

CAPITOLO I

PARTE GENERALE

ART. 1 - GENERALITA'

Le seguenti regole si applicano a tutte le corse di velocità su strada e/o in circuito. Per quanto possibile sono in sintonia con le norme della Federazione Internazionale Motociclistica (F.I.M.).

ART. 2 - MANIFESTAZIONI

2.1 - Una manifestazione può comprendere diverse competizioni che si possono svolgere in una sola giornata o in più giornate successive.

2.2 - In generale ciascuna corsa è limitata ad una sola classe di motocicli, tuttavia, in casi particolari, è possibile riunire più classi in una corsa.

2.3 - Per le manifestazioni che si svolgono all'interno di impianti permanenti della durata di più giorni, gli organizzatori, d'accordo con la Direzione del motodromo

dovranno predisporre i seguenti servizi:

- parcheggio riservato nelle immediate vicinanze del paddock per tutti i mezzi non di servizio;
- una unità di pronto soccorso e una antincendio;
- sorveglianza e protezione;
- pulizia servizi igienici, docce e bagni.

ART. 3 - PERCORSI

3.1 - Le corse devono svolgersi in circuito chiuso.

3.2 - I circuiti chiusi possono essere permanenti (autodromi e/o motodromi) o provvisori.

3.3 - Tutti i percorsi devono essere omologati dalla Commissione FIM se l'impianto deve ospitare gare internazionali, dalla FMI per mezzo dei suoi organi preposti per le gare nazionali. Per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda all'Annesso X - Sezione Comune o Sezione Velocità o Sezione Scooter per gli impianti destinati a tale specialità.

... omissis ...

ART. 4 - SEGNALI UFFICIALI

4.1 - LE BANDIERE

Le bandiere sono utilizzate sia durante le prove che durante la gara.

4.2 - DIMENSIONI

Minimo 80 x 100 cm.

4.3 - BANDIERE USATE DAL DIRETTORE DI GARA O SUO INCARICATO

Bandiera nazionale: segnale di partenza.

Bandiera verde: via libera.

Bandiera a scacchi bianchi e neri: segnale d'arrivo.

Bandiera rossa: indica a tutti i conduttori che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpassare, ritornare verso la zona di partenza, secondo il senso di marcia, ad andatura ridotta. La bandiera rossa è anche usata per la chiusura del circuito o percorso. Bandiera nera con numero bianco sovraesposto: indica al conduttore che porta il numero indicato l'obbligo di arresto al proprio box nel successivo passaggio.

Bandiera bianca e nera (divisa diagonalmente in due settori bianco e nero): esposta immobile, assieme al numero del motociclo, è un avvertimento dato una sola volta, al conduttore corrispondente al numero stesso, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con bandiera nera.

Bandiera nera con disco arancione (di diametro 40 cm.): deve essere esposta insieme al numero del pilota. Informa il pilota della cui moto è mostrato il numero, che il suo mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri, e significa che deve immediatamente fermarsi ed abbandonare la pista.

4.4 - BANDIERE USATE DAI POSTI DI SORVEGLIANZA

- a) Bandiera gialla: segnale di pericolo in questo tratto del percorso. **Sempre agitata, sia nella postazione dell'incidente che quella che la precede:** rallentare, tenersi pronti all'arresto, divieto di sorpasso perché il pericolo è più imminente (vedere inoltre punto successivo punto "e").
- b) Bandiera gialla a strisce rosse: diminuzione di aderenza del manto stradale in questo tratto del percorso.
- c) Bandiera rossa: da esporre, ai posti di sorveglianza, solo ed esclusivamente su ordine diretto del D.d.G.. Indica arresto prematuro della corsa, divieto di sorpasso, obbligo di rallentare e portarsi verso la zona di partenza ad andatura ridotta, pronti anche a fermarsi se necessario.
Va esposta sempre agitata, tranne all'uscita della corsia box per indicare (insieme al semaforo rosso) che la corsia è chiusa. Viene usata anche sulla griglia di partenza alla fine del giro di riscaldamento e per chiudere la pista.
- d) Bandiera verde: via libera. Presentata al D.d.G. durante la ricognizione del percorso, indica piena operatività del settore relativo al posto di sorveglianza. Va inoltre presentata durante il primo giro di prove Ufficiali, Warm-up e giro di riscaldamento, per consentire ai piloti di memorizzare, per ciascuna postazione, la posizione del segnalatore. Va inoltre presentata al posto di segnalazione successivo a quello dell'ultima bandiera gialla esposta, per segnalare la fine del pericolo e del divieto di sorpasso per i piloti.
- e) Bandiera blu: avviso di sorpasso. Indica ad un conduttore che sta per essere doppiato da uno o più conduttori: **sempre agitata, sia la postazione dove sta avvenendo il doppiaggio che quella che la precede**
- f) Bandiera nera con disco arancione (di diametro 40 cm.): deve essere esposta, esclusivamente su precisa indicazione del Direttore di Gara, insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa il pilota della cui moto è mostrato il

numero, che il suo mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri, e significa che deve immediatamente fermarsi ed abbandonare la pista.

g) Bandiera bianca con Croce di Sant'Andrea rossa: caduta di gocce di pioggia sul tratto di pista immediatamente successivo; se mostrata unitamente alla bandiera gialla a strisce rosse indica un'intensificazione della caduta di pioggia. La mancata osservanza delle prescrizioni indicate nella lettera a) determina l'applicazione dell'ammenda prevista dall'art.1 dell'Appendice R.d.G. punto 11, nonché una penalizzazione di 30" sul tempo finale in gara. Nel caso in cui l'infrazione avvenga nel corso delle Prove Ufficiali, oltre all'ammenda sarà cancellato il tempo ottenuto nel giro in cui l'infrazione stessa è avvenuta.

4.5 - SEGNALI LUMINOSI

Il via alla gara deve essere dato con il semaforo; è ammessa, in determinati casi, la sostituzione dello stesso con la bandiera nazionale. Si possono completare le segnalazioni con le bandiere mediante segnali luminosi:

- una o due luci gialle intermittenti - stesso utilizzo della bandiera gialla.
- una o due luci verdi - stesso utilizzo della bandiera verde.
- una o due luci rosse - stesso utilizzo della bandiera rossa.

In caso di gare che si svolgono di notte, ogni postazione di sorveglianza deve essere munita di semaforo di segnalazione (si consiglia un doppio sistema di semafori).

All'uscita della corsia box deve essere presente una luce lampeggiante blu o verde come indicatore di attenzione.

ART. 5 - PROVE UFFICIALI

5.1 - Nel regolamento particolare (R.P.) della manifestazione deve essere previsto un periodo di tempo per le prove: ciascuna classe, fatta salva diversa indicazione nel regolamento generale del campionato o trofeo, deve disporre di almeno due turni di prove cronometrate, la cui durata deve essere indicata nel R.P.. Possono essere previste nel R.P. anche prove libere (non cronometrate) per ciascuna classe, che, in tal caso, fanno parte della manifestazione: a tali prove possono partecipare esclusivamente motocicli e/o piloti che abbiano già effettuato le Operazioni Preliminari.

5.2 - Per le manifestazioni titolate in circuito, che si svolgono su due o più giornate, i turni di prove ufficiali obbligatori devono essere effettuati nella giornata precedente il giorno della gara.

ART. 6 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

6.1 - CORSE IN CIRCUITO

Per essere ammesso alla partenza un conduttore deve aver compiuto un numero di giri completi, cioè con passaggio effettivo sulla linea del traguardo, sufficienti per permettergli di conoscere il percorso. Nel caso di irregolarità tecniche accertate al termine o durante il 1° turno di prove ufficiali, al pilota saranno cancellati i tempi ottenuti nel corso di quel turno di prove. Se le irregolarità verranno riscontrate dopo o durante il 2° (o durante l'unico) turno di prove, il pilota sarà escluso dalla classifica.

6.1.1 - I risultati delle prove cronometrate saranno qualificativi per la corsa; in caso di parità del tempo è discriminante il secondo miglior tempo e così via.

6.1.2 - Il regolamento particolare deve indicare il numero di conduttori ammessi in ciascuna classe per la gara; per le prove tale numero è indicato dal successivo Art. 21.

6.1.3 - Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 15% (se non diversamente previsto). Quando una classe è divisa in due gruppi di prove, la selezione dei conduttori qualificati si farà con il 50% dei migliori tempi di ciascun gruppo. Rimane inteso che il tempo massimo di qualificazione verrà calcolato sul miglior tempo del gruppo, aumentato del 15%.

6.1.4 - In mancanza di concorrenti in un gruppo si procede a recuperarli negli altri gruppi; analogo criterio per le finali delle gare con batterie di selezione, con i migliori classificati a parità di giri prima, e migliori tempi poi.

6.2 - CORSE DI DURATA

Il tempo massimo di qualificazione è il miglior tempo della classe, aumentato del 20%.

ART. 7 - BRIEFING

Il Briefing si terrà, solo quando il D.d.G. lo ritenga necessario, nel luogo e nell'ora indicata dagli Organizzatori per iscritto ai piloti al momento delle O.P. Tutti i conduttori dovranno obbligatoriamente essere presenti. Un'ammenda di € 50,00 sarà inflitta a tutti coloro che non rispetteranno il presente articolo.

ART. 8 - SISTEMI DI PARTENZA

L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove, con in testa i migliori tempi di qualificazione; la posizione di griglia del conduttore con il miglior tempo di qualificazione (pole position) è quella indicata dalla fiche di omologazione del circuito.

8.1 - PARTENZE COLLETTIVE

8.1.1 - GRIGLIA DI PARTENZA

Per la composizione della griglia di partenza si rimanda all'Annesso X sezione Velocità

8.1.2 - PROCEDURA DI PARTENZA

Deve essere rispettata la seguente procedura di partenza:

- a) Circa 15 min. prima della partenza: i conduttori entrano in pista e compiono immediatamente il giro di "ricognizione" prima di prendere posto sulla griglia; un pannello con l'indicazione 5-4-3-2-1-0 minuto/i sarà esposto all'ingresso della pista, quindi semaforo rosso e chiusura dell'uscita dalla pit-lane.
- b) 10 minuti prima della partenza: chiusura dell'ingresso alla pista. Il giro di ricognizione non è obbligatorio; i piloti che non effettuano il giro di ricognizione possono, sotto la supervisione di un Ufficiale di percorso, portare la moto sulla griglia fino a 5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento.
I piloti che non si schierano in griglia possono partire per il giro di riscaldamento dalla corsia dei box secondo le istruzioni dell'Ufficiale di percorso in servizio

all'uscita box. Quando i piloti ritornano in griglia dopo il giro di ricognizione prenderanno posto nella loro posizione e potranno essere assistiti da 3 persone autorizzate a stare sulla griglia, fra le quali una può tenere un ombrello. I Commissari presenteranno dei pannelli a fianco della pista che indichino le varie file.

Il D.d.G. può, in questo momento, dichiarare "Gara Bagnata" (Wet Race) o asciutta, attraverso un pannello da mostrare ai piloti schierati ed a quelli eventualmente ancora nel corridoio box; se non viene presentato alcun pannello la gara sarà automaticamente dichiarata su pista asciutta.

I piloti che hanno necessità di interventi sulla moto possono ritornare alla corsia box per effettuarli; in questo caso potranno prendere il via del giro di riscaldamento dalla corsia box. I piloti schierati sulla griglia possono procedere a regolazioni e/o interventi sulla moto, o sostituire i pneumatici. Batterie o altro materiale elettrico non sono autorizzati in pista, ad eccezione dei generatori e di dispositivi di messa in moto esterni per motori 4 tempi. **Tutti i sistemi di avviamento sulla linea di partenza debbono essere provvisti di un contenitore inferiore per impedire fuoriuscite di liquidi (olio per i motori a scoppio, acido per quelli a batteria).**

Ogni intervento sulla moto deve essere terminato prima dell'esposizione del pannello "3 MINUTI"; dopo tale limite i piloti che necessitano ancora di effettuare interventi devono spingere la moto nella corsia box dove potranno continuare l'intervento o cambiare moto; questi piloti prenderanno il via del giro di riscaldamento dalla corsia box. È vietato effettuare rabbocchi di carburante dopo la partenza del giro di ricognizione.

c) 5 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento:

Esposizione del pannello "5 MINUTI" sulla griglia; termine ultimo per prendere posto in griglia (a motore spento). Togliere le termocoperte (ove consentite) su tutte le seconde moto punzonate in quella classe e sui pneumatici di riserva.

d) 3 minuti prima della partenza del giro di riscaldamento:

Esposizione del pannello "3 MINUTI" sulla griglia: rimozione immediata delle termocoperte dai pneumatici dei motocicli sulla griglia. I Commissari di griglia e della corsia box devono controllare il rispetto di questa norma. Tutte le persone, eccetto i conduttori, due meccanici ed una persona con l'ombrello per ogni conduttore, devono lasciare la griglia. Dopo la presentazione di questo pannello, i conduttori che desiderano ancora effettuare delle regolazioni devono spingere la loro motocicletta verso la corsia box. Questi conduttori e le loro motociclette devono aver lasciato la griglia di partenza e raggiunto la corsia box prima dell'esposizione del cartello "1 MINUTO" e prenderanno la partenza per il giro di riscaldamento dall'uscita della corsia box.

e) 1 minuto prima della partenza del giro di riscaldamento:

Esposizione del pannello "1 MINUTO" sulla griglia: tutte le persone salvo i due meccanici devono lasciare la griglia; i meccanici avvieranno più celermente possibile la moto ed abbandoneranno la griglia a loro volta. Subito dopo la presentazione del pannello "1 MINUTO" si presenterà il pannello "CASCO" per rammentare ai conduttori di controllare la chiusura dello stesso.

f) 30 secondi prima della partenza del giro di riscaldamento:

Esposizione del pannello "30 SECONDI" sulla griglia. I piloti devono essere al loro posto in griglia con il motore acceso; ogni assistenza esterna è vietata. I piloti che non possono fare avviare la moto devono spostarsi alla corsia box dove possono intervenire o cambiare la moto. Questi piloti potranno prendere la partenza per il giro di riscaldamento dalla corsia box.

g) VIA: i piloti partono in gruppo per il giro di riscaldamento, allo sventolare della bandiera verde da parte del Direttore di Gara. I piloti effettueranno un giro, a velocità libera, seguiti da una vettura di sicurezza; quando tutti i piloti avranno superato l'uscita box gli eventuali piloti in attesa di partire dalla pit-lane saranno autorizzati da un commissario e dalla luce verde **o blu lampeggiante** del semaforo ad unirsi al giro di riscaldamento. L'uscita box verrà quindi chiusa.

Al loro ritorno sulla griglia i piloti dovranno riprendere il loro posto con la ruota anteriore alla linea che definisce la posizione e lasciare il motore in moto. Tutti i piloti che raggiungono la griglia dopo la vettura di sicurezza saranno indirizzati alla corsia box da dove potranno prendere la partenza, o dovranno arrestarsi dietro la vettura di sicurezza e da lì prendere la partenza seguendo le indicazioni di un commissario con una bandiera rossa. Se un conduttore ha delle difficoltà durante il giro di riscaldamento od immediatamente prima della partenza deve dirigersi ai box per procedere alle riparazioni o cambiare moto. È assolutamente proibito portarsi sulla linea di partenza con l'intenzione di ritardare il "VIA", pena l'esclusione dalla gara. Quando ogni fila della griglia è completa l'Ufficiale di fila abbasserà il proprio pannello per indicare che la fila è completa; il pannello non verrà abbassato se un corridore della fila indica qualche difficoltà. Quando tutti i pannelli sono stati abbassati e la vettura di sicurezza ha terminato il giro un Ufficiale di percorso in fondo alla griglia agiterà una bandiera verde. Il D.d.G., o lo Starter, darà quindi l'ordine all'Ufficiale di percorso con bandiera rossa che si trova davanti alla griglia di abbandonare la pista. Si accende il semaforo rosso e, in un intervallo fra 2" e 5", il semaforo si spegne dando il via alla gara. Un veicolo di sicurezza deve seguire i motocicli durante tutto il loro primo giro. Se dopo lo spegnimento della luce rossa del semaforo la moto di un pilota si spegne i Commissari di pista potranno aiutare il corridore a metterla in moto; se dopo un tempo ragionevole il motore non parte il pilota dovrà spingere la moto, sotto la supervisione dei Commissari, nella corsia box dove i suoi meccanici potranno aiutarlo oppure potrà sostituire la moto. Quando i piloti avranno superato l'uscita box l'Ufficiale di percorso situato a questa uscita accenderà il semaforo verde per dare la partenza ai piloti ancora in corsia box. Quando il pilota in testa alla corsa taglia il traguardo del primo giro non è più consentito cambiare moto, salvo in caso di interruzione della gara.

Se un problema che si presenta sulla griglia di partenza può portare pregiudizio alla sicurezza della partenza l'Ufficiale responsabile della partenza può accendere il semaforo giallo lampeggiante e presentare il pannello "PARTENZA RITARDATA". In questo caso i piloti devono spegnere i motori ed un meccanico per pilota sarà autorizzato ad entrare in griglia per aiutare i piloti; la procedura di partenza ricomincerà dal cartello "1 MINUTO" ed i corridori effettueranno un giro di riscaldamento supplementare; la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro. Se le circostanze portassero ad effettuare più di una "PARTENZA RITARDATA", la lunghezza del percorso verrà ridotta di un giro per ciascuna "PARTENZA RITARDATA", con indicazione sul contagiri. Qualunque infrazione al presente articolo sarà penalizzata con la procedura di "Stop & Go", ad eccezione della partenza anticipata, sanzionata con 30 secondi di penalizzazione (1 minuto per le gare di durata).

CARATTERISTICHE DEI SEGNALI

- Pannello di fila di griglia:

forma circolare; diametro di cm. 60, un lato di colore giallo con cifra nera corrispondente al numero della fila.

- Pannello "PARTENZA RITARDATA":

forma rettangolare; dimensioni cm. 100 x 40. Fondo giallo e scritta nera "PARTENZA RITARDATA".

... omissis ...

8.1.4 PARTENZA ANTICIPATA

La partenza anticipata è tale nel momento in cui il motociclo effettua un qualsiasi spostamento in avanti prima del segnale di VIA e viene sanzionata con 30" di penalizzazione (1' per le gare di durata). Il Direttore di Gara deve avvisare il pilota entro metà gara. Contro tale decisione non è ammesso reclamo.

ART. 9 - PARTENZE SCAGLIONATE

In caso di partenze scaglionate, sia individuali che a gruppi, il segnale di partenza è dato ad intervalli successivi a ciascun conduttore o gruppo, dalla linea di partenza o dalla posizione d'arresto indicata in prossimità della linea di partenza.

ART. 10 - MEZZI DI PROPULSIONE

Durante la corsa un motociclo non deve essere mosso che per mezzo della propria forza motrice, dalle forze muscolari del conduttore e/o del passeggero, dalle forze naturali di gravità.

ART. 11 - CONDOTTA DI GARA - RITIRO

11.1 - Durante una competizione i conduttori non devono compiere manovre riprovevoli, sleali e pericolose. Così pure i passeggeri dei sidecar.

11.1.1 - è proibito percorrere la pista, come pure la corsia dei box, in senso inverso a quello della corsa, fatta esclusione per il caso di cui all'Art. 8.1.2.

11.1.2 - I conduttori nel momento di sorpassare o di essere sorpassati non devono intralciarsi a vicenda.

11.1.3 - Quando, per una ragione qualsiasi, un conduttore esce dal percorso, deve riprendere la corsa senza alcun aiuto esterno, salvo disposizioni diverse del D.d.G., nello stesso punto da dove è uscito o nel posto indicatogli dai Commissari di pista, oppure deve ritirarsi.

11.1.4 - Tutti i conduttori che si fermano devono condurre il proprio motociclo nel senso della corsa verso il più vicino posto di sorveglianza indicato dai Commissari di percorso, insieme al proprio motociclo, oppure sistemare quest'ultimo in modo da non costituire pericolo per gli altri conduttori.

11.1.5 - è assolutamente proibito per il conduttore trasportare un'altra persona sul proprio motociclo.

11.1.6 - Eventuali riparazioni sul motociclo lungo il percorso, possono essere effettuate unicamente con i mezzi di bordo.

11.2 -Ogni violazione alle suddette regole comporterà l'applicazione di sanzioni sino all'esclusione.

11.3 -è vietato ogni taglio di percorso o variante, salvo che lo stesso avvenga per validi motivi di sicurezza. In caso di taglio non giustificato il pilota che lo ha commesso dovrà attendere il passaggio dei piloti che lo seguono e rientrare dal punto nel quale è uscito. Nel caso di prosecuzione senza sosta egli dovrà alzare la mano e farsi superare dai piloti sui quali ha guadagnato con il taglio. In caso di mancata osservanza di quanto sopra sono previste le seguenti sanzioni:

- per taglio durante le prove: eliminazione del tempo sul giro nel quale lo stesso è avvenuto. In caso di tagli ripetuti cancellazione di tutti i tempi ottenuti in quella sessione di prove;
- per taglio durante la gara: penalizzazione di 30”.

11.4 -è consentito il rifornimento sulla pit-lane.

ART. 12 - COMPORTAMENTO ALL'ARRIVO

I conduttori che tagliano la linea d'arrivo devono compiere ancora un giro completo della pista, senza arrestarsi lungo il percorso e dirigersi quindi al parco chiuso, salvo in caso di avaria. I primi tre conduttori classificati, appena depositati i motocicli al parco chiuso, debbono recarsi immediatamente verso il podio perché la cerimonia della premiazione possa iniziare, salvo diverse disposizioni del D.d.G..

ART. 13 - AIUTO NEI BOX

Un conduttore non può ricevere aiuto che davanti al suo box; può essere aiutato da tre persone e gli aiuti non sono autorizzati ad oltrepassare la linea delimitante la zona dei box. Ogni violazione al presente articolo comporta l'esclusione.

ART. 14 - CAMBIO DI MOTOCICLO

14.1 -Durante le prove un conduttore può utilizzare uno o più motocicli, ove previsto dal regolamento di riferimento, purché siano stati verificati a suono me. Lo scambio dei motocicli tra piloti è proibito, pena la squalifica.

14.2 -Il cambio del motociclo è ammesso, secondo quanto previsto nelle varie circostanze, purché il motociclo in sostituzione abbia passato le verifiche tecniche, a nome del medesimo conduttore.

ART. 15 - ARRESTO DI UNA CORSA E NUOVA PARTENZA

15.1 -ARRESTO DI UNA CORSA

15.1.1 - Se il Direttore di Gara decide di interrompere una gara per avverse condizioni climatiche o per qualunque altro motivo, verranno esposte bandiere rosse sulla linea del traguardo ed a tutti i posti di segnalazione, e verranno inoltre accese le luci rosse (se presenti) lungo tutto il circuito. Il risultato sarà quello rilevato quando il leader della corsa e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, abbiano compiuto un giro completo senza la bandiera rossa esposta, e sarà calcolato secondo i principi indicati di seguito: Esempio di una gara su 30 giri:
a) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara ha completato il

suo 9° giro ed è nel corso del 10°, e tutti gli altri piloti non hanno ancora completato il proprio 9° giro, la classifica sarà quella dell'8° giro, e la seconda parte della gara sarà di 22 giri;

b) se la bandiera rossa viene esposta quando il leader della gara e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader hanno completato il proprio 9° giro e sono nel corso del 10°, la classifica sarà quella del 9° giro, e la seconda parte della gara sarà di 21 giri.

Eccezione: se la gara è interrotta durante l'ultimo giro, verrà seguita la seguente procedura:

- 1) per tutti i piloti ai quali è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine dell'ultimo giro di gara;
- 2) per tutti i piloti ai quali non è stata esposta la bandiera a scacchi prima dell'interruzione, verrà stilata una classifica parziale alla fine del penultimo giro di gara;
- 3) la classifica completa sarà stilata combinando le due classifiche parziali, considerando il numero di giri effettuato ed il tempo impiegato.

15.1.2 - Se il risultato mostra che il leader e tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, hanno completato meno di tre giri, in tal caso la gara sarà considerata nulla, e si effettuerà una nuova gara completa. Qualora ciò non fosse possibile, la gara sarà cancellata e non assegnerà punti per Campionati o Trofei.

15.1.3 - Se sono stati completati dal leader, e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, più di tre giri e meno dei due terzi del numero di giri previsti originariamente (arrotondati per difetto all'unità più vicina), avrà luogo una nuova partenza (secondo quanto indicato dall'art. 15.1.1), e la classifica finale sarà stilata combinando le classifiche parziali delle due parti. Qualora non fosse possibile effettuare una nuova partenza, sarà considerata valida solo la prima parte di gara, e verrà assegnata solo la metà del punteggio per Campionati o Trofei.

15.1.4 - Se sono stati completati dal leader, e da tutti gli altri piloti allo stesso giro del leader, due terzi o più del numero di giri previsti originariamente (arrotondati per difetto all'unità più vicina), allora la gara sarà considerata completa e verrà assegnato l'intero punteggio per Campionati o Trofei.

15.2 -NUOVA PARTENZA

15.2.1 - Se dovrà essere effettuata una nuova partenza, la stessa dovrà aver luogo prima possibile, compatibilmente con le condizioni della pista. Non appena i piloti avranno raggiunto la corsia box, il Direttore di Gara darà indicazioni sull'orario della nuova partenza, la cui procedura non dovrà avere inizio, condizioni permettendo, più tardi di 20 minuti dall'esposizione della bandiera rossa.

15.2.2 - Nel caso di interruzione della gara durante il primo giro, il DdG potrà decidere di ripartire immediatamente senza far rientrare le moto ai box.

15.2.3 - La classifica della prima parte di gara dovrà essere disponibile per teams e piloti prima della partenza della seconda parte di gara.

15.2.4 - La procedura di partenza della seconda parte di gara sarà quella solita riportata nell'art. 8.1.2.

15.2.5 - Le condizioni per prendere parte alla seconda partenza sono le seguenti:

a) nel caso della situazione descritta nell'art. 15.1.2:

- tutti i piloti sono ammessi a ripartire;
 - i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso conduttore, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante;
 - il numero di giri sarà lo stesso previsto originariamente;
 - le posizioni in griglia saranno quelle previste originariamente.
- b) nel caso della situazione descritta nell'art. 15.1.3:
- saranno ammessi alla partenza solo i piloti regolarmente classificati nella prima parte di gara;
 - i motocicli possono essere riparati e/o cambiati con altro mezzo già punzonato dallo stesso conduttore, ed è possibile effettuare rifornimento di carburante;
 - il numero di giri della seconda parte di gara sarà quello necessario a completare la distanza prevista originariamente (vedi art. 15.1.1);
 - la griglia di partenza sarà determinata dall'ordine di arrivo della prima parte di gara;
 - la classifica finale sarà stilata sulla base della somma dei risultati conseguiti dai piloti classificati in entrambe le gare. Piloti con lo stesso numero di giri saranno classificati secondo il tempo totale ottenuto nelle due gare.

ART. 16 - CLASSIFICHE

16.1 - CORSE CON PARTENZA COLLETTIVA

16.1.1 - In una corsa con partenza collettiva, il vincitore è il conduttore che taglia per primo la linea d'arrivo, che corrisponde alla linea di cronometraggio, dopo aver compiuto il percorso totale previsto dal R.P., o che percorre - nel tempo prefissato - la maggiore distanza.

16.1.2 - Nelle corse con distanza prefissata, i conduttori devono essere fermati dopo che il vincitore ha superato la linea d'arrivo, allorché, terminato il giro che in quel momento stanno compiendo, arrivano sulla linea del traguardo.

16.1.3 - Nelle corse con durata prefissata, i conduttori devono essere fermati, sempre sulla linea d'arrivo, allo scadere del tempo e dopo che il vincitore ha tagliato la linea d'arrivo; il resto della classifica sarà stabilito secondo le posizioni occupate all'arrivo.

16.1.4 - Solo i conduttori che tagliano il traguardo dopo l'arrivo del vincitore sono classificati; e lo sono secondo il numero di giri effettuati. A parità di giri la classifica viene stilata secondo l'ordine d'arrivo.

16.1.5 - Ogni conduttore, per essere classificato deve aver compiuto il numero minimo di giri previsto dal Regolamento Particolare (R.P.); tale minimo deve essere pari (e comunque mai inferiore) al 75% della lunghezza del percorso, riferito a ciascuna classe.

16.1.6 - L'ultimo giro deve essere compiuto nel tempo massimo indicato nel R.P.; nel caso non fosse indicato il tempo massimo va inteso pari al doppio del tempo realizzato sul giro veloce nella classe in questione (N.N.).

16.2 - CORSE CON PARTENZA SCAGLIONATA

In una corsa con partenze scaglionate, vincitore sarà il conduttore che avrà ottenuto il miglior tempo sul percorso totale previsto dal Regolamento Particolare.

ART. 17 - PARCO CHIUSO

17.1 - Nessun conduttore è autorizzato ad entrare in un parco chiuso, all'infuori che per consegnare o ritirare il proprio motociclo, conformemente a quanto prescritto nel R.P. ovvero nel caso abbia una autorizzazione scritta, firmata dal

Direttore di Gara, indicante in modo esplicito il motivo dell'ingresso nel parco stesso.

17.2 -Ad eccezione dei Membri di Giuria (per le gare internazionali), del Direttore di Gara, dei Commissari di Gara e degli Ufficiali di Gara preposti alla sorveglianza del parco stesso, nessun altro, in alcun momento e per alcuna ragione, può essere ammesso nel parco chiuso, se non munito di speciale e motivata autorizzazione, scritta e firmata dal Direttore di Gara.

ART. 18 - TABELLA DEI PUNTEGGI PER CAMPIONATI E TROFEI

I punteggi per i campionati e per i trofei saranno attribuiti a ciascun corridore secondo la tabella a pag. 11. Per le gare che si disputano in due manches, i punteggi sopra indicati verranno assegnati per ciascuna manche.

ART. 19 - CARENZA DI ISCRITTI O DI PARTENTI

19.1 -Qualora alla chiusura delle iscrizioni risultassero iscritti ad una classe non più di cinque conduttori, la stessa può essere soppressa, su decisione del Direttore di Gara: in un caso del genere i conduttori iscritti devono essere tempestivamente avvisati e deve essere loro rimborsata la tassa d'iscrizione.

19.2 -Se al momento della partenza di una gara non sono presenti almeno cinque conduttori, qualificatisi nelle prove ufficiali, la classe deve essere soppressa. Il Direttore di Gara, in accordo con il Commissario Sportivo Delegato, può - su richiesta dei conduttori stessi e se vi è posto nella griglia di partenza - immetterli nella classe superiore.

ART. 20 - DOPPIE PARTENZE

Non sarà consentito a nessun pilota prendere la partenza in più di due gare e/o classi nella stessa giornata e con lo stesso motociclo sarà consentita solo nel caso in cui una delle due sia una gara titolata (C.I.V., Coppa Italia o Campionato Italiano Femminile), e sempre subordinatamente alla necessità di eventuali verifiche.

E' consentito, a tutti i conduttori, prendere la partenza in due classi differenti nella stessa manifestazione, purché vengano adoperati due differenti motocicli.

ART. 21 - CONDUTTORI AMMESSI

Per il numero dei conduttori ammessi sui circuiti italiani vedi Annesso X sezione Velocità.

ART. 22 - MANIFESTAZIONI NON AUTORIZZATE DALLA F.M.I.

E' fatto assoluto divieto a tutti i tesserati F.M.I. (licenziati, Moto Club, dirigenti, ufficiali di gara ed organizzatori) di organizzare e/o partecipare a gare non approvate dalla F.M.I. secondo la normativa vigente. La trasgressione a questa norma comporta come conseguenza il deferimento immediato agli organi competenti.

ART. 23 - PROVE LIBERE

23.1 - E' tassativamente vietato agli organizzatori di una manifestazione permettere od organizzare prove libere a pagamento una volta che siano iniziate le prove ufficiali.

23.2 - Durante la settimana che precede una manifestazione è proibito effettuare prove private in esclusiva sulla stessa pista per i conduttori, case, Team partecipanti alla gara. Il divieto è esteso a qualsiasi tipo di prove libere sulla

stessa pista in caso di manifestazioni valide per il Campionato Italiano Velocità e per la Coppa Italia, ad eccezione di quelle organizzate il giovedì e/o il venerdì precedente la manifestazione dagli stessi organizzatori e/o dal Motodromo.

ART. 24 - GIUDICE D'ARRIVO

Il Giudice o i Giudici d'Arrivo possono essere designati dal Direttore di Gara, benché non siano obbligatori. Nel caso di arrivo simultaneo di due o più conduttori, hanno il compito di stabilire l'ordine di arrivo degli stessi. Il responso del o dei Giudici d'Arrivo è inappellabile.

ART. 25 - PROCEDURA "STOP & GO"

Durante la corsa il pilota sarà invitato ad arrestarsi nella zona di penalizzazione; egli dovrà fermare completamente la moto e restare fermo per 5 secondi (20 secondi per le gare di durata) ed in seguito riprendere la corsa. La zona di penalizzazione "stop & go" è situata alla fine della corsia box; il pilota deve rispettare i limiti di velocità (60 km/h) dall'inizio della corsia box, dove è situata l'indicazione del limite 60 km/h, fino alla zona di penalizzazione. In caso d'infrazione a questi limiti la procedura "stop & go" sarà ripetuta; in caso di nuova successiva infrazione al pilota sarà esposta la bandiera nera di esclusione dalla gara. In caso di nuova partenza la regola sopra menzionata è ugualmente valida. Nel caso di gara interrotta prima dell'applicazione della penalizzazione e se viene effettuata una nuova partenza il pilota oggetto della penalizzazione è tenuto ad arrestarsi dopo la partenza della seconda parte della gara. L'avviso della penalizzazione inflitta sarà effettuato con l'esposizione di un pannello "STOP" e l'indicazione del numero di gara del pilota penalizzato; il pannello sarà presentato verso la corsia ed il muretto box per 30" e quindi mostrato ai piloti in gara. Se il pannello "STOP" viene presentato per 3 volte (3 giri) al pilota interessato e questo non si ferma per la penalizzazione, verrà esposta la bandiera nera di esclusione dalla gara del pilota penalizzato. Se più di un pilota viene penalizzato l'applicazione della penalizzazione sarà applicata in successione; l'ordine di arresto sarà basato sui tempi di qualificazione: il pilota più veloce sarà fermato per primo. Il pilota penalizzato può avere un meccanico presente nella zona di penalizzazione per assisterlo, sotto la direzione dei commissari, al fine di riavviare la moto se si spegne. Il meccanico non deve in alcun modo interferire con la procedura di "stop & go" che è sotto controllo esclusivo degli Ufficiali Esecutivi. Nel caso in cui un pilota non risponda alle istruzioni di arresto per "stop & go" e si abbiano più piloti penalizzati, nessuno degli altri piloti sarà fermato finché il pilota precedente si sia arrestato o che gli venga presentata la bandiera nera. Nelle gare di durata è assolutamente vietato al pilota di arrestarsi nella corsia box sotto pena di esclusione. Nel caso in cui un pilota penalizzato non possa effettuare la procedura di Stop & Go prima della fine della corsa, ad esso sarà applicata una penalità di 30" (1 minuto per le gare di durata).

CAPITOLO II

SPECIALITA'

ART. 8 - CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

Valido ai fini previsti dall'art. 11 dello Statuto.

8.1 - PROVE UFFICIALI E AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Per il Campionato Italiano (gare nazionali selettive) ogni pilota avrà a disposizione un turno di prove cronometrate di 5'. Ogni Regione potrà decidere a sua discrezione di effettuare le prove cronometrate al sabato precedente la gara. Il numero di piloti che entrerà in pista sarà deciso dal Direttore di gara. Nel caso di rilevamento manuale dei tempi, il numero degli ammessi per ciascun gruppo non potrà essere superiore a 7 piloti. In casi particolari il Direttore di Gara può autorizzare il cambio di gruppo per le prove. Per ogni classe se il numero dei piloti iscritti e verificati dovessero risultare superiori agli ammessi alla partenza, si procederà come segue:

- Se il numero dei piloti iscritti è inferiore al 20% in più degli ammessi alla partenza, questi verranno esclusi alla fine delle prove cronometrate.

- Se il numero dei piloti iscritti è superiore al 20% in più degli ammessi alla partenza, si procederà al sorteggio di due gruppi per l'effettuazione delle prove cronometrate.

- Qualora il numero di piloti verificati risultasse superiore si procederà alla suddivisione in ulteriori gruppi.

Alla fine delle prove cronometrate, i primi undici dei due gruppi accederanno direttamente alla finale, mentre i rimanenti effettueranno la gara B.

Per le finali del C.I. minimoto i piloti finalisti avranno a disposizione due turni di prove cronometrate di 5' ciascuno da svolgersi, il sabato pomeriggio dopo le prove libere. La griglia di partenza verrà stilata in base ai migliori tempi effettuati nelle due prove, e non in base alla somma dei tempi.

Prove libere conoscitive di 5' (warm up) si svolgeranno nella mattinata del giorno della gara. Nelle gare a giri un pilota per aver diritto alla partenza dovrà compiere almeno tre giri del circuito agli ordini del Direttore di Gara e lo schieramento di partenza, in tal caso sarà per sorteggio.

8.2 - LICENZE

Juniores minimoto per classi Junior; Junior e Senior per classi Senior.

8.3 - ISCRIZIONI E O.P. Le O.P. per le finali del C.I. di Minimoto si svolgeranno obbligatoriamente il sabato precedente la gara per tutti i piloti presenti. Saranno svolte per classi ed in orari ben definiti. Le iscrizioni al C.I. dovranno pervenire al Moto Club organizzatore almeno 10 giorni prima della manifestazione a tassa semplice, **e fino a 3 giorni prima con una sovrattassa di euro 50,00.**

Per le Gare Regionali, Interregionali e Territoriali, rimane a discrezione dell'Organizzazione accettare iscrizioni alla gara fino alla chiusura delle O.P.

Le quote d'iscrizione per le Finali del Campionato Italiano sono:

€ 60,00 per la categoria Esordienti

€ 85,00 per tutte le altre.

Per le Prove Selettive, ogni Regione stabilirà le quote d'iscrizione che non dovranno essere superiori a quelle delle finali.

8.4 - AMMISSIONE ALLE FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO

Verranno ammessi alle finali i piloti che abbiano sostenuto le selettive di zona, e le gare valedoli come selettive. **Il calcolo dei finalisti sarà effettuato con il metodo proporzionale tra le Zone, in base al numero dei piloti.**

I Piloti finalisti che intendano partecipare alle finali, in occasione della prima finale, dovranno versare le quote di iscrizione delle rimanenti tre gare agli incaricati preposti. I giustificati motivi relativi all'impossibilità di partecipare alla manifestazione, dovranno preventivamente essere inoltrati per iscritto al Moto Club organizzatore (accompagnati dal modulo e dalle tasse d'iscrizione) nel caso di rinuncia ad una gara, ed alla FMI nel caso di rinuncia a tutte le finali.

Qualora un pilota non adempia tutto ciò, perde tutti i diritti alla partecipazione seguente, e la riserva ufficiale subentrata ne diventa titolare.

Le riserve ufficiali saranno quattro per ogni Zona e Categoria. Le riserve designate per le finali, potranno essere inserite tra i finalisti (avendo quindi diritti e doveri come i finalisti), qualora un pilota finalista rinunci alla partecipazione.

Per le riserve il Modulo d'iscrizione senza la relativa tassa dovrà essere inviato nei tempi previsti qualora intendano partecipare.

8.5 - COMPOSIZIONE ZONE

Ai fini della disputa del Campionato Italiano Minimoto le Zone sono così composte:

Zona A: Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige.

Zona B: Emilia Romagna, Toscana, Marche, **Abruzzo.**

Zona C: Lazio, Umbria, Molise, Campania e Sardegna Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia.

Ai piloti della Regione Sicilia sarà riservato un posto in finale per le classi nelle quali si siano classificati almeno cinque piloti in tutte le prove del Campionato Regionale.

8.6 - FINALI DEL CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

Le Finali si disputeranno su impianti da minimo 22 partenti. Le gare saranno quattro, tutte valide.

Per l'Assegnazione del Titolo di Campione Italiano Minimoto, farà fede quanto previsto dalle Norme Sportive Velocità.

Verranno assegnati anche i titoli Italiani Marche, tra le Case riconosciute dalla F.M.I. sulla base di tutte le finali effettuate. Le finali dovranno svolgersi con inizio dall'ultima domenica di agosto o dalla prima di settembre, a distanza di quindici giorni.

8.7 - MONTEPREMI PER CAMPIONATO ITALIANO MINIMOTO

€ 15.000,00.sulla classifica finale a carico F.M.I.

Contributo di € 1.000,00 agli organizzatori di ciascuna finale.

ART. 9 - ASSOLUTI D'ITALIA MINOMOTO - COPPA COSTRUTTORI

9.1 - GENERALITA'

La Federazione Motociclistica Italiana in collaborazione con l'ACMI, istituisce gli Assoluti d'Italia - Coppa Costruttori Minimoto, con lo scopo di sviluppare gare con formula nuova e diversa da quelle del Campionato Italiano Minimoto.

9.2 - LICENZE

Juniores minimoto per classi Junior; Junior e Senior per classi Senior.
E' consentita la partecipazione di Piloti stranieri in possesso di Licenza rilasciata da una Federazione Europea accompagnata da Nulla Osta rilasciato dalla propria Federazione di appartenenza. Qualora intendano partecipare senza l'acquisizione di punteggio per la classifica finale, non avranno l'obbligo di attenersi al regolamento Tecnico Italiano 2009. Se invece vorranno acquisire punti per il Trofeo Costruttori, dovranno obbligatoriamente attenersi al regolamento tecnico Italiano 2009.

9.3 - PROVE UFFICIALI E AMMISSIONE ALLA PARTENZA

Ogni pilota avrà a disposizione un turno di prove cronometrate di 5 minuti, da svolgersi al sabato dopo le prove libere. Qualora in una classe vi sia un numero superiore di piloti rispetto a quelli ammessi alla partenza nella misura almeno del 20%, si procederà alla composizione di due gruppi (a sorteggio). Alla fine del turno, gli ultimi d'ogni gruppo saranno esclusi automaticamente dalla griglia. La griglia di partenza sarà stilata in base ai migliori tempi effettuati.
Prove libere conoscitive di 5 minuti (warm up) si svolgeranno nella mattinata del giorno della gara.

9.4 - ISCRIZIONI e O.P.

Le iscrizioni dovranno pervenire al moto club organizzatore almeno 10 giorni prima a tassa semplice e fino a 3 giorni prima a tassa doppia.

Le quote d'iscrizione sono fissate in:

€ 60,00 per la categoria Esordienti

€ 85,00 per tutte le altre

Le O.P. (suddivise per categorie) avverranno il giorno precedente la gara, prima del 1° turno di prove cronometrate.

Entreranno in pista solo coloro che abbiano effettuato le OP.

9.5 - FORMULA DEGLI ASSOLUTI D'ITALIA-COPPA COSTRUTTORI

Gli Assoluti d'Italia-Coppa Costruttori sono articolati su 3 prove (tutte Valide) da svolgersi nel periodo da Aprile a Luglio.

Qualora in una classe vi sia un numero superiore di piloti rispetto a quelli ammessi alla partenza, si procederà alla composizione di due gruppi (a sorteggio). Ogni gruppo effettuerà prove Cronometrate di 10 minuti. Al termine delle prove si procederà alla compilazione dei due gruppi in base ai migliori tempi effettuati.

Il primo gruppo (migliori tempi) sarà denominato gruppo "A" il secondo gruppo "B". Ogni gruppo concorrerà alla classifica finale con i seguenti punteggi.

Gruppo "A"	Gruppo "B"
Punti	Punti
1° 50	1° 25
2° 45	2° 20
3° 41	3° 16
4° 38	4° 13
5° 36	5° 11
6° 35	6° 10
7° 34	7° 9
8° 33	8° 8
9° 32	9° 7

10° 31	10° 6
11° 30	11° 5
12° 29	12° 4
13° 28	13° 3
14° 27	14° 2
15° 26	15° 1

La classifica finale assegnerà i seguenti titoli:

- Vincitore Assoluti D'Italia, in ciascuna classe.
- Vincitore Trofeo Costruttori, in ciascuna classe

I punteggi verranno assegnati considerando le classifiche di ogni singola corsa.

Per l'assegnazione dei Titoli, farà fede quanto previsto dalle Norme Sportive Velocità, con le deroghe previste dal presente Regolamento.

Il Trofeo sarà ritenuto valido, se saranno state regolarmente disputate almeno 2 prove. Se al termine del Trofeo due o più conduttori avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarato vincitore chi ha riportato il maggior numero di vittorie, a parità di vittorie chi ha ottenuto il migliore piazzamento. A successiva parità, verrà tenuto conto del maggior numero di gare effettuate. Queste deroghe varranno anche per l'assegnazione del secondo e del terzo classificato.

9.6 - ASSEGNAZIONE DELLA COPPA COSTRUTTORI

L'assegnazione della COPPA avverrà sommando i punti dei piloti della stessa Casa classificati in tutte le categorie. Le case costruttrici aderenti alla Coppa 2009 sono:

ATM - DM Telai - GRC - MotoPASINI - Mini Projet - POLINI Motori - SG Racing STAMAS Racing - ZPF Mini Bike.

I piloti che gareggeranno con moto di un Costruttore che non abbia aderito al monte premi finale (a carico delle Case) saranno premiati il giorno della gara, ma non concorreranno all'acquisizione del monte premi finale, e all'assegnazione del TROFEO.

9.7 - MONTEPREMI PER COPPA-COSTRUTTORI

€ 4.800,00 Sulla classifica finale a carico ACMI, così suddivisi:

1° Classificato.....€ 300,00

2° Classificato.....€ 175,00

3° Classificato.....€ 125,00

Inoltre sono previsti premi offerti dalle case aderenti all'ACMI Coppe per i primi 5 classificati di ogni manifestazione in ciascuna classe. Per le categorie Junior, dal 6° in avanti, medaglia, a tutti i partecipanti.

CAPITOLO III

PARTE TECNICA

ART. 1 - Le seguenti Norme Tecniche si applicano a tutti i motocicli partecipanti a gare di velocità la cui regolamentazione non sia prevista nelle specifiche discipline. In caso di contrasto prevalgono le norme particolari (ad es. Sport, Superbike, Minimoto ecc.) riportate negli articoli che riguardano le gare con detti motocicli.

... omissis ...

1.4.1- TELAIO

La struttura o le strutture usate per collegare qualsiasi meccanismo di sterzo anteriore al motore/cambio ed a tutti i componenti della sospensione posteriore.

1.4.3 - PROTEZIONI DELLA TRASMISSIONE

In tutti i motocicli, inclusi gli sprinters, se la trasmissione primaria è esposta, essa deve essere munita di una protezione di sicurezza concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota e/o il passeggero entrino in contatto accidentale con la catena e/o i pignoni; **la stessa deve fornire protezione tra la corona posteriore ed il cerchio.** La protezione dovrà essere disegnata per evitare che il pilota possa subire lesioni. Per i sidecar è richiesta una protezione specifica se la trasmissione secondaria non è protetta dalla carenatura. Per gli sprinters deve essere messa una protezione sul pignone uscita cambio.

1.4.4 - COMPLESSI DI SCARICO

L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo "solo" non deve sporgere oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore (vedi allegati A e C).

Tale norma non è valida per le moto di produzione (Sport e Superstock) regolate nello specifico annesso

.... omissis ...

1.13 VERIFICHE

a) Nel luogo e durante l'orario fissati dal R.P, il pilota, o il suo meccanico, deve presentarsi con il motociclo per il controllo tecnico.

b) Il numero massimo di persone ammesse alle verifiche per concorrente iscritto sono il pilota più due altre.

c) Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, potrà essere escluso dalla manifestazione. Il Direttore di Gara può rifiutare alle Prove o alla partenza della Corsa quei piloti che contravvengano alle regole sopraindicate, così come a tutti quelli che possano costituire un pericolo per gli altri partecipanti o per gli spettatori.

d) Il pilota può presentare alle verifiche una o più moto, in accordo con i regolamenti di categoria.

e) Lo scambio di moto tra i piloti è vietato.

f) Al pilota è consentito l'uso di qualsiasi moto egli abbia portato alle verifiche e che sia stata accettata. Solo i motocicli accettati possono essere utilizzati durante la gara. Un cambiamento di moto è consentito in conformità alle prescrizioni contenute nella Parte Generale del presente Annesso.

- g) Se un motociclo è stato coinvolto in un incidente, il Commissario Tecnico deve controllarlo per assicurarsi che non si sia verificato un guasto tecnico in grado di renderlo pericoloso. Tuttavia è responsabilità del pilota presentare (o far presentare) il suo motociclo per il riesame tecnico, assieme al casco ed alla tuta. E' possibile, in caso di incidente nella categoria GP, sostituire il telaio danneggiato con uno uguale, previa consultazione con il Commissario Tecnico, che ne valuterà la conformità.
- h) Tutte le macchine devono essere controllate prima di essere poste nel parco chiuso.
- i) I commissari tecnici possono eseguire qualsiasi verifica tecnica durante la manifestazione.
- l) Dopo la fine dalla gara, le moto debbono essere portate immediatamente al parco chiuso e tenute per 30 minuti a disposizione dei Commissari di Gara.
- m) Almeno il meccanico del pilota deve assistere durante la verifica finale.

.... omissis ...

1.15 INDUMENTI E CALZATURE

- a) Durante le Prove e le Gare, i piloti ed i passeggeri devono portare un indumento in pelle in un solo pezzo di almeno 1,2 mm. di spessore (in ogni zona della tuta). I materiali che non sono in pelle possono essere utilizzati se risultano conformi alle specifiche fissate dalla F.M.I. nel successivo punto b). Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma di plastica di almeno 8 mm. di spessore:
- le spalle;
 - i gomiti;
 - entrambi i lati del tronco e delle anche;
 - la zona posteriore del dorso;
 - le ginocchia.
- Il pilota e il passeggero devono portare entrambi delle sottotute complete se hanno delle tute sfoderate. Sottotute ottimali possono essere in tessuto Nomex, oppure in seta o in cotone. Non sono ammesse sottotute, indumenti intimi, e fodere delle tute in materiali sintetici che col calore possano fondere e così danneggiare la pelle del pilota in caso di incidente.
- b) Gli stivaletti dei piloti devono essere in cuoio o in materiale sostitutivo approvato e avere un'altezza minima di 200 mm. in modo di assicurare, con la tuta, una completa protezione in pelle.
- c) Il pilota ed il passeggero devono portare guanti protettivi in pelle.

1.16 - USO DEL SALVADORSO

E' vivamente raccomandato (e obbligatorio per le gare di minimoto categorie Junior) l'uso di un salvadorso di materiale appropriato (norma nazionale).

1.17 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

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

ART. 6 - REGOLAMENTO TECNICO MINIMOTO E MIDIMOTO

6.1 - GENERALITA'

La mini moto è una moto in miniatura con telaio rigido e mossa da un motore a scoppio.

6.2 - CICLISTICA

6.2.1 - MINIMOTO

Passo mm. 620 max

Lunghezza mm. 900 max

Altezza sella mm. 385 max

Altezza Totale mm. 570 max

Pedane mm. 29 lunghezza minima non pieghevoli

Sarà possibile l'utilizzo di zavorra per il raggiungimento del peso minimo purchè solidamente fissata al telaio.

A queste misure è consentita una tolleranza del 5%

Peso minimo (solo per junior) 21 kg. (a secco)

6.2.2 - MIDIMOTO

Passo da mm. 675 a mm. 730 max

Lunghezza da mm. 965 a mm. 1060

Altezza sellino da terra da mm. 425 a mm. 460 al centro

Altezza massima da terra mm. 620 senza pilota

Diametro pneumatici mm. 280

Larghezza del cerchio mm. 100

Telaio rigido

Pedane non pieghevoli.

A queste misure è consentita una tolleranza del 5%.

Dal 2009 sarà prevista la possibilità in tutte le classi di usare sia mini che midi.

6.3 - MOTORIZZAZIONI PER TUTTE LE CATEGORIE

- Motore monocilindrico, monoalbero 2 valvole per i 4T, monomarcia con avviamento a strappo e fune autoavvolgente, frizione centrifuga a secco, calettata sull'albero motore. Sono vietate le frizioni in bagno d'olio.
- è vietato qualsiasi tipo di variatore.
- Carburatori a depressione o membrana sono vietati.
- Le tolleranze previste nella meccanica dei vari motori sono:
- Parti di fusione: +/- 0,5 mm
- Parti da lavorazione meccanica: +/- 0,15 mm
- Flange di riduzione: +/- 0,03 mm

6.3.1 - CATEGORIA ESORDIENTI E JUNIOR

- Saranno comunque specificate nelle tavole fiches.
- **Cilindrata massima 40 cc per il 2 T e 80 cc per il 4 T**
- Raffreddamento ad aria.
- Le tolleranze previste nelle fiche potranno essere adeguamento della misura senza costituire irregolarità.
- Carburatore a sezione circolare da max. mm. 15 per il 2T e 4T (4T, se sezione ellittica, dimensioni equivalenti).
- è consentita la sostituzione dei getti e spilli.
- **2 T e 4 T flangia di riduzione avente spessore di mm. 10 posizionata a valle**

del carburatore all'imbocco del condotto di aspirazione, con foro interno di mm. 9 di diametro per gli Esordienti e dimm. 12 per gli Junior.
Si precisa che il foro corrispondente nella parte calibrata deve essere perfettamente cilindrico e che tale misura deve essere mantenuta per una lunghezza minima di mm.5 +/- mm. 0,2.

6.3.2 - CATEGORIE SENIOR

- **Cilindrata massima per Senior 40 cc per il 2T e 90 cc per il 4T elaborazione motore libera**
- **Carburatori: Senior 2 T mm. 15, 4 T mm. 19**
- **Raffreddamento Aria o Acqua**
- **Impianto freni Meccanico o Idraulico.**
- **Scarico libero- 2 T e 4 T flangia di riduzione avente spessore di mm. 10 posizionata a valle del carburatore all'imbocco del condotto di aspirazione, con foro interno di mm. 15 di diametro.**
Si precisa che il foro corrispondente nella parte calibrata deve essere perfettamente cilindrico e che tale misura deve essere mantenuta per una lunghezza minima di mm. 5 +/- mm. 0,2.

6.3.3 - CATEGORIE OPEN A ED OPEN B

- **Cilindrata massima per OPEN 50 cc per il 2T e 106 cc per il 4T**
- **Per le altre caratteristiche del motore vedi categoria senior senza flangia di riduzione.**

6.3.4 - BULLONERIA

- **è vietato l'uso del titanio e delle leghe leggere.**

6.3.5 - INTERRUTTORE DI SPEGNIMENTO

- **Tutte le moto dovranno avere un interruttore di spegnimento posizionato sul manubrio, a destra o a sinistra, funzionante in ogni momento della manifestazione.**

6.4 - CANDELE

- **Libere per quanto riguarda la marca, la gradazione ed il materiale. Non sono ammesse lavorazioni.**

6.5 - CARBURANTE

- **L'unico carburante ammesso è quello senza piombo di tipo commerciale in libera vendita al pubblico nelle stazioni di servizio. Il C.D.G. può in qualsiasi momento, anche d'ufficio, disporre la verifica della benzina di uno dei concorrenti, procedendo al relativo prelievo di un campione.**

6.6 - PNEUMATICI - CERCHI

- **Per tutte le categorie Junior dovranno essere usati pneumatici prodotti in Paesi appartenenti alla C.E. marchi JUNIOR e JUNIOR "R" (Rain) reperibili in libera vendita al prezzo massimo rispettivamente di € 37 ed € 60 cad. iva inclusa.**
- **I pneumatici da utilizzare in condizioni di "Gara asciutta" dovranno essere esclusivamente quelli marchi "JUNIOR". Qualora il D.d.G. dichiari "Gara Bagnata", si potranno utilizzare pneumatici marchi "JUNIOR R".**
- **Per le categorie senior sono liberi, slick o scolpiti ma con diametro minimo di mm 240 e massimo di mm 280. Il cerchio, libero anch'esso purché regolarmente**

omologato, e di larghezza massima di mm 100. Legomme da kart sono severamente vietate.

6.7 - IMPIANTO FRENANTE

- Obbligatorio 1 disco freno anteriore e 1 posteriore.
- Per tutte le categorie e classi è obbligatorio il montaggio di un carter di protezione del disco anteriore, preferibilmente in materiale plastico, realizzato da Case Costruttrici.

6.8 - TRASMISSIONE- Per tutte le Categorie e Classi la catena dovrà essere adeguatamente protetta.

6.9 - SCARICO

- **Per tutte le categorie Esordienti e Junior dovrà essere utilizzata uno scarico modello ACMI per il 2T. Per il 4T scarico come da fiches costruttore.**
- Il collettore di scarico delle Categorie Junior (motore 2T) dovrà avere una parte a diametro costante di mm. 22 (interno) per una lunghezza min. di mm. 280
- La rumorosità massima, dovrà essere di 94 dB/A
- Il valore fonometrico verrà rilevato a: motori 2 T 8000 g/m motori 4 T 6000 g/m
- Il limite di rumorosità potrà essere controllato dagli ufficiali di gara preposti ed il sistema di misurazione e quello previsto dal regolamento tecnico generale, con la minimoto posta sugli appositi supporti.
- Il rilevamento dovrà essere rilevato con la trasmissione finale disinserita e la frizione regolarmente montata. A fine gara è ammessa una tolleranza di 3 dB/A.
- I bulloni o prigionieri dello scarico, uscita cilindro, dovranno avere dei fori per un'eventuale punzonatura.
- Il silenziatore non può oltrepassare la tangente verticale al limite posteriore della sella.
- è ammessa la punzonatura di una sola moto.

6.10 - CARROZZERIA

- Sono ammesse carenature e scocche in ABS o vetroresina, colorazioni libere e targhe portanumeri sui lati del codino e sul davanti della carena. I numeri sul davanti dovranno essere almeno cm 12 di altezza.

6.13 - NUMERI DI GARA

- I numeri di gara devono essere ben visibili sulla moto e rispettare le seguenti colorazioni:
- **I numeri di gara devono essere ben visibili (Vedere Art. 1.7 RTG)**

6.14 - EQUIPAGGIAMENTO CONDUTTORI

Dovrà essere idoneo e così composto:

- a) Casco di protezione: tipo jet con mentoniera o integrale e in ogni caso **OMOLOGATO**.
- b) Giacca antistrappo o maglia con paragomiti.
- c) Guanti che coprano la mano.
- d) Pantaloni con ginocchiere obbligatorie. E' assolutamente vietato l'uso di ginocchiere di qualsiasi metallo.
- e) Scarpe: La scarpa dovrà comunque coprire le caviglia.
- f) è Obbligatorio l'uso del paraschiena, in tutte le gare e per tutte le categorie il

Commissario di gara potrà verificarne l' idoneità

6.11 - DIVIETI

- 6.11.1 - è vietata qualsiasi modifica che possa alterare la filosofia della Minimoto.
- 6.11.2 - Modifiche alla carrozzeria, o alla ciclistica che non siano apportate dal costruttore.
- 6.11.3 - Qualsiasi accessorio non inserito in Fiche ove previsto.
- 6.11.4 - è vietato l'uso di qualsiasi rilevamento elettronico (es. telemetria, contagiri etc.)
- 6.11.5 - Sono vietati materiali in CARBONIO E TITANIO ad eccezione dei petali del pacco lamellare.
- 6.11.6 - è vietato qualsiasi meccanismo atto a variare volumi, anticipi e travasi
- 6.11.7 - è vietato l'uso di qualsiasi strumento di comunicazione audio
- 6.11.8 - è vietata l'accensione variabile DIGITALE. Per le accensioni Analogiche per valori compresi tra giri motore 5000/14000 è consentito un ritardo max. di 5°

6.12 - CONTROLLI TECNICI- I controlli tecnici di fine gara, saranno effettuati dai Commissari Delegati dalla F.M.I.

6.13 - NORMA TRANSITORIA

- Per tutto ciò che non è espressamente riportato nel presente regolamento valgono le norme generali della F.M.I

6.14 - OMOLOGAZIONI MOTO E MOTORI

- **La procedura di omologazione di nuovi modelli sarà la seguente: entro il 31 dicembre 2008 dovrà essere presentata alla CTSN la richiesta di omologazione, accompagnata dalla fiche e dal versamento della quota di € 500,00.**
- **Le richieste potranno essere presentate solo da Aziende in possesso di licenza di Industria Gruppo D per l'anno 2008/09. La mancanza anche di uno solo dei documenti sopra indicati comporterà il rifiuto dell'omologazione per l'anno in corso.**
- **Nella seconda metà del mese di gennaio 2009 saranno effettuati i controlli sulla produzione dei nuovi modelli. All'atto dell' ispezione dovranno tassativamente essere presenti in fabbrica, assemblati e visionabili, n° 30 motocicli (i numeri sono, ovviamente, riferiti a ciascun modello di cui si viene richiesta l'omologazione).**
- **Entro la metà del mese di febbraio sarà diffuso l'elenco delle nuove omologazioni.**
- **E' tassativamente vietato diffondere copie delle fiches prive del timbro di approvazione della Commissione Tecnico Sportiva Nazionale; i trasgressori saranno puniti con un'ammenda di €500,00 per ogni violazione accertata.**
- **Eventuali estensioni all'omologazione non saranno accettate nel corso dell'anno.**
- **Si precisa che per estensioni si intendono variazioni rilevanti al progetto.**
- **Una nuova omologazione del mezzo sarà necessaria se saranno modificati il telaio, la forcella ed il forcellone (per quest'ultimo la modifica dovrà consistere della variazione delle dimensioni, dei materiali e della tipologia); la modifica degli attacchi motore, per montaggio di unità diversa dalla prevista, non presuppone una nuova omologazione. Eventuali**

variazioni di lieve entità alla carenatura non richiederanno una nuova omologazione.

- Documentazione da inviare per l'omologazione:

- 1) Parte Generale contenente tutte le caratteristiche del veicolo**
- 2) Disegni quotati telaio, forcella, forcellone, ruote (dal 1.1.2009)**
- 3) Dischi freni e pinze n. 2 foto della moto, una per lato con carena n. 2 foto della moto, una per lato senza carenatura n. 2 foto del motore, solo per categoria Senior**

Per omologazione motore:

- 4) Disegni completi di quote (testata, carter, cilindro, pistone, albero motore, alberi a cammes e valvole (motori 4t), frizione etc.) e foto del motore lato dx e sx.**
- 5) La documentazione di cui sopra, nella forma e nei tempi sopradescritti, dovrà essere fornita con supporto CD.**