine alfabetico per Regione.
- 2 - I piloti della classe Offroad saranno identificati con - Pilota 1 (retro casacca fondo bianco numeri neri) - Pilota 2 (retro casacca fondo blu numeri bianchi) - Pilota 3 (retro casacca 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, Gara 1, Gara 2 e Gara 3.
- 3 - I piloti della classe Onroad saranno identificati con - Pilota 1 (retro casacca fondo verde numeri bianchi) - Pilota 2 (retro casacca 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, Gara 1 e Gara 2.
- 4 - Le casacche verranno fornite dal Promotore.

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 primi 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.
- 3 - In caso di parità vale il miglior risultato dei piloti della squadra, in caso di ulteriore parità varrà il risultato ottenuto dal pilota 3, nella classe offroad e pilota 2 in quella onroad.

Art. 13- Griglia di partenza

- 1 - Il pilota, una volta preso il posto in griglia, non può più cambiarlo.

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.

- 4 - Classe Offroad Finale B si disputerà su una gara di durata 10 Minuti+2Giri. Classe Onroad Finale B si disputerà su una gara di durata 10 minuti+2giri.

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 - **Medaglie FMI** per i primi tre piloti delle prime tre squadre offroad e i primi due piloti delle tre squadre onroad. **Coppe** per i primi tre piloti delle prime tre squadre B offroad e i primi due piloti delle tre squadre B onroad (a cura del moto club organizzatore).
Un trofeo per la Regione classificata prima nella classe offroad e uno per la classe onroad (rimesso in palio dal CoRe vincitore dell'anno precedente).
Una targa per i manager delle prime tre squadre, offroad e onroad (a cura del Promotore)
Medaglie per tutti i partecipanti, a cura del moto club organizzatore.

Art. 20- Trofeo concomitante con il Trofeo delle Regioni

- 1- **Può essere disputata una o più gare, denominate Trofeo SMJunior, SMLady e SMInterregionale, concomitante con il Trofeo delle Regioni. Le cilindrata sono: SMJunior (65cc, 85cc e 150 4t); SMLady (125cc 2+4t, 250cc 4t e 450 cc 4t) e SMInterregionale (fino a 750cc 4t e fino a 500 cc 2t) e le premiazioni avverranno per categoria (SMJ, SML, SMI - classifica unica).**

Art. 21- 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 2025

SABATO				
14.30	RIUNIONE ORGANIZZATIVA			
ORA DALLE ALLE	ATTIVITA'		CLASSE	DURATA
15.00 16.00	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRASPONDER		ON ROAD	60 MIN.
16.00 17.00	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRASPONDER		OFF ROAD	60 MIN
17.00 18.00	OPERAZIONI PRELIMINARI – CONSEGNA STICKERS E TRASPONDER		SMJ E FEM	60 MIN.
17.15	RIUNIONE DELEGATI CO.RE.			
18.15	BRIEFING DIREZIONE GARA OBBLIGATORIO (senza firma obbligatoria)			

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 2025 la FMI recepirà 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**

- a) 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.
- b) 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

- a) 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.
- b) 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.

- c) 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.
- d) Alle operazioni preliminari (OP), ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso.
- e) Il controllo sulla conformità delle punzature 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.
- f) 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. In tutte le manifestazioni di Supermoto, la punzonatura di un motociclo sostitutivo viene sanzionata con la partenza dall'ultima posizione in griglia alla prima gara (manche) successiva alla richiesta di punzonatura all'interno della medesima manifestazione, come specificato nelle Norme Sportive del presente Regolamento.
- g) 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

- a) 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.
- b) 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 Primo Commissario Tecnico.
- c) 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.
- d) 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.

- e) Al termine delle corse (manche) di ogni classe deve essere verificata, al minimo, la corrispondenza delle punzature dei motocicli dei primi tre piloti classificati (in caso di accorpamento tra più classi, i primi tre della classifica combinata); al termine dell'ultima corsa (manche) di ogni classe i motocicli dei primi 3 piloti classificati in ciascuna corsa (manche) della classe più un motociclo sorteggiato a cura del CT, devono rimanere in Parco Chiuso per 30 minuti. (in caso di accorpamento tra più classi i primi tre della classifica combinata + uno a sorteggio).

4 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- a) 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.
- b) In qualsiasi momento dell'evento, il CT ha facoltà di richiamare (attraverso il Direttore di Gara e/o la Segreteria di Gara) 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.
- c) 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

- a) Il numero dei cilindri di un motore è determinato dal numero delle camere di combustione.
- b) 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

- a) In qualunque momento della manifestazione il Primo Commissario Tecnico ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo.
- b) La rimozione delle marcature per effettuare interventi di manutenzione è ammessa, ma deve essere preventivamente concordata con il Primo Commissario Tecnico. Quest'ultimo ha la facoltà di richiedere che l'intervento sia effettuato in sua presenza e/o di verificare la conformità dei componenti marcati.
- c) 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.
- d) 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
SM1 PRO e FAST	fino a 450 cc 4T e fino a 500 cc 2T
SM3	fino a 450 cc 4T e fino a 300 cc 2T (categoria Under 24)
SM4	fino a 450 cc 4T e fino a 500 cc 2T (categoria solo asfalto)
SM5	fino a 750 cc 4T e fino a 500 cc 2T (categoria Over 40)
SMYoung	125 cc 2T, 125cc 4T e 250cc 4T (categoria Under 21)
SMJunior	65cc, 85cc 2t/150cc 4t (non consentito uso motocicli monomarcia)
SM Lady	fino a 450 cc 4T e fino a 300 cc 2T (categoria 125cc 2t e 4t/250cc 4t e 450cc 4t)
OffRoad (Trofeo Regioni)	fino a 750cc 4T e fino a 500cc 2T
OnRoad (Trofeo Regioni)	fino a 450cc 4T e fino a 500cc 2T

Art. 3 - CICLISTICA**1 - PIASTRE DI STERZO**

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

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

- 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.
- 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

- Le pedane devono essere ripiegabili e devono essere equipaggiate con un dispositivo che le riporti automaticamente alla posizione normale.
- 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.
- Riparare le pedane ed i supporti pedana mediante saldatura è vietato.
- Ciascun pedale di comando deve essere montato su di un perno di rotazione indipendente.
- 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

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

- Le sospensioni anteriori e posteriori sono libere nei limiti di quanto stabilito negli articoli a seguire.
- 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.
- La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore e senza asportare materiale dai foderi o dalla piastra di sterzo come originariamente prodotti dal costruttore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.

Art. 5 - IMPIANTO FRENANTE

- 1 - Tutti i motocicli devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota conforme a quanto indicato nei punti a seguire.
 - a) L'impianto frenante anteriore può essere mono-disco o bi-disco
 - b) Per ogni disco freno è ammesso utilizzare una sola pinza freno
 - c) È ammesso montare una pompa freno posteriore, aggiuntiva o sostitutiva, sul manubrio del motociclo.
 - d) 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.
 - e) 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).
- 2 - 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**

- a) 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.
- b) Su tutti gli pneumatici sono ammessi intagli supplementari purché siano effettuati da personale specializzato mediante attrezzatura appositamente costruita per questo scopo.
- c) Gli pneumatici intagliati devono essere sostituiti quando la profondità del battistrada sia inferiore al valore minimo fissato dal costruttore.
- d) 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

- a) Nelle Classi indicate di seguito è stabilito un numero massimo di pneumatici utilizzabili durante le prove 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.
TUTTE LE CLASSI N° STIKER 2
(Trofeo delle 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).
- b) Il 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.
- c) Gli sticker devono essere apposti sulla spalla sinistra dello pneumatico (lato comando frizione), a cura del pilota o del suo incaricato per lui, prima delle prove Ufficiali/Qualificazioni. 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.
- d) Il controllo sulla conformità degli sticker dev'essere eseguito in ingresso pista/zona di attesa e a fine turni delle prove Ufficiali/Qualificazioni e gare. 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.
- e) In caso di mancata applicazione di uno o di entrambi gli sticker, gli pneumatici irregolari vengono punzonati manualmente dal CT preposto.
- f) 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.
- g) 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.
- h) 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, miscela e misure) di quello sostituito e comunque dev'essere uno pneumatico usato.

Il cambio dello pneumatico verrà sanzionato con retrocessione di 10 posizioni in griglia, nel caso in cui avvenga durante le prove Ufficiali e di Qualificazione. Nel caso il cambio avvenga prima di GARA1 o GARA 2, il pilota verrà sanzionato con la perdita di 10 posizioni sulla griglia di partenza. Quest'ultima sanzione si applica solo nella gara successiva al cambio pneumatico, e la griglia di partenza verrà ridefinita solo per la gara in questione.

Art. 8 -SERBATOIO E CARBURANTE

1 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

- 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.
- 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.
- Il circuito carburante deve essere posizionato sul motociclo in modo da essere protetto in caso di caduta.

2 - CARBURANTE

- Gli unici carburanti ammessi sono quelli conformi alle specifiche illustrate nell'Allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità.
- 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.
- Le verifiche sui carburanti vengono effettuate seguendo la procedura illustrata nell'Allegato "Carburanti" vigente Regolamento Velocità.

3 - NON CONFORMITÀ SERBATOIO E CARBURANTE

Il mancato rispetto delle norme specificate nell'intero articolo 8 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

Art. 9 -ALIMENTAZIONE

- 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.
- 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).
- 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.
- Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 9 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

Art. 10 - MOTORE

1 - RECUPERO SFIATI MOTORE

- 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.
 - I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati).
 - Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.
- 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.
- Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 10.1 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

2 - PUNZONATURA DEL CARTER (O BLOCCO) MOTORE

- La punzonatura del carter (o blocco) motore 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.
- 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.
- Nei Campionati Supermoto, durante le operazioni preliminari, se è prevista la presenza del CT, è obbligatorio far punzonare il motore equipaggiante il motociclo. 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.
- Nelle manifestazioni di Supermoto vale quanto indicato nei punti a seguire
 - se un pilota richiede la punzonatura di un motore sostitutivo e questa viene effettuata prima dell'inizio del primo turno di qualificazioni la punzonatura non comporta sanzioni sportive.
 - se un pilota richiede la punzonatura di un motore sostitutivo e questa viene effettuata dopo il primo turno di qualificazioni, la punzonatura viene sanzionata con la partenza dall'ultima posizione in griglia nella prima corsa (manche) successiva alla punzonatura stessa, come specificato nelle Norme Sportive del presente Regolamento.
 - se durante i turni di qualificazioni e le gare un pilota utilizza in pista un motore privo di punzoni, con punzoni danneggiati o non conformi, l'utilizzo comporta l'immediata apposizione di nuovi punzoni al motore, l'applicazione della sanzione dell'irregolarità tecnica e la partenza dall'ultima posizione in griglia nella prima corsa (manche) successiva alla punzonatura stessa, come specificato nelle Norme Sportive del presente Regolamento. Una volta punzonato un motore sostitutivo questo diviene l'unico motore ammesso per il pilota. Eventuali motori punzonati in precedenza vengono cancellati dalla lista dei motori ammessi alla manifestazione e pertanto non possono essere utilizzati.

- e) 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.
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 purché 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.
- 5 - È ammesso, se non già presente sul motociclo di serie, installare un radiatore di raffreddamento dell'olio e una protezione per i tubi.

Art. 13 - IMPIANTO ELETTRICO

1 - GENERALITÀ IMPIANTO ELETTRICO

- a) Per impianto elettrico si intende l'assieme 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.
- b) Salvo quanto indicato negli articoli a seguire, l'impianto elettrico come definito nell'articolo precedente è libero.
- c) 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 (purché 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).

- d) I sensori della velocità della ruota posteriore sono vietati. Il mancato rispetto del presente articolo è sanzionato come una irregolarità tecnica.
- e) 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. Per l'anno 2025 è fortemente consigliato (ma non obbligatorio) l'installazione di un dispositivo spegni-motore a strappo, per motivi di sicurezza.

2 - APPARECCHIATURE CRONOMETRICHE

- a) Qualora richiesto, le apparecchiature elettroniche fornite dall'organizzatore per il servizio di cronometraggio, devono obbligatoriamente essere montate sul motociclo.
- b) 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

- a) 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.
- b) 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.
- c) Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.

Art. 14 - CARROZZERIA

1 - GENERALITÀ CARROZZERIA

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

I motocicli da Supermoto devono essere privi di carenatura.

3 - PARATIA DI PROTEZIONE

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

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

- 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.
- 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.
- 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. **Sono vietati i numeri laminati.**
- Qualora richiesto dal Promotore i piloti hanno l'obbligo di applicare gli adesivi forniti dal Promotore stesso nei punti e nel numero stabiliti da quest'ultimo.

6 - NON CONFORMITÀ CARROZZERIA

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

Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.

2 - CRITERI COSTRUTTIVI

- I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro in modo tale da non sollevare polvere, non imbrattare i freni o gli pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per i piloti che seguono.

- 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 mm) all'asse longitudinale del motociclo per una lunghezza minima di mm 30.
- Tutte le estremità dello scarico devono essere arrotondate allo scopo di evitare la presenza di bordi taglienti.
- Il mancato rispetto delle norme specificate nell'articolo 15.2 è sanzionato come una irregolarità tecnica.

3 - PROVA FONOMETRICA

- 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.
- In aggiunta a quanto previsto nel vigente Regolamento Controlli Fonometrici si specifica che il superamento al termine delle gare è sanzionato come previsto nelle Norme Sportive del presente Regolamento.

Art. 16 - MATERIALI COSTRUTTIVI

- L'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del forcellone, del perno forcellone e dei manubri è vietato.
- L'uso dei materiali compositi come materiale costruttivo per piastre di sterzo, braccialetti manubrio, manubri, supporti pedana, pedane poggia piedi, cerchi ruota, parafanghi, paramani, fiancattine e convogliatori è vietato.
- Le piste frenanti dei dischi freno ed i perni delle ruote devono essere costruiti in lega di ferro.
- 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.
- Gli elementi di fissaggio possono essere forati per il passaggio dei fili di legatura, le modifiche tendenti ad un alleggerimento sono vietate.
- 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

- È obbligatorio rimuovere dal motociclo i componenti indicati nei punti a seguire.
 - Specchi retrovisori.
 - Pedane passeggero e piastre pedane passeggero se non integrate con quelle del pilota.
 - Cavalletto centrale e stampella laterale.
 - Porta-targa e targa.
 - Borsa degli attrezzi.
 - Gancio per il casco e maniglie per il passeggero.
 - Attacchi per borse e bauletto.
 - Fanale/i anteriore/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 - GENERALITÀ ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

1 - GENERALE

- a) Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale da questi incaricato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l'abbigliamento di protezione alla verifica richiesta è equiparato al rifiuto di smontaggio del motociclo in sede di verifica e comporta l'esclusione dalla manifestazione, come specificato nel vigente RMM.
- b) Le certificazioni di seguito elencate sono riconoscibili mediante la presenza di una etichetta (certificazione, pittogramma) apposta in una zona del protettore. È responsabilità del pilota conservare le suddette etichette in buono stato affinché possano essere verificate dai Commissari di Gara o dal personale da questi incaricato. L'abbigliamento di protezione con etichette non leggibili è considerato non conforme alle certificazioni prescritte nell'allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto. La manomissione delle etichette riportanti la certificazione è considerata una "Grave violazione delle norme che regolano la gara" e come tale sanzionata con l'esclusione dalla manifestazione ed il deferimento agli Organi di Giustizia della FMI come specificato nel vigente RMM.
- c) L'abbigliamento di protezione deve essere:
 1. conforme agli articoli successivi
 2. indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante
 3. in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

2 - CASCO

- a) Durante le prove e le gare, quando sono su di un motociclo con il motore acceso, i piloti devono indossare obbligatoriamente un casco protettivo, integrale, da fuoristrada o da velocità ed omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto. I caschi modulari sono vietati.
- b) 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 al casco così com'è stato omologato.
- c) Il casco deve riportare al suo interno un'etichetta che ne certifichi l'omologazione secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto.
- d) I caschi che a seguito di incidente abbiano subito un urto non devono essere riutilizzati in quanto, anche in assenza di visibili lesioni sulla calotta esterna, l'integrità strutturale potrebbe essere compromessa pregiudicando la funzione protettiva del casco stesso.

- e) I capelli che, per la loro lunghezza, dovessero fuoriuscire dal casco per un'estensione tale da poter rappresentare una condizione di pericolo per il pilota in caso di caduta, ossia che possano rimanere intrappolati tra organi in movimento del motociclo, devono essere sistemati dentro la tuta oppure, in alternativa, raccolti dietro la nuca fuori dal casco in maniera tale da evitare rischi di intrappolamento per il pilota.

3 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

- a) Le visiere dei caschi e gli occhiali di protezione devono essere realizzati con materiale infrangibile e, per le visiere, devono preferibilmente prevedere un dispositivo che ne impedisca l'apertura involontaria.
- b) Ad eccezione degli occhiali da vista, l'uso di visiere, occhiali o pellicole a strappo che causino distorsioni del campo visivo è vietato.

4 - INDUMENTI E CALZATURE

- a) Durante le prove e le gare, i piloti devono indossare una tuta in pelle, adeguata alla disciplina, in un pezzo unico (sono pertanto vietate le tute a due pezzi).
- b) La tuta di cui all'articolo precedente deve essere dotata di protezioni omologate secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto.
- c) Se la tuta è sfoderata è obbligatorio indossare un sotto-tuta completo. È consigliato utilizzare sotto-tute realizzate in tessuto "nomex", in seta o anche in cotone. Non sono ammesse sotto-tute, indumenti intimi in materiali sintetici che col calore possano fondere ledendo la cute del pilota.
- d) I piloti devono indossare degli stivali protettivi da Fuoristrada o Velocità. Gli stivali devono avere una lunghezza tale da assicurare, insieme alla tuta, la protezione delle gambe del pilota, senza lasciare zone scoperte. Gli stivali devono essere omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto ad eccezione degli stivali di misura inferiore al 36 che devono comunque essere conformi ai restanti requisiti specificati nel presente articolo.
- e) I piloti devono indossare guanti protettivi omologati secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto. I guanti devono avere una lunghezza tale da assicurare insieme alla tuta la protezione delle braccia del pilota, senza lasciare zone scoperte.

5 - PARA-SCHIENA

L'uso di un para-schiena, omologato secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto, è obbligatorio in tutte le Classi.

6 - PROTEZIONE PETTORALE

L'uso di una protezione pettorale, omologata secondo uno degli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto, è obbligatorio.

7 - AIR-BAG

L'uso dell'Air-Bag è fortemente consigliato. Gli Air-Bag devono essere come indicato nei punti a seguire.

- a) Funzionanti e revisionati in ogni momento della manifestazione, secondo quanto prescritto dalle indicazioni fornite dal costruttore
 - b) In caso di attivazione accidentale non devono costituire pericolo per il pilota a bordo del motociclo
 - c) Devono attivarsi in un tempo minore o uguale a 200 ms
 - d) Una volta attivati devono rimanere in stato protettivo (gonfi) per un tempo di almeno 5 secondi
 - e) Devono essere compatibili con la tuta utilizzata.
- Quanto sopra è lasciato alla piena e totale responsabilità del pilota.

8 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

Per gli indumenti, le calzature ed i guanti, è ammesso utilizzare materiali alternativi alla pelle purché l'abbigliamento di protezione sia conforme agli articoli precedenti. Per questi materiali l'omologazione secondo gli standard elencati nell'Allegato "Abbigliamento di protezione" vigente Regolamento Supermoto, è sempre obbligatoria.

9 - NON CONFORMITÀ ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

- a) È compito e responsabilità del pilota assicurarsi che l'abbigliamento di protezione sia conforme agli articoli precedenti nell'arco di tutta la manifestazione. L'utilizzo in pista di abbigliamento di protezione non conforme è sanzionato come inosservanza degli obblighi dei piloti. I Commissari di Gara, nel caso in cui l'abbigliamento di protezione non dovesse risultare idoneo, hanno altresì facoltà di trattenerlo restituendolo a fine manifestazione. Il Direttore di Gara, in accordo con il Primo Commissario Tecnico, ha la facoltà di non ammettere in pista un pilota il cui abbigliamento di protezione presenti gravi carenze rispetto alla presente normativa. Il Direttore di Gara, verificata la grave violazione della presente normativa, ha altresì facoltà di esporre bandiera nera ad un pilota.
- b) In nessun caso il mancato controllo a campione da parte dei Commissari di Gara (o del personale da questi incaricato) può essere considerato quale valido motivo per utilizzare abbigliamento di protezione non conforme. Nessuna responsabilità è a questi soggetti imputabile.

Art. 19 - 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. Per quanto non indicato nel presente regolamento fa riferimento il vigente Regolamento Ambiente della Federazione Motociclistica Italiana.

TITOLO V - TROFEO CENTRO SUD SUPERMOTO

Art.1 - Disposizioni Generali

2. Con riferimento alle licenze si applicano le disposizioni previste dal Titolo I - Art.5 del presente Regolamento.
3. E' consentita la partecipazione di tutte le categorie, con conseguente assegnazione dei seguenti Titoli:
 - SM1 (Pro e Fast - Offroad).
Nella Categoria Fast è prevista, anche, una classifica per i piloti nati nel 1985 e antecedenti (over40). Non possono partecipare: i primi 20 classificati di tutte le classi dell'assoluta del Campionato Italiano degli anni 2022-2023-2024 e i primi 5 classificati assoluti della classe SM1 Fast del Trofeo Centro Sud, dell'anno 2024. I piloti in classifica Trofeo Centro Sud anni 2022/2023/2024 nella categoria SM1 PRO, non possono partecipare nella categoria FAST, tranne i nati prima del 01/01/1967. I piloti presenti nelle classifiche dei Campionati Italiani Motocross e Trofei Nazionali Motocross negli anni 2022/2023/2024, non possono partecipare nelle categorie FAST. I primi 5 classificati assoluti della categoria Fast dell'anno 2025, saranno obbligati a partecipare nella Categoria Pro, nell'anno successivo
 - SM4 (Pro e Fast - On road).
Nella Categoria Fast è prevista, anche, una classifica per i piloti nati nel 1985 e antecedenti (over40). Non possono partecipare i primi 20 classificati di tutte le classi dell'assoluta del Campionato Italiano degli anni 2022-2023-2024 e i primi 5 classificati assoluti della classe SM4 Fast dell'anno 2024, e i primi 3 classificati del Trofeo Centro Sud, dell'anno 2023 e S4 Open degli anni 2022 del Campionato Interregionale Centro-Sud. I primi 5 classificati assoluti della categoria Fast dell'anno 2025, saranno obbligati a partecipare nella Categoria Pro, nell'anno successivo. I piloti in classifica Trofeo Centro Sud anni 2022/2023/2024 nella categoria SM4PRO, non possono partecipare nella categoria FAST, tranne i nati prima del 01/01/1967. I piloti presenti nelle classifiche dei Campionati Italiani e Trofei Nazionali di Velocità negli anni 2022/2023/2024, non possono partecipare alle categorie FAST.
 - SMJunior Offroad
 - SMJunior Onroad
 - SMYoung (Under22) nati dal 2012 (obbligati cilindrata 125cc 2t e 4t) al 2004 (under22 - 250cc 4t dal 2011)
 - CRF 150 4t e MINIMOTARD 85 2t On road
Piloti nati dal 2011 (14 anni compiuti) e antecedenti.
4. Con riferimento alle Iscrizioni, si applicano le disposizioni previste dal Titolo I - Art.13 del presente Regolamento.
5. La tassa di iscrizione prevista è pari a:
 - SM1 Pro- SM4 Pro euro 120,00 gara singola;
 - SM1 Fast - SM4 Fast euro 120,00 gara singola;
 - SMYoung euro 90,00 gara singola;
 - SMJunior euro 50,00 gara singola;
 - CRF150-Minimotard euro 90,00 gara singola.

E' previsto una riduzione, pari ad una gara in meno, a coloro che si iscrivono per tutto il campionato.

6. Le operazioni preliminari si svolgeranno il giorno antecedente la gara dalle ore 17:00 alle ore 19:00 e il giorno della gara dalle ore 07:30 alle ore 08:00.
7. Sono ammessi i piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.

Art.2 - Prove Ufficiali, qualifiche e gare

1. Le prove Ufficiali e le Qualifiche saranno accorpate ed avranno la durata di 5+15 minuti per le Classi SM1, SMYoung e SM4 e di 5+12 minuti per tutte le altre classi.
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.:
 - a) Prima prova di campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.;
 - b) 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.
3. Le gare si disputeranno su due corse di 12 minuti più 2 giri per le Classi SM1, SMYoung e SM4 e di 10 minuti più 2 giri per tutte le altre classi.
4. E' consentito fare SOLO i seguenti accorpamenti:
 - SM1 Pro e SM1 Fast e SMYoung, con classifiche separate.
 - SM4 Pro e SM4 Fast, nel caso in cui risultano iscritti su Sigma meno di 4 piloti nella classe SM4 Pro, con classifiche separate.
 - CRF150 e Minimotoard 85, con classifiche separate
 - SMJunior 65 e 85/150 4t, con classifiche 85 e 150 4t non separate. La categoria SMJunior non può essere accorpata con nessun'altra categoria.

Art. 3 - Penalità Supermoto

1. Nel trofeo Supermoto Centro-Sud in aggiunta alle sanzioni previste nel vigente RMM, nei casi indicati nel Regolamento Tecnico (irregolarità tecnica), i piloti sono sanzionati con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima corsa(manche) successiva all'infrazione cui il pilota prende parte, purché all'interno della medesima manifestazione.
2. 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 della gara al pilota è inflitta la retrocessione di 5 posizioni nella classifica della corsa (manche)

Art 4 - Pneumatici

1. Si applicano le disposizioni previste nel Titolo IV art 7 del presente regolamento, con la possibilità di poter punzonare i pneumatici (due gomme) con vernice. Le gomme verranno punzonate durante le OP o prima dell'ingresso in pista delle prove Qualifiche/Ufficiali.

Art-5 - Punteggi

1. Alle classi SM1 e SM4 verranno assegnati i punteggi come da tabella riportata nel Titolo II art.10.2 del Campionato Italiano (verranno riassegnati i punteggi in caso di accorpamenti) e alle classi SMJunior e CRF-Minimotoard, come da tabella riportata nel Titolo II art.10.1.

Art-6 - Classifica di Giornata

1. In Riferimento alla classifica di giornata si rimanda al Titolo I art 29 commi 6 e 7.

Art-7- Classifica finale di Campionato

1. L'attribuzione dei punti validi ai fini della classifica finale di Campionato è riservata solamente per i piloti licenziati con i M.C. delle seguenti Regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Marche, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia ed Umbria).
2. La classifica finale terrà conto di tutti i risultati acquisiti in tutte le corse disputate.
3. Le Classifiche di giornata valide per la classifica finale dovranno essere ricalcolate estrapolando i piloti che non fanno parte delle regioni elencate elencate dall'Art.7 punto 1.
4. 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:
 - a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - b) La classifica assoluta dell'ultima gara e così di seguito.
 Verranno assegnati i seguenti titoli alle seguenti classi:
 - SM1 Pro
 - SM1 Fast
 - SM1 Fast Over 40
 - SM1 Fast Under 18
 - SM4 Pro
 - SM4Fast
 - SM4 Fast Over 40
 - SMJunior 65
 - SMJunior 85
 - SMJunior 150cc 4t
 - CRF 150 4t
 - Minimotoard 85 2t
5. Per la classifica finale del Trofeo Centro Sud il pilota dovrà partecipare ad almeno 3 prove del Calendario dell'anno in corso.

Art.-8 - Premiazioni

1. Sono previste Coppe per i primi 3 per ogni classe per manifestazione.
2. L'Organizzatore può a sua discrezione prevedere premi speciali.
3. A fine Campionato verranno premiati i primi 3 campioni di ogni categoria (medaglie FMI)
4. L'assegnazione TABELLA ROSSA di leader della classifica di ogni categoria, verrà assegnata al leader del Campionato.
5. A fine Campionato il primo classificato (classifica assoluta tutte le Regioni) della Classe SMJ (65cc) e il primo classificato della Classe SMJ (85cc/150cc 4t) avranno diritto all'iscrizione gratuita per tutto il Campionato Italiano Supermoto dell'anno successivo.

I secondi classificati avranno diritto all'iscrizione a tre gare gratuite del Campionato Italiano Supermoto dell'anno successivo. I terzi classificati avranno diritto all'iscrizione a una gara gratuita del Campionato Italiano Supermoto dell'anno successivo.

Art.-9 - Norme Comuni

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, valgono in quanto applicabili, le Norme del Regolamento Supermoto – Titolo I, Titolo II, Titolo IV.

TIME TABLE SOLO OP TROFEO CENTRO-SUD

SABATO				
ORA		ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
DALLE	ALLE			
17.00	19.00	OPERAZIONI PRELIMINARI CONSEGNA TRASPONDER	TUTTE	
DOMENICA				
ORA		ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
DALLE	ALLE			
07.30	08.00	OPERAZIONI PRELIMINARI CONSEGNA TRASPONDER	TUTTE	

TITOLO VI - TROFEO NORD EST SUPERMOTO

Art.1 - Disposizioni Generali

1. Sono previste massimo 5 gare.
2. Con riferimento alle licenze si applicano le disposizioni previste dal Titolo I - Art.5 del presente Regolamento.
3. E' consentita la partecipazione di tutte le categorie, con conseguente assegnazione dei seguenti Titoli:
 - SM1 (Pro e Fast - Offroad).
Nella Categoria Fast è consentita la partecipazione dei piloti nati nel 1995 e antecedenti (UNDER30). Non sono ammessi I piloti che partecipano e hanno partecipato ai Campionati Mondiali ed Europei, negli anni 2022-2023-2024. Nella Categoria Pro sono ammessi a partecipare tutti i piloti presenti nella classifica finale della SM1 PRO del campionato interregionale TER degli anni 2022-2023, Trofeo Nord Est Supermoto dell'anno 2024 e quelli di cui all'art.2.1 Titolo II del Campionato Italiano Supermoto, Mondiali e Europei. E' previsto il gruppo B
 - SM2 (Offroad - fino 450cc 4t e fino a 300cc 2t)
Non è consentita la partecipazione ai piloti che sono presenti nella classifica finale della Categoria SM1 Internazionali d'Italia Supermoto, Mondiali, Europei degli anni 2022, 2023 e 2024 e i primi 3 classificati assoluti della categoria SM2 del Campionato Nord-Est dell'anno 2023 e del Trofeo Nord Est Supermoto dell'anno 2024. E' previsto il gruppo "B".
 - SM3 (Offroad)
 - SMLady
 - SMAma (OffRoad)
Sono ammessi a partecipare i piloti in possesso di Licenza Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Velocità e Velocità Elite. Piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e licenza nazionale o CONU.
In questa categoria non è consentita la partecipazione ai piloti presenti nella Classifica assoluta della SM1 Trofeo NordEst 2023 e 2024, i primi 10 della Classifica assoluta della categoria SM2 Trofeo NordEst 2023 e 2024, i piloti in classifica assoluta del Mondiale, Europeo e Internazionali d'Italia categoria SM1.
 - SM4 (On road) E' previsto il gruppo B
 - SM5 (Elite e Ama Offroad - over40)
Nella categoria Ama non è consentita la partecipazione ai piloti presenti nella Classifica Assoluta della SM1 Trofeo Nord Est 2023 e 2024, i primi dieci della classifica assoluta della categoria SM2 Trofeo Nord Est 2023 e 2024, i piloti in classifica assoluta del Mondiale, Europeo e Internazionali d'Italia categoria SM1. Nella Categoria Elite sono ammessi a partecipare tutti i piloti presenti nella classifica finale della SM5 Elite dell'Interregionale TER 2022 e Trofeo Nord Est del 2023 e 2024; i primi 5 presenti nella classifica finale del Campionato Italiano classe SM5 degli anni 2022, 2023 e 2024 e quelli di cui all'art.2.3 Titolo II del Campionato Italiano Supermoto.
 - SMJunior Offroad
 - SMYoung

- **SCOOTER MOTARD (Offroad)**
Possono partecipare piloti in possesso di Licenze come Titolo I art.5 tranne mini offroad e mini onroad.
- 4. Con riferimento alle Iscrizioni, si applicano le disposizioni previste dal Titolo I - Art.13 del presente Regolamento tranne per la chiusura che è fissata per il venerdì, alle ore 24:00, della settimana precedente la manifestazione.
- 5. La tassa di iscrizione prevista è pari a:
 - SM1 - SM2 - SM3 - SM4 - SM5: euro 110,00 gara singola;
 - SMLady euro 80,00 gara singola;
 - SMYoung euro 80,00 gara singola;
 - SMJunior euro 50,00 gara singola;
 - SCOOTER MOTARD euro 80,00 gara singola.

Per la categoria Scooter Motard è obbligatoria l'iscrizione per tutto il Campionato di euro 300,00, per 5 gare. Il Campionato si svolgerà al raggiungimento di numero 10 piloti iscritti alla prima prova di Campionato.
- 6. Le operazioni preliminari si svolgeranno il giorno antecedente la gara dalle ore 17:00 alle ore 19:00 e il giorno della gara dalle ore 07:30 alle ore 08:30. Alcune manifestazioni potranno prevedere orari e giorni diversi di inizio delle Operazioni Preliminari, come meglio dettato dall'RP.
- 7. Le categorie possono essere accorpate, anche se raggiungono il numero minimo di piloti verificati a discrezione del DdG. La categoria SMJunior Offroad non può essere accorpata con nessun'altra categoria.
- 8. Sono ammessi i piloti stranieri in possesso di nulla osta della Federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, Continentale o Nazionale.

Art.2 - Prove Ufficiali, qualifiche e gare

1. Le prove Ufficiali avranno durata di 10 minuti per tutte le Classi.
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.:
 - a) Prima prova di campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.;
 - b) 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.
3. Le prove di qualifica avranno durata di 10 minuti per le Classi SMJunior, SMYoung e Scooter Motard e di 15 minuti per tutte le altre classi.
A discrezione del DdG, le prove Ufficiali e le Qualifiche possono essere accorpate
4. Le gare si disputeranno su due corse di 15 minuti più 2 giri per le Classi SM1 Pro e SM1 Fast; di 8 minuti più due giri per la SMJunior e di 10 minuti più 2 giri per tutte le altre classi.

Art. 3 - Penalità Supermoto

1. Nel trofeo Supermoto Nord-Est, in aggiunta alle sanzioni previste nel vigente RMM, nei casi indicati nel Regolamento Tecnico (irregolarità tecnica), i piloti sono sanzionati con la partenza dall'ultimo posto in griglia nella prima corsa (manche) successiva all'infrazione cui il pilota prende parte, purché all'interno della medesima manifestazione.

2. 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 della gara al pilota è inflitta la retrocessione di 5 posizioni nella classifica della corsa (manche)

Art 4 - Pneumatici

Si applicano le disposizioni previste **Titolo IV art. 7** del presente regolamento, con la possibilità di poter punzonare i pneumatici con vernice.

Art-5 - Punteggi

1. A tutte le classi verranno assegnati i punteggi come da tabella riportata **nel Titolo II art.10.2** del Campionato Italiano.

Art-6 - Classifica di Giornata

1. In Riferimento alla classifica di giornata si rimanda al **Titolo I art 29 commi 6 e 7**.

Art-7- Classifica finale di Campionato

1. L'attribuzione dei punti validi ai fini della classifica finale di Campionato è riservata solamente per i piloti licenziati con i M.C. delle seguenti Regioni (Friuli Venezia Giulia, Prov.Aut.Bolzano, Trentino Alto Adige, Veneto, Emilia Romagna e Toscana).
2. La classifica finale terrà conto di tutti i risultati acquisiti in tutte le corse disputate.
3. Le Classifiche di giornata valide per la classifica finale dovranno essere ricalcolate estrapolando i piloti che non fanno parte delle regioni elencate regioni elencate **dall'Art 7.1**.
4. 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:
 - a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - b) La classifica assoluta dell'ultima gara e così di seguito.

Verranno assegnati i seguenti titoli alle seguenti classi:

- SM1 Pro
- SM1 Fast
- SM2
- SM3
- SM4
- SM4A
- SM5 Elite
- SM5 Ama
- SMLady
- SMJunior 65 - 85/150
- SMYoung
- Scooter Motard

Art.-8 - Premiazioni

1. Sono previste Coppe per i primi 3 per ogni classe per manifestazione.
2. L'Organizzatore può a sua discrezione prevedere premi speciali.
3. L'assegnazione TABELLA ROSSA di leader della classifica di ogni categoria, verrà assegnata al leader del Campionato

Art. 9 - Regolamento Tecnico Scooter Motard**1. CICLISTICA**

- Lo scooter dev'essere carenato, le carene DEVONO ESSERE INSTALLATE e ben fissate. Sono consentite alcune modifiche come:
 - Adozione di carene che replicano le carene originali (in tal caso non devono compromettere la salute e la sicurezza dei piloti in gara);
 - Modifiche per l'alloggiamento dei comandi (gas e freni);
 - Un'apertura di dimensioni massime 15x15 cm posizionata frontalmente al gruppo termico;
 - Modifiche al vano sottosella per dar spazio all'air box (tale modifica non deve inficiare sulla funzionalità del sottosella, che deve risultare ben saldo).
- E' obbligatorio apporre un adesivo di sicurezza sui fari originali.
- Vietati telai costruiti, la base di partenza dev'essere di uno scooter commerciale prodotto in almeno duemila esemplari, i telai possono essere rinforzati ma suddetti rinforzi non possono sporgere oltre le sagome delle carene.
- Gli impianti frenanti possono essere sostituiti in modo da ottimizzare la frenata, devono essere presenti entrambi e funzionanti, le leve freno non devono essere di forma appuntita, obbligatoria l'installazione di paravele o tamponi/bilanceri (per evitare che la monopola del gas resti azionata in caso di caduta).
- Diametro cerchi massimo consentito 14"
- Manubrio di larghezza massima 80 cm, il mozzo manubrio può essere costruito artigianalmente purchè sicuro e solido, vietato mozzo con attacchi deboli tipo naked (valutazione pregara per quanto riguarda manubri auto costruiti), la strumentazione originale può essere asportata o sostituita con altra strumentazione (contagiri, termometro, ect . BEN FISSATI), dev'essere presente la carenatura di serie se si utilizza il manubrio originale dello scooter, suddetta carena può essere asportata e sostituita da una barra trasversale con annessa imbottitura (fissata in modo da non costituire un pericolo per il pilota in caso di caduta).
- Stacca massa specifico per moto obbligatorio e funzionante
- Il comando gas può essere sostituito con uno più performante, dev'essere scorrevole e chiudere immediatamente al rilascio.
- Pneumatici slick come da Titolo IV Art.7 del presente Regolamento
- La sella dev'essere ben ancorata e non deve aprirsi durante la gara, può essere modificata secondo le esigenze del pilota (la base della sella dev'essere di derivazione scooter)
- Devono essere presenti le legature di sicurezza sui raccordi freni e tappi olio come da Titolo IV Art.12 del presente Regolamento.
- Obbligatoria la presenza di una vaschetta di recupero fluidi per sfiati olio, carburante e liquido radiatore come da Titolo IV Art.10 del presente Regolamento.

- I radiatori possono essere sostituiti con altri più efficienti, purchè non siano esposti esternamente rispetto alle carene ed adeguatamente protetti, il liquido refrigerante dev'essere obbligatoriamente acqua distillata, sono consentiti fori per il raffreddamento del radiatore, tali fori non devono superare il diametro di 14 mm e sono consentiti sullo scudo anteriore e nel contro scudo posteriore
- Le sospensioni (anteriore e posteriore) possono essere sostituite con prodotti specifici per scooter, vietate forcelle derivazione PIT BIKE, minicross e doppia piastra, l'escursione massima della forcella anteriore è di 120mm (NON PUO' ESSERE SOSTITUITO IL SISTEMA DI ANCORAGGIO AL TELAIO DELLE SOSPENSIONI)
- Cavalletto e specchietti retrovisori devono essere rimossi.

2. MOTORE**Categoria**

- Gruppo termico di cilindrata 70cc in alluminio
- Carter motore può essere lavorato
- Albero motore con corsa di serie
- Carburatore diametro massimo 24mm
- Tutti gli altri componenti sono sostituibili con altri reperibili in commercio per scooter

Art.-10 - Norme Comuni

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento, valgono in quanto applicabili, le Norme del Regolamento Supermoto – Titolo I, Titolo II, Titolo IV.

TIME TABLE SOLO OP TROFEO NORD-EST

SABATO				
ORA		ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
DALLE	ALLE			
17.00	19.00	OPERAZIONI PRELIMINARI CONSEGNA TRASPONDER		
DOMENICA				
ORA		ATTIVITA'	CLASSE	DURATA
DALLE	ALLE			
07.30	08.30	OPERAZIONI PRELIMINARI CONSEGNA TRASPONDER		

ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

Abbigliamento Protettivo per tutte le manifestazioni motociclistiche di Supermoto

Tipologia	Certificazione/ omologazione	Livello min protezione	Obbligo
CASCO	JIST 8133: 2007 o successivi - Tipo P SNELL M2010 e successivi ECE2205 P ECE22206 P		Obbligo
GUANTI	Type KP EN13594:2015	1	Obbligo
Protez. Torace	EN1621-3:2011	2	Obbligo
Protez. Schiena	Full Back 1621-2:2014	2	Obbligo
STIVALI specifici per Motocross	EN13634:2017		Obbligo per misure > 36
Tuta pelle o equivalente Protezioni Gomiti, ginocchia	EN17092:2017 EN13595:2004	2(13595) AAA(17092)	obbligo
Protezioni spalla "S" Protezioni gomiti "E" Protezioni ginocchia "K" Protezioni tibia "L" Protezione ginocchia e tibia "K+L" (in alternativa a K e L separate) Protezioni laterali "H"	EN1621-1:2012(Inclusa in EN17092:2017)	1 (Raccomandato 2)	Obbligatorio
Maschera - occhiali	EN1938		obbligo
Airbag esterno con attivazione a strappo	EN1621-4:2013		Consentito non obbligatorio