

'16

**FMI**

**Quad e  
Sidecar Cross**



Quad e Sidecar Cross

**REGOLAMENTO CAMPIONATO ITALIANO RACING QUAD 2016  
DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO**

**CAPITOLO PRIMO: DISPOSIZIONI GENERALI**

**Art. 1 - QUADRICICLI AMMESSI E CATEGORIE:**

Sono ammessi tutti i quadricicli, chiamati comunemente "QUAD", suddivisi in 9 (nove) categorie.

Le Categorie istituite per il "Campionato Italiano Quad" sono le seguenti:

**CATEGORIE "FX"**

Le categorie FX1 ed FX2 vengono unificate in una unica categoria denominata FX.

- **FX:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2003  
**FXF:** In questa categoria potranno partecipare anche i piloti di sesso femminile nati prima del 01/01/2003. Dalla classifica di categoria si estrapolerà la classifica per il Campionato Femminile FXF
- **FX4:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/1977  
A titolo sperimentale e "fuori classifica" potranno correre accorpata alla categoria "FX4" i quad a propulsione elettrica :sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2002 (cambiare)

**CATEGORIE "FA":** Categorie per Quad "Automatici"

- **FA1:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2001
- **FA2:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2001

**CATEGORIE "PULCINI "**

Categoria propedeutica all'ingresso nel racing di bambini. Questa categoria correrà obbligatoriamente senza essere accorpata ad altre per ragioni di sicurezza.

**PULCINI ESORDIENTI:**

Sono ammessi i piloti nati dopo il 01/01/2003 con minimo 8 anni compiuti.

**PULCINI CADETTI:**

Sono ammessi i piloti nati dopo il 01/01/2003 con minimo 8 anni compiuti.

**CATEGORIA "JF250"**

Sono ammessi i piloti nati tra il 01/01/2000 e il 31/12/2005 se di sesso maschile e nati tra il 01/01/1991 e il 31/12/2005 se di sesso femminile.

Ogni categoria deve avere un numero minimo di 5 fino ad un numero massimo di 24 partecipanti, in caso contrario, se il numero minimo non fosse raggiunto la gara avrà regolare svolgimento e validità e le categorie potranno essere accorpate, mantenendo comunque classifiche separate.

**Per la sola categoria femminile si può tener conto di un numero minimo di 3 piloti.** È consentita a tutti i piloti l'iscrizione ad un massimo di due categorie differenti nella stessa manifestazione, purché vengano usati due quad diversi per cilindrata oppure per tipo di cambio (marce/automatico). Il pilota dovrà pagare per intero la quota di iscrizione per ogni categoria alla quale intende partecipare.

#### **Art. 2 - PILOTI AMMESSI**

Sono ammessi piloti in possesso di Licenza Fuoristrada Under/Over 21, Fuoristrada Elite e Juniores con età minima di 8 anni compiuti. È consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM Europe in possesso di licenza nazionale e relativo nulla osta della federazione di appartenenza.

#### **Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO**

Il calendario del Campionato Italiano Quad è strutturato in 6 prove da disputarsi in 2 batterie (12 corse). **È possibile l'istituzione di "trofei monomarca" all'interno delle gare del Campionato Italiano Quad .**

4.1 - Le iscrizioni alle singole gare indette per l'anno 2016, si effettuano obbligatoriamente tramite preiscrizione alla gara, con pagamento anticipato, inviando una e-mail al Moto club organizzatore della singola gara specificando : Nome, Cognome, n° di licenza, Categoria, N° di gara, Marca el veicolo, Modello e Cilindrata del Quad entro il 5° giorno antecedente la gara ( il mercoledì se la gara è di domenica ) allegando copia dell'avvenuto bonifico, o il numero di CRO.

4.2 - La mancata preiscrizione comporta il pagamento di un'ammenda di 30,00 (trenta) IVA inclusa, da versare direttamente all'organizzatore della manifestazione.

4.3 - Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 80,00 (ottanta) IVA inclusa per tutte le categorie ad eccezione delle categorie "Pulcini" e "JF250" per le quali il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 50,00 (cinquanta) IVA inclusa, fermo restando che anche queste due categorie devono mandare la preiscrizione con pagamento anticipato, entro il 5° giorno antecedente la gara ( il mercoledì se la gara è di domenica ). Come descritto nei commi 4.1 e 4.2, la relativa tassa deve essere regolarizzata al momento delle preiscrizioni, pagando in loco l'ammenda per il ritardo del pagamento, se prevista.

#### **Art. 5. PERCORSO DI GARA**

5.1 Il percorso di gara è di tipo "fettucciato", chiuso al traffico ed al pubblico; possono essere presenti o meno asperità naturali e/o artificiali, quali salti, passaggi tecnici, asfalto, ecc. Le prove si disputeranno su percorsi di lunghezza compresa tra i 900 mt e 1800 mt. L' 80 % del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza minima di

**dieci metri**, il percorso deve essere tale da permettere il sorpasso fra due piloti in ogni punto, ad eccezione al massimo di tre passaggi tecnici o di sicurezza (attraversamento siepi, fossato, ponte, ecc.), nei quali il transito è consentito ad un solo pilota alla volta.

La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i Piloti su massimo due file parallele.

L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere tali da non costituire pericolo d'incidente fra i piloti che entrano ed escono dall'area box e quelli che sono sul percorso; si devono inoltre evitare possibili incroci di traiettoria fra gli stessi.

Il percorso può essere visionato dai piloti prima delle prove all'interno dello stesso solamente percorrendolo a piedi.

In alcune occasioni, e solamente a discrezione dell'Organizzazione, i piloti potranno provare il percorso a bordo di un quadriciclo per un numero di giri stabilito dalla stessa. Il percorso viene omologato dal Direttore di gara.

Al pubblico devono essere riservate apposite aree adatte alla fruibilità dello spettacolo ed idonee per sicurezza.

5.2 Il percorso potrà prevedere anche una variante tra quelle descritte.

**VARIANTE di tipo "A":** la pista per un certo tratto si divide in due tracciati separati per ricongiungersi poco dopo. I due tracciati avranno caratteristiche pressoché identiche, nessuno dei due dovrà essere più veloce dell'altro. Questo tipo di variante permette ai piloti di "smarcarsi" di eventuali piloti doppiati o comunque più lenti che dovessero rallentare la corsa di chi sorraggiunge da dietro.

**VARIANTE di Tipo "B"** la pista per un certo tratto si divide in due tracciati separati per ricongiungersi poco dopo. I due tracciati avranno caratteristiche e tempi di percorrenza evidentemente differenti. Ogni pilota in gara dovrà percorrere la variante più lenta almeno una volta durante la gara (batteria). Al D.d.g. Spetta l'obbligo di incaricare un addetto avente il compito di controllare che tutti i piloti percorrano almeno una volta la variante lenta per ogni batteria. Il pilota che non dovesse percorrere la variante durante la batteria verrà retrocesso di 5 posizioni in classifica.

La variante dovrà avere una larghezza compresa tra i quattro e i sei metri e dovrà avere un tempo di percorrenza compresa tra i 10 e i 20 secondi. Nella variante sarà vietato il sorpasso, il pilota che dovesse effettuare il sorpasso verrà retrocesso di 5 posizioni.

#### **Art 6 - AREA BOX**

6.1 L'area box è la zona nella quale avviene il rifornimento di carburante e qualsiasi intervento sui quadricicli. Quest'area deve essere predisposta dagli organizzatori e deve essere chiusa al pubblico.

All'interno dell'area box possono accedervi unicamente i piloti e due meccanici, oltre al D.d.g., al C.d.g. e agli U.d.G. addetti.

**6.2** La velocità di percorrenza all'interno dell'area box deve essere particolarmente moderata, ciò viene messo in atto grazie a degli ostacoli artificiali dislocati lungo il passaggio al suo interno; in alternativa si può predisporre del personale all'interno di quest'area con la funzione di rallentare i Piloti.

È a discrezione del D.d.G. la facoltà di penalizzare, nel modo che ritiene più opportuno ed in base alla gravità dell'infrazione, tutti quei Piloti che non rispettino un comportamento adeguato e di sicurezza (soprattutto nel caso di velocità eccessiva) all'interno dell'area box.

**6.3** Nel caso di comportamento scorretto, quali il mancato rispetto delle indicazioni degli U.d.G., da parte dei meccanici al seguito dei piloti, saranno i piloti stessi ad essere penalizzati per le infrazioni commesse, come descritto nell'articolo 6.2.

**6.4** È fatto obbligo all'organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.

**6.5** I quadricicli presenti nell'area box devono essere unicamente quelli utilizzati in gara e regolarmente punzonati. È vietato introdurre nell'area box quadricicli non punzonati; è altresì vietato portare fuori dall'area box i quadricicli per tutta la durata della gara, salvo il caso di uscita per rientrare nel percorso ed il caso in cui il pilota decide di ritirarsi dalla gara.

**6.6** È fatto obbligo all'organizzazione controllare ed autorizzare al momento opportuno, a mezzo di un addetto, l'uscita dall'area box dei piloti per immettersi nuovamente nel percorso di gara al fine di evitare i pericoli di collisione con i mezzi presenti nel percorso di gara. In assenza dell'addetto all'uscita dai box il pilota non potrà entrare nel percorso.

**6.7** La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara (con bandiera nera o con decisione anche post-gara).

## **Art. 7 - NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO**

**7.1** - Il numero di gara verrà assegnato in base alla disponibilità, da parte della FMI, in base ai seguenti criteri:

A) Continuità con il passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" dei piloti militanti fino al 2014 nel Campionato Italiano QuadCross. Coloro che hanno un numero di gara fisso possono confermarlo **entro e non oltre il 10 febbraio 2016**.

B) Ordine di richiesta da parte del pilota: una seconda fase di prenotazione dei numeri di gara si svolgerà rispettando l'ordine cronologico delle richieste che verranno formulate (**dal 1 febbraio 2016 in poi**) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Quad. Il pilota non ha facoltà di cambiare il proprio numero durante la stagione: il numero prescelto deve restare il medesimo per tutta la durata dei Campionati 2016.

**7.2** – La prenotazione dei numeri di gara si effettuerà **inviando e-mail al Comitato Quad FMI (fmiquad@gmail.com)**. I piloti saranno preavvisati della data dell'apertura della prenotazione con un comunicato stampa pubblicato in home page del sito **www.fmiquad.it**.

**7.3** – La numerazione disponibile parte dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre con la seguente suddivisione delle categorie dei Campionati Italiani Quad e Quad Cross.

- Cat ELITE. SPORT – FX1 numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
- Cat FX4 – VETERAN numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
- Cat PULCINI ESORDIENTI E CADETTI numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
- Cat JF250 numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
- Cat FA1 – FA2 numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre.

Il n° 1 è riservato al vincitore di ogni categoria del Campionato Italiano QuadCross 2015; è autorizzato ad usare il n° 1 solo il pilota detentore del titolo 2015 della categoria. Nel caso delle **categorie Pulcini** ha diritto all'assegnazione del n°1 il vincitore della "Cadetti", in caso di rinuncia potrà essere richiesto dal vincitore della "Esordienti".

**7.4** Oltre al numero di gara sulle tabelle "anteriore e posteriore" è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia. Ciascuna cifra componente il numero di gara dovrà avere le dimensioni minime di cm.12 h x 2cm di larghezza. **Tutte le categorie esporranno posteriormente la tabella porta numero a mo' di targa. La categoria JF250 la esporrà posteriormente anche a mo' di pinna per essere più facilmente riconoscibile.**

**7.5** Le tabelle portanumero per tutte le categorie ad eccezione delle categorie "JF250 devono essere così realizzate: Fondo Bianco / Numeri Neri.

**La categoria JF250 avranno tabella a fondo blu/numero bianco.**

**Il pilota che è in testa al campionato potrà esporre tabella Fondo Rosso/Numero Nero.**

## **Art.8 - SEGNALETICA PERCORSO**

Tutto il percorso deve essere delimitato da fettuccia; questa non è richiesta ove il percorso sia delimitato in altro modo (ad esempio da un fossato, da una siepe, ecc.). L'ingresso all'area box deve venire segnalato con un cartello ben visibile; devono inoltre essere segnalati tutti i punti pericolosi del percorso per mezzo di una tabella rossa, posta nelle immediate vicinanze del pericolo. Le bandiere di segnalazione sono quelle previste dalle N.S.S.; è prevista anche una bandiera nera con cerchio arancio (bandiera tecnica); questa bandiera deve essere utilizzata per indicare al Pilota interessato l'obbligo immediato di recarsi nell'area box, al fine di rimediare ai problemi tecnici del motociclo riscontrati dal D.d.G..

Se possibile la bandiera deve essere accompagnata dal numero di gara del concorrente interessato. La segnalazione deve essere data ai Piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

## Art 9 - VERIFICHE TECNICHE

### 9.1 - Punzonatura

I quadricicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare fino a 2 quadricicli (per ogni categoria nella quale ha effettuato l'iscrizione) anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione ad eccezione della categoria Pulcini Esordienti e Cadetti che potrà punzonare un solo mezzo.

### 9.2 – Prova Fonometrica

La verifica dei valori di fonometria potrà essere eseguita a discrezione del Commissario di Gara prima, durante e/o al termine della gara. I quadricicli dovranno essere muniti di impianto di scarico munito di silenziatore atto a limitare la rumorosità. La verifica dovrà essere effettuata rispettando la metodologia ed i valori previsti all'interno dell'Annesso sui controlli fonometrici. Sarà eseguita all'interno di una zona delimitata da transenne o fettuccia dove potrà accedere solo il pilota con il proprio mezzo.

## Art 10 - PROVE LIBERE E QUALIFICHE

10.1 Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara: per la categoria FX1 un turno di 20 minuti, complessivi di 5 minuti di prove libere e 15 minuti di prove cronometrate; per tutte le altre categorie, un turno di 15 minuti, complessivi di 5 minuti di prove libere e 10 minuti di prove cronometrate, negli orari previsti dalla Timetable di giornata. Il passaggio da prove libere a qualifiche viene comunicato mediante esposizione da parte del Direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni).

10.2 Se i piloti iscritti e verificati sono in numero superiore a 24 partenti per ciascuna categoria, si potrà dividerli in n° 2 gruppi di prova, denominati "A" e "B".

### 10.3 Composizione gruppi per le prove

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

## Art 11 – GARA

Si disputerà su due batterie di 15 minuti + 2 giri per la categoria FX. Tutte le altre categorie ad eccezione dei Pulcini disputeranno due batterie di 12 minuti + 2 giri. I Pulcini disputeranno 2 batterie di 8 minuti + 2 giri.

## Art 12 - PROCEDURA DI PARTENZA

12.1 La partenza sarà collettiva con motore acceso. L'ordine di partenza delle classi sarà definito dal direttore di gara di volta in volta.

12.2 Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona di attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni batteria di ogni categoria. Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

12.3 Nessuno, tranne i piloti, il personale dell'organizzazione, gli ufficiali di gara, i fotografi accreditati presso gli organi competenti e gli operatori televisivi accreditati presso gli organi competenti, sarà ammesso nell'area di partenza (tranne le categorie Pulcini e JF250, dove potrà essere presente un meccanico fino al termine dello schieramento).

12.4 È vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.

12.5 Lo schieramento di partenza sarà di tipo in linea con i quad affiancati alla giusta distanza l'uno dall'altro.

L'ordine di schieramento per la partenza avviene in base al risultato delle prove cronometrate: il pilota che avrà fatto il miglior tempo sceglierà per primo la posizione in griglia, il pilota che avrà fatto il secondo miglior tempo sceglierà per secondo e così via; Nel caso la larghezza dell'allineamento di partenza non consenta a tutti i partecipanti di schierarsi in prima fila, si predisporrà una seconda fila arretrata di circa un metro dalla prima. Una volta scelta, non potrà più cambiarla; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire. Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc. È altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto. Un pilota in partenza può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via mentre durante la corsa solamente nelle apposite aree segnalate come Pit-Area destinata a segnalatori e meccanici. Solo le categorie Pulcini e JF250 fanno eccezione ed è ammesso un meccanico addetto ad aiutare il pilota limitatamente alle fasi di schieramento, al momento dell'esposizione del cartello dei 15 secondi i meccanici devono tassativamente allontanarsi.

La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.

12.6 È facoltà del direttore di gara preposto far effettuare un giro di ricognizione. Per il giro di ricognizione, il tempo massimo per la ricognizione della pista è di 4 minuti. Terminato il giro di ricognizione, ogni pilota dovrà riportarsi al proprio posto sulla pre-griglia di partenza ed attendere sul quad. I piloti che hanno problemi meccanici durante il giro di ricognizione e/o non riescono a condurre il proprio quad nella zona di attesa (pre-griglia) in tempo, saranno esclusi dalla corsa stessa. Al termine dello schieramento di tutti i partecipanti, verrà esposto il cartello dei 15 secondi, la partenza viene effettuata tramite elastico oppure semaforo; in caso di mancanza del semaforo il D.d.G. può optare per la tradizionale bandiera tricolore.

**12.7** In caso di partenza anticipata la procedura di partenza non viene ripetuta. Il pilota che effettua la partenza anticipata viene sanzionato con 20" di penalità, ulteriori sanzioni possono essere adottate dal DdG a sua discrezione ed il suo giudizio è insindacabile.

Nel caso che la partenza venga fatta ripetere non saranno tenute in considerazione penalità derivanti dalla partenza annullata ed il pilota resosi protagonista dell'infrazione sarà schierato in seconda fila.

#### **Art 13 - ARRESTO DI UNA CORSA**

**13.1** 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.

**13.2** Nel caso in cui una corsa è fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta (per tempo di gara s'intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali).

**13.3** I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, ed una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.

Il Direttore di Gara può proporre al Commissario di Gara Delegato l'esclusione di uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, ed impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.

**13.4** Se l'arresto della gara avviene dopo che il primo pilota ha completato il 50% del tempo previsto di gara, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa (Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i due giri finali) ed il punteggio verrà assegnato pieno.

#### **Art. 14 – RIPARAZIONI ED ASSISTENZA**

**14.1** L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.

**14.2** Le riparazioni sono consentite solo nell'area box, il cui accesso è descritto nell'art 6 al punto 1 del presente regolamento al capitolo "disposizioni generali".

**14.3** Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

**14.4** I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista come descritto nell'art 6 al punto 6 del presente regolamento al capitolo "disposizioni generali".

**14.5** La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.

**14.6** Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

#### **Art. 15 – TAGLIO DI PERCORSO**

**15.1** È proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.

**15.2** Se un pilota durante la corsa esce dal circuito di gara e rientra all'interno del parco piloti non potrà più rientrare in pista durante la corsa medesima.

#### **Art. 16 - CONDOTTA DI GARA**

**16.1** 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.

**16.2** 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 Sportiva.

**16.3** il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

#### **Art. 17 RISULTATI di Gara (Classifica di giornata)**

**17.1** Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.

**17.2** I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.

**17.3** Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con il quad.

**17.4** Tutti i piloti 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. I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi.

Per determinare la posizione in classifica dei piloti che non hanno terminato il giro entro 5 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.

**17.5** 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. In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda). Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo attraversa la linea di arrivo.

**Art. 18 – RECLAMI**

In caso di reclamo si procederà alla verifica del quad come segue:

**18.1** Se il reclamo è stato avanzato al termine di Gara 2 si procederà immediatamente alla verifica tecnica; se il reclamo è stato presentato al termine di Gara 1, il quad oggetto di reclamo sarà opportunamente ri-punzonato e sarà ricondotto al parco chiuso per la verifica al termine di Gara 2.

**18.2** Il pilota che presenta un reclamo sulla cilindrata dovrà mettere a disposizione anche il proprio quad utilizzato in gara per la medesima verifica, pena la squalifica. Se il pilota che presenta reclamo non avesse ragione dovrà pagare tutte le spese al pilota reclamato dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio ed i relativi materiali di consumo, guarnizioni ecc. ecc.

**18.3** I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato di € 200,00 per Reclamo Sportivo entro 30 minuti dall'esposizione della classifica; in caso di Reclamo Tecnico, oltre alla tassa di € 200,00, dovrà essere corrisposto un deposito cauzionale di € 400,00.

**Art. 19 – PUNTEGGI da assegnare per la classifica di Campionato.**

In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 70% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore verranno assegnati i seguenti punteggi:

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	18
3°	classificato	Punti	15
4°	classificato	Punti	12
5°	classificato	Punti	10
6°	classificato	Punti	8
7°	classificato	Punti	6
8°	classificato	Punti	4
9°	classificato	Punti	2
10°	classificato	Punti	1

**Art 20 - CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO**

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

- a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
- b) La classifica assoluta dell'ultima gara.

**20.2** Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.

**20.3** Classifiche a squadre di moto club : Le squadre possono essere di CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente) iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club così come registrato presso la F.M.I. Il numero dei conduttori, verificati e punzonati componenti una squadra va da un minimo di 3 a un massimo di 4 conduttori partenti appartenenti allo stesso Moto Club. La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara. Per ogni squadra di categoria prevista dall'R.P., sarà stilata la classifica sommando i punti acquisiti in base alla classifica di classe, dei tre migliori risultati sui quattro conduttori iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di qualsiasi campionato. Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un conduttore classificato con punti non saranno classificate. Nel corso di una manifestazione un conduttore non può far parte di due squadre dello stesso tipo. L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il conduttore sostituito non potrà partecipare alla gara. L'iscrizione della squadra costerà 50 euro ad ogni singola gara da versarsi al momento dell'iscrizione sul campo di gara. La classifica squadre prevede una premiazione di giornata e una premiazione a fine anno con l'assegnazione del titolo italiano Squadre Moto Club.

**Art. 21 – CONTRIBUTO FEDERALE**  
€ 2000,00 ad ogni organizzatore

**Art. 22 – NORME COMUNI**

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le Norme Generali del Regolamento Motocross – Parte Prima – Le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

## CAPITOLO SECONDO: REGOLAMENTO TECNICO

### Art.1 - DEFINIZIONE:

Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico disposto centralmente e con trasmissione posteriore o integrale. La trasmissione posteriore è comandata a mezzo catena e corona su un assale rigido che collega le due ruote posteriori o con sospensioni indipendenti e/o a trasmissione cardanica; per i mezzi 4x4 la trasmissione del moto sarà condizionata da sistemi che comprendono anche un differenziale e trasmissione a catena o cardanica. La sella è monoposto e la direzionalità è assicurata dalle ruote anteriori comandate per mezzo di un manubrio.

### Art. 2 - VEICOLI AMMESSI:

**Categorie "FX":** quadricicli a trazione posteriore con trasmissione a catena, con cambio a marce manuale con almeno quattro marce nella stessa direzione di marcia, con comando a leva a pedale o al manubrio. Non sono ammessi i cambi automatici a variatore o sequenziali.

- **FX1:** Motori con limite massimo di cilindrata 550 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.
- **FX2:** Motori con limite massimo di cilindrata 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi. In questa categoria dal 2016 saranno vietati accoppiamenti di telai e motori di marche e modelli diversi o artigianali, saranno ammessi esclusivamente quadricicli derivati strettamente dalla produzione di serie.
- **FX4:** Motori con limite massimo di cilindrata 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.

A titolo sperimentale e "fuori classifica" potranno correre accorpati alla categoria "FX4" i quad a propulsione elettrica che abbiano le seguenti caratteristiche di sicurezza :

- Tensione batteria deve essere inferiore ai 105Vdc
- Deve essere obbligatoriamente presente almeno un pulsante di emergenza di colore rosso.
- Ogni pacco batterie deve essere dotato di teleruttore interno, disattivabile direttamente o indirettamente da un pulsante di emergenza. Il teleruttore deve sezionare il circuito elettrico, in modo da togliere tensione ai capi della batteria quando non azionato.
- Il pacco batteria deve essere internamente dotato di fusibile.
- A veicolo spento, ai capi della batteria non deve esserci tensione
- Una luce posizionata sulla parte anteriore del veicolo, deve segnalare al pilota quando il veicolo è acceso.

**Categorie "FA" :** quadricicli con cambio automatico o a variatore a 2 o 4 ruote motrici.

-**FA1:** Motori con limite minimo di cilindrata a 501 cc per motori a 4 tempi e 201 cc per motori a 2 tempi.

**FA2:** Motori con limite massimo di cilindrata a 500 cc per motori a 4 tempi e 200 cc per motori a 2 tempi.

### Categorie "PULCINI":

quadricicli con cambio a marce con comando manuale o automatico o a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente alle 2 ruote posteriori con trasmissione a catena.

#### - PULCINI ESORDIENTI:

Motori con limite massimo di cilindrata a 100 cc per motori a 2 tempi monocilindrico e 150 cc per motori a 4 tempi monocilindrico.

Non sono ammessi quadricicli prototipi, sono vietati accoppiamenti di telai e motori di marche e modelli diversi o artigianali, sono ammessi esclusivamente quadricicli strettamente come dalla produzione di serie.

Uniche parti ammesse non di serie sono cerchi, pneumatici e pedane anti intrusione laterali.

Il condotto di aspirazione del carburatore potrà avere diametro interno all'ingresso max da 19 mm.

I quad che di serie montano carburatori con condotti di aspirazione di sezione maggiori devono apporre una boccola che ne restringa il diametro a 19 mm come illustrato ( vedi fotografia n° 4 dell'appendice fotografica del regolamento ) .

Il C.d.G. potrà procedere alla verifica tecnica in ogni momento della manifestazione.

#### - PULCINI CADETTI:

Motori con limite massimo di cilindrata a 100 cc per motori a 2 tempi monocilindrico e 150 cc per motori a 4 tempi monocilindrico

### CATEGORIA "JF250"

quadricicli con cambio a marce, automatico o a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena. Limite massimo di cilindrata di 200 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 350 cc con motore a 4 tempi monocilindrico.

(Si anticipa l'intenzione di variare il limite massimo di cilindrata ammessa in questa categoria. Dal 2017 sarà portata a 125 cc per motori a 2 tempi e a 250 cc per motori a 4 tempi. Ad eccezione dei 350 4 tempi a cambio automatico a variatore).

### Art. 3 – RUOTE

Diametro massimo dei cerchi 12 pollici. Sono vietate le ruote a raggi. Le ruote posteriori devono avere dei parafranghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

**Art. 4 – PNEUMATICI**

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi derapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio **se ammesse dal regolamento specifico**.

Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola dei pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21.

Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

**Art. 5 – FRENI**

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio. Le ruote posteriori possono avere in alternativa un unico freno posto sull'asse di trasmissione, comandato o da leva sul manubrio o da comando a pedale. Il comando a pedale può essere coassiale alla pedana, ma deve essere comunque costruito in maniera tale da poter funzionare anche in caso di rottura della pedana stessa.

**Art. 6 - DIMENSIONI**

La larghezza massima di ingombro del mezzo non deve essere superiore a mm 1300. La misurazione di tale dimensione deve essere effettuata rigorosamente con il pilota del mezzo seduto sulla sella, a bordo del mezzo e piedi sulle pedane.

**Art. 7 - MANUBRIO E LEVE**

La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati. Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura finale dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 30. È consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi, però, le dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani. I manubri costruiti in lega non possono essere riparati. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 19.

**Art. 8 - COMANDO ACCELERATORE**

Il comando può essere a manopola o a leva (pollice o indice); in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

**Art. 9 - IMPIANTO DI SCARICO**

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo. L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno mm 30, ed avere bordi arrotondati con un raggio minimo di mm 4.

**Art. 10 - PROTEZIONI E SICUREZZA**

Una protezione deve essere posta nella parte posteriore inferiore, la lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore.

Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote con profilo arrotondato (non saranno ammesse protezioni con angoli vivi). Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto per tutte le categorie un dispositivo a strappo collegato al corpo del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione (stacco di massa).

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo), ed una posteriore, posta nella parte inferiore della sella in modo verticale con la numerazione ben visibile di materiale plastico morbido. Il pilota deve apporre obbligatoriamente il proprio numero di gara ben visibile sul dorsale del proprio indumento indossato (non sono ammessi numeri sul dorsale diversi da quelli posti sulla moto) e apporre il proprio nome (facoltativo). Il colore delle tabelle porta numero deve essere: fondo bianco – numeri neri. Dimensione minima della tabella che ogni pilota dovrà predisporre: cm 21x19.

**Art. 11 – ABBIGLIAMENTO**

Il pilota deve indossare pantaloni e guanti in materiale resistente. I corridori dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. Al fine di evitare le escoriazioni, in caso di incidente, le braccia dei piloti dovranno essere interamente coperte da un abbigliamento in materiale appropriato.

Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente per le prove e le gare. Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima. È obbligatorio l'uso della pettorina o "stone shield" (omologazione CE EN 14021) e del paraschiena o "back protector" (omologazione CE EN 1621/2). Le protezioni devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.

**Art. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**

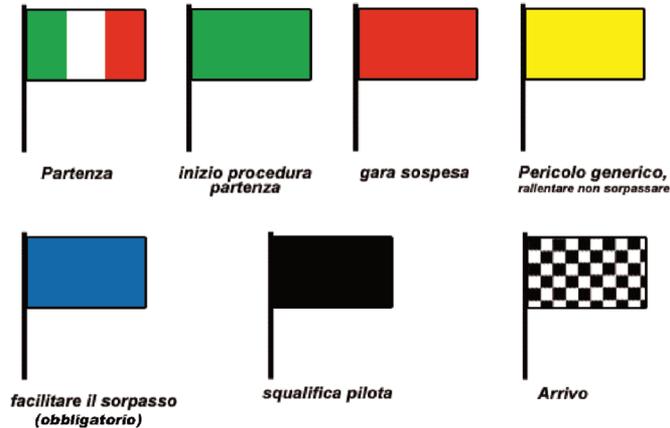
Deve essere montato e funzionante. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

**Art. 13 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO**

- 1) Bandiera TRICOLORE ITALIANA = Partenza.
- 2) Bandiera VERDE = inizio procedura di partenza – pista libera.
- 3) Bandiera ROSSA = gara sospesa – fermarsi immediatamente.
- 4) Bandiera GIALLA = pericolo generico – fare attenzione e procedere con prudenza, rallentando o arrestandosi all'occorrenza. È vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà l'arretramento di 5 posizioni.
- 5) Bandiera BLU = state per essere doppiati facilitare e consentire il sorpasso. È obbligatorio mantenere la traiettoria e rallentare pena richiamo del ddg o altri provvedimenti disciplinari.

- 6) Bandiera NERA CON NUMERO DEL PILOTA = squalifica pilota – uscire dal tracciato e fermarsi.
- 7) Bandiera NERA CON CERCHIO ARANCIONE CON NUMERO DEL PILOTA = obbligo di uscire dal tracciato, recarsi all'area box per problemi meccanici.
- 8) Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri), agitata= fine gara – esposta=prove qualificazioni.
- 9) Cartello Giallo e Numeri Neri ½; 2= ultimi 2 giri; 1=ultimo giro.
- 10) Cartello Bianco con numero nero 10 (zona di attesa)=10 minuti alla partenza, accesso alla pista per giro di ricognizione.
- 11) Cartello Bianco con numero nero 4 (zona di attesa)=4 minuti alla partenza, chiusura accesso alla zona di attesa dalla pista. Tutti tranne un singolo meccanico per pilota devono abbandonare la zona di attesa.
- 12) Cartello Qualifiche fondo giallo scritta nera (qualificazioni). Inizio prove ufficiali cronometrate.

#### LE BANDIERE



Il Direttore di gara potrà decidere per la squalifica di piloti che tengano un comportamento di gara scorretto e quindi troppo pericoloso. A tale pilota verrà esposta bandiera nera con cartello riportante il numero di gara per un massimo di due giri, all'interno dei quali il pilota sarà tenuto a fermarsi. Al pilota che non rispetterà tale segnalazione sarà fatto richiamo ufficiale da parte del direttore di gara. Tale richiamo sarà motivato e comunicato agli Organi competenti per eventuali ulteriori provvedimenti.

#### Art 14 - PREMIAZIONI

Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata. La premiazione ufficiale deve avvenire entro un'ora dalla chiusura della manifestazione (passaggio dell'ultimo pilota sotto la bandiera a scacchi) e il pilota premiato deve obbligatoriamente essere presente;

nel caso in cui sia trascorsa più di un'ora il pilota non ha il vincolo della presenza. In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la stessa avverrà sub judice.

Art. 14.1 - I vincitori devono recarsi sul podio con la divisa ufficiale (maglia, pantalone e stivali), il mancato rispetto dell'articolo 14.1 comporterà un'ammenda di € 100,00 come previsto in R.M.M..

#### Art. 15 - RIUNIONE ANTE GARA DEI PILOTI

La riunione piloti è obbligatoria per tutti i piloti iscritti. La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti.

- a) Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito;
- b) Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario;
- c) Procedure di pre-partenza, partenza ed arrivo;
- d) Informazioni riguardanti le eventuali batterie di qualificazione, unificazione classi, ecc..
- e) Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri, ecc..
- f) Posizione bandiere e loro significato;
- g) Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, comportamento nell'area di gara, ecc..
- h) Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati, ecc.. Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

#### APPENDICE FOTOGRAFICA

FIG. 1: Paracatena inferiore



FIG. 2: Paracatena inferiore

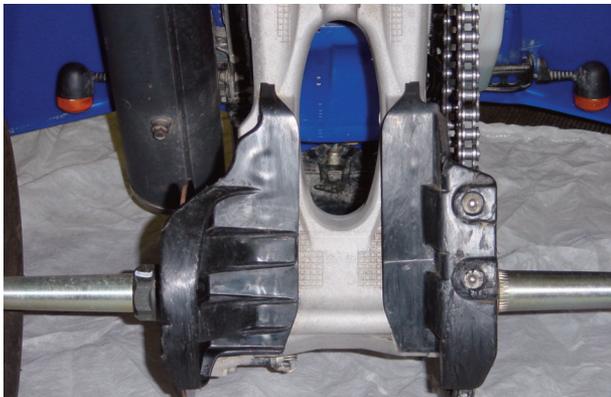


FIG. 3: Paracatena posteriore



FIG. 4: Boccola limitatrice del condotto di aspirazione per la cat. "Pulcini esordienti"



## REGOLAMENTO QUAD CROSS 2016 DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

### CAPITOLO PRIMO: DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 1 - QUADRICICLI AMMESSI E CATEGORIE:

1.1 - Le Categorie istituite per il "Campionato Italiano Quad Cross" sono le seguenti:

**CATEGORIA ELITE INTERNAZIONALE:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2000. In detta categoria verrà estrapolata la classifica degli assoluti d'Italia riservata ai piloti in possesso di passaporto italiano.

**CATEGORIA SPORT:** Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2003. In questa categoria potranno partecipare anche i piloti di sesso femminile. Dalla classifica di categoria si estrapolerà la classifica per il Campionato Femminile Quadcross.

I primi 3 classificati della categoria Sport nel Campionato 2015 passano obbligatoriamente alla categoria superiore ELITE nel campionato dell'anno 2016 ad eccezione dei piloti nati prima del 01/01/1985 che possono decidere di restare nella categoria Sport.

#### CATEGORIA VETERAN:

Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/1977.

A titolo sperimentale e "fuori classifica" potranno correre accorpate alla categoria "Veteran" i quad a propulsione elettrica: Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2003.

#### CATEGORIA "JF250"

Sono ammessi i piloti nati tra il 01/01/2000 e il 31/12/2005 se di sesso maschile e nati tra il 01/01/1991 e il 31/12/2005 se di sesso femminile.

1.2 - Ogni categoria deve avere un numero minimo di 5 fino ad un numero massimo di 24 partecipanti, in caso contrario, se il numero minimo non fosse raggiunto, le categorie potranno essere accorpate, mantenendo comunque classifiche separate. Non è consentito ai piloti di prendere la partenza in più classi differenti nella stessa manifestazione. Per la sola categoria femminile si può tener conto di un numero minimo di 3 piloti.

#### Art. 2 - PILOTI AMMESSI

Sono ammessi piloti in possesso di Licenza Fuoristrada Under - Over 21, Fuoristrada Elite e Miniyoung. È consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM Europe in possesso di licenza nazionale e relativo nulla osta della federazione di appartenenza.

### Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Il calendario del Campionato Italiano Quad Cross è strutturato in 6 prove da disputarsi in 2 batterie (12 corse) per tutte le classi.

È possibile l'istituzione di "trofei monarca" all'interno delle gare del Campionato Italiano Quadcross.

### Art. 4 - ISCRIZIONI E TASSE

**4.1** - Le iscrizioni alle singole gare indette per l'anno 2016, si effettuano tramite preiscrizione inviando una e-mail mail al **promotore del Campionato** specificando: Nome, Cognome, n° di licenza, Categoria, N° di gara, Marca, modello e cilindrata del quad, entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica). Tra i campi obbligatori il numero di CRO del bonifico bancario precedentemente effettuato al Moto Club organizzatore della gara: il pilota deve pertanto eseguire il pagamento e successivamente l'invio della mail di iscrizione on line.

**4.2** - La mancata preiscrizione comporta il pagamento di un'ammenda di € 30,00 (trenta) IVA inclusa, da versare direttamente all'organizzatore della manifestazione.

**4.3** - Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 80,00 (ottanta) IVA inclusa per tutte le categorie ad eccezione della categoria "JF250" per le quali il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 50,00 (cinquanta). Come descritto nei commi 4.1 e 4.2, la relativa tassa deve essere regolarizzata entro 5 giorni dalla data di svolgimento della gara tramite bonifico bancario oppure al momento delle Operazioni Preliminari, pagando l'ammenda prevista per il ritardo del pagamento.

**4.4** - La mancata partecipazione dei piloti iscritti alla gara, per qualsiasi motivo indipendente dall'organizzatore della manifestazione, non prevede alcun tipo di rimborso.

### Art. 5. PERCORSO DI GARA

Le prove si disputeranno su percorsi di lunghezza compresa tra 800 mt e 1750 mt, per una larghezza minima di 8 mt, in impianti omologati dalla Federazione Motociclistica Italiana.

### Art 6 - AREA BOX

**6.1** L'area box è la zona nella quale avviene il rifornimento di carburante e qualsiasi intervento sui quadricicli. Quest'area deve essere predisposta dagli organizzatori e deve essere chiusa al pubblico.

All'interno dell'area box possono accedervi unicamente i piloti e due meccanici, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli U.d.G. addetti.

**6.2** La velocità di percorrenza all'interno dell'area box deve essere particolarmente moderata, ciò viene messo in atto grazie a degli ostacoli artificiali dislocati lungo il passaggio al suo interno; in alternativa si può predisporre del personale all'interno di quest'area con la funzione di rallentare i Piloti.

È a discrezione del D.d.G. la facoltà di penalizzare, nel modo che ritiene più opportuno ed in base alla gravità dell'infrazione, tutti quei Piloti che non rispettino un comportamento adeguato e di sicurezza (soprattutto nel caso di velocità eccessiva) all'interno dell'area box.

**6.3** Nel caso di comportamento scorretto, quali il mancato rispetto delle indicazioni degli U.d.G., da parte dei meccanici al seguito dei piloti, saranno i piloti stessi ad essere penalizzati per le infrazioni commesse, come descritto nell'articolo 6.2.

**6.4** È fatto obbligo all'organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.

**6.5** I quadricicli presenti nell'area box devono essere unicamente quelli utilizzati in gara e regolarmente punzonati.

E vietato introdurre nell'area box quadricicli non punzonati; è altresì vietato portare fuori dall'area box i quadricicli per tutta la durata della gara, salvo il caso di uscita per rientrare nel percorso ed il caso in cui il pilota decide di ritirarsi dalla gara.

**6.6** È fatto obbligo all'organizzazione controllare ed autorizzare al momento opportuno, a mezzo di un addetto, l'uscita dall'area box dei piloti per immettersi nuovamente nel percorso di gara al fine di evitare i pericoli di collisione con i mezzi presenti nel percorso di gara. In assenza dell'addetto all'uscita dai box, il pilota non potrà entrare nel percorso.

**6.7** La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara (con bandiera nera o con decisione anche post-gara).

### Art. 7 - NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO

**7.1** - Il numero di gara verrà assegnato in base alla disponibilità, da parte della FMI, in base ai seguenti criteri:

A) Continuità con il passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" dei piloti militanti fino al 2014 nel Campionato Italiano QuadCross. Coloro che hanno un numero di gara fisso possono confermarlo entro e non oltre il 10 febbraio 2015.

B) Ordine di richiesta da parte del pilota: una seconda fase di prenotazione dei numeri di gara si svolgerà rispettando l'ordine cronologico delle richieste che verranno formulate (dall'11 febbraio 2015 in poi) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Quad.

Il pilota non ha facoltà di cambiare il proprio numero durante la stagione: il numero prescelto deve restare il medesimo per tutta la durata dei Campionati 2015.

**7.2** - La prenotazione dei numeri di gara si effettuerà inviando e-mail al Comitato Quad FMI (fmiquad@gmail.com). I piloti saranno preavvisati della data dell'apertura della prenotazione con un comunicato stampa pubblicato in home page del sito [www.fmiquad.it](http://www.fmiquad.it).

**7.3** – La numerazione disponibile parte dal n° 2 fino al n° 999 con la seguente suddivisione delle categorie dei Campionati Italiani Quad e Quad Cross.

- Cat ELITE - SPORT - FX numerazione unica dal n° 2 fino al n° 999
- Cat FX4 - VETERAN numerazione unica dal n° 2 fino al n° 999
- Cat JF250 - numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre

Il n° 1 è riservato al vincitore di ogni categoria del Campionato Italiano QuadCoss 2015; è autorizzato ad usare il n° 1 solo il pilota detentore del titolo 2014 della categoria. Nel caso della categoria JF250 (ex Junior) ha diritto all'assegnazione del n°1 il vincitore della "Cadetti", in caso di rinuncia potrà essere richiesto dal vincitore della "Esordienti".

**7.4** Oltre al numero di gara sulle tabelle "anteriore e posteriore" è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia. Ciascuna cifra componente il numero di gara dovrà avere le dimensioni minime di cm.12 h x 2 cm di larghezza. Tutte le categorie esporranno posteriormente la tabella porta numero a mo' di targa. La categoria JF250 la esporrà posteriormente anche a mo' di pinna per essere più facilmente riconoscibile.

**7.5** Le tabelle portanumero per tutte le categorie ad eccezione delle categorie "JF250" devono essere così realizzate: Fondo Bianco / Numeri Neri.

La categoria JF250 avranno tabella a fondo blu/numero bianco

Il pilota che è in testa al campionato potrà esporre tabella Fondo Rosso/Numero Nero.

## Art 8 - VERIFICHE TECNICHE

### 8.1 - Punzonatura

I quadricicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare fino a 2 quadricicli (per ogni categoria nella quale ha effettuato l'iscrizione) anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

### 8.2 – Prova Fonometrica

I quadricicli dovranno essere muniti di impianto di scarico munito di silenziatore atto a limitare la rumorosità. La verifica dovrà essere effettuata rispettando la metodologia ed i valori previsti all'interno dell'Annesso sui controlli fonometrici. Sarà eseguita all'interno di una zona delimitata da transenne o fettuccia dove potrà accedere solo il pilota con il proprio mezzo.

## Art. 9 - PROVE LIBERE E QUALIFICHE

**9.1** Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara: per la categoria ELITE un turno di 20 minuti, complessivi di 5 minuti di prove libere e 15 minuti di prove cronometrate; per tutte le altre categorie un turno

di 15 minuti, complessivi di 5 minuti di prove libere e 10 minuti di prove cronometrate, negli orari previsti dalla Timetable di giornata. Il passaggio da prove libere a qualifiche viene comunicato mediante esposizione da parte del direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni).

**9.2** Se i piloti iscritti e verificati sono in numero superiore a 24 partenti per ciascuna categoria, si potrà dividerli in n° 2 gruppi di prova, denominati "A" e "B".

### 9.3 Composizione gruppi per le prove

- 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, 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. 10 – GARA

Si disputerà su due corse di 20 minuti + 2 giri per la categoria ELITE, due corse di 15 minuti + 2 giri per la categoria SPORT e VETERAN e di 10 minuti + 2 giri per la categoria JF250, negli orari previsti dalla Timetable.

## Art. 11 - PROCEDURA DI PARTENZA

**11.1** La partenza sarà collettiva con motore acceso. Zona di attesa aperta 20 minuti prima dell'inizio di ogni gara di ogni categoria.

**11.2** Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona preparco 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa di ogni categoria. Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

**11.3** Nessuno, tranne i piloti, il personale dell'organizzazione, gli ufficiali di gara, i fotografi accreditati presso gli organi competenti e gli operatori televisivi accreditati presso gli organi competenti, sarà ammesso nell'area di partenza. Fa eccezione la categoria JF250, dove potrà essere presente un meccanico fino al termine dello schieramento.

**11.4** È vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.

**11.5 Schieramento di partenza** - L'ordine di classifica risultante dai tempi cronometrati durante le prove cronometrate determina la scelta della posizione al cancelletto, dove la partenza verrà fatta in linea. Il primo classificato nella sua categoria sceglierà per primo, il secondo classificato sceglierà per secondo e così via. Una volta scelta, non potrà più cambiarla; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire.

Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione del cancelletto di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc. È altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto.

Un pilota in partenza può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via, mentre durante la corsa solamente nelle apposite aree segnalate come Pit Area destinata a segnalatori e meccanici.

La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa. Se i piloti iscritti ad una delle categorie superassero il limite di 20 (per le piste con cancelletto da 40 moto) o di 15 (per le piste con cancelletto da 30 moto), al raggiungimento del numero limite verrà creata una seconda fila di altrettanti piloti (fino ad un massimo di 20 piloti per piste con cancelletto da 40 moto e fino ad un massimo di 15 piloti per le piste con cancelletto da 30 moto).

L'ordine di scelta della posizione sarà sempre determinato dai risultati delle Prove Cronometrate: il 21° classificato (per le piste con cancelletto da 40 moto) sceglierà per primo nella seconda fila così come il 16° classificato sceglierà per primo (per le piste con cancelletto da 30 moto).

**11.6.** I piloti devono raggiungere la pre-griglia a velocità moderata, allinearsi secondo lo schema di partenza nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione (esposizione del cartello 10 minuti), che sarà loro dato dal Direttore di Gara o ufficiale di gara preposto.

Per il giro di ricognizione tempo massimo per la ricognizione della pista 4 minuti. Terminato il giro di ricognizione ogni pilota dovrà riportarsi al proprio posto sulla pre-griglia di partenza ed attendere sul quadriciclo. **Al momento dell'esposizione del cartello dei 4 minuti, tutti i presenti dovranno abbandonare immediatamente la zona di attesa ad eccezione il singolo meccanico di ogni pilota che è legittimato a rimanervi.** I piloti che hanno problemi meccanici durante il giro di ricognizione e/o non riescono a condurre la propria moto nella zona di attesa (pre-griglia) in tempo, saranno esclusi dalla corsa stessa. Al termine dello schieramento di tutti i partecipanti, verrà esposto il cartello dei 15 secondi e a seguire quello dei 5" dopo di che i piloti attenderanno l'abbassamento del cancelletto di partenza.

## Art 12 - ARRESTO DI UNA CORSA

**12.1** 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.

**12.2** Nel caso in cui una corsa è fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta (per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali).

**12.3** I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, ed una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza. Il Direttore di Gara può proporre al Commissario di Gara Delegato l'esclusione di uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.

**12.4** Se l'arresto della gara avviene dopo che il primo pilota ha completato il 50% del tempo previsto di gara, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa (per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i due giri finali) e il punteggio verrà assegnato pieno.

## Art. 13 – RIPARAZIONI E ASSISTENZA

**13.1** L'Aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.

**13.2** Le riparazioni sono consentite solo nell'area box il cui accesso è descritto nell'ART 6 al punto 1 del presente regolamento al capitolo "disposizioni generali".

**13.3** Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

**13.4** I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista come descritto nell'ART 6 al punto 6 del presente regolamento al capitolo "disposizioni generali".

**13.5** La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.

**13.6** Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

## Art. 14 – TAGLIO DI PERCORSO

**14.1** È proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.

**14.2** Se un pilota durante la corsa esce dal circuito di gara e rientra all'interno del parco piloti non potrà più rientrare in pista durante la corsa medesima.

## Art. 15 - CONDOTTA DI GARA

**15.1** 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.

**15.2** 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 Sportiva.

**15.3** Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

## Art. 16 RISULTATI di Gara (Classifica di giornata)

**16.1** Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.

**16.2** I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.

**16.3** Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.

**16.4** Tutti i piloti 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. I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Per determinare la posizione in classifica dei piloti che non hanno terminato il giro entro 5 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.

**16.5** 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. In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda). Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo attraversa la linea di arrivo.

## Art. 17 – RECLAMI

In caso di reclamo si procederà alla verifica del quad come segue:

**17.1** Se il reclamo è stato avanzato al termine di Gara 2 si procederà immediatamente alla verifica tecnica; se il reclamo è stato presentato al termine di Gara 1, il quad oggetto di reclamo sarà opportunamente ri-punzonato e sarà ricondotto al parco chiuso per la verifica al termine di Gara 2.

**17.2** Il pilota che presenta un reclamo sulla cilindrata dovrà mettere a disposizione anche il proprio quad utilizzato in gara per la medesima verifica, pena la squalifica. Se il pilota che presenta reclamo non avesse ragione dovrà pagare tutte le spese al pilota reclamato dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio ed i relativi materiali di consumo, guarnizioni ecc. ecc.

**17.3** I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato di € 200,00 per Reclamo Sportivo entro 30 minuti dall'esposizione della classifica; in caso di Reclamo Tecnico, oltre alla tassa di € 200,00 dovrà essere corrisposto un deposito cauzionale di € 400,00.

## Art. 18 – PUNTEGGI da assegnare per la classifica di Campionato.

In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 70% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore verranno assegnati i seguenti punteggi:

Per la classifica degli Assoluti d'Italia Elite verranno utilizzati i punteggi conquistati nella categoria Elite Internazionale.

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	18
3°	classificato	Punti	15
4°	classificato	Punti	12
5°	classificato	Punti	10
6°	classificato	Punti	8
7°	classificato	Punti	6
8°	classificato	Punti	4
9°	classificato	Punti	2
10°	classificato	Punti	1

## Art 19 - CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO

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

- I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
- La classifica assoluta dell'ultima gara;

**19.2** Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.

**19.3** Classifiche a squadre di moto club : Le squadre possono essere di CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente) iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club così come registrato presso la F.M.I. Il numero dei conduttori, verificati e punzonati componenti una squadra va da un minimo di 3 a un massimo di 4 conduttori partenti appartenenti allo stesso Moto Club. La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara. Per ogni squadra di categoria prevista dall'R.P., sarà stilata la classifica sommando i punti acquisiti in base alla classifica di classe, dei tre migliori risultati sui quattro conduttori iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di qualsiasi campionato. Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un conduttore classificato con punti non saranno classificate. Nel corso di una manifestazione un conduttore non può far parte di due squadre dello stesso tipo. L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione.

**Il conduttore sostituito non potrà partecipare alla gara. L'iscrizione della squadra costerà 50 euro ad ogni singola gara da versarsi al momento dell'iscrizione sul campo di gara. La classifica squadre prevede una premiazione di giornata e una premiazione a fine anno con l'assegnazione del titolo italiano Squadre Moto Club.**

## Art. 20 – CONTRIBUTO FEDERALE

**20.1** Servizio di cronometraggio (Trasponder) a totale carico FMI.

**20.2** € 1.800,00 ad ogni organizzatore.

## Art. 21 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le Norme Generali del Regolamento Motocross – Parte Prima – Le Norme Sportive Generali ed il R.M.M..

## CAPITOLO SECONDO: REGOLAMENTO TECNICO

### Art.1 - DEFINIZIONE:

Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote, mosso da un motore di tipo motociclistico disposto centralmente e con trasmissione posteriore. La trasmissione posteriore è comandata a mezzo catena e corona su un assale rigido che collega le due ruote posteriori o con sospensioni indipendenti. La sella è monoposto e la direzionalità è assicurata dalle ruote anteriori comandate per mezzo di un manubrio.

### Art. 2 - VEICOLI AMMESSI:

**ELITE:** quadricicli a trazione posteriore con trasmissione a catena, con cambio a marce manuale con almeno quattro marce nella stessa direzione di marcia, con comando a leva a pedale o al manubrio, non sono ammessi i cambi automatici a variatore o sequenziali. Motori con limite massimo di cilindrata 550 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.

**SPORT:** quadricicli a trazione posteriore con trasmissione a catena, con cambio a marce manuale con almeno quattro marce nella stessa direzione di marcia, con comando a leva a pedale o al manubrio, non sono ammessi i cambi automatici a variatore o sequenziali, limite massimo di cilindrata 700 cc 4 tempi e 350 cc 2 tempi. In questa categoria dal 2016 saranno vietati accoppiamenti di telai e motori di marche e modelli diversi o artigianali, saranno ammessi esclusivamente quadricicli derivati strettamente dalla produzione di serie.

**VETERAN:** quadricicli a trazione posteriore con trasmissione a catena con cambio a marce manuale con almeno quattro marce nella stessa direzione di marcia con comando a leva a pedale o al manubrio, non sono ammessi i cambi automatici a variatore o sequenziali, limite massimo di cilindrata 700 cc 4 tempi e 350 cc 2 tempi.

A titolo sperimentale e “fuori classifica” potranno correre accorpati alla categoria “Veteran” i quad a propulsione elettrica che abbiano le seguenti caratteristiche di sicurezza:

- Tensione batteria deve essere inferiore ai 105Vdc
- Deve essere obbligatoriamente presente almeno un pulsante di emergenza di colore rosso.
- Ogni pacco batterie deve essere dotato di teleruttore interno, disattivabile direttamente o indirettamente da un pulsante di emergenza. Il teleruttore deve sezionare il circuito elettrico, in modo da togliere tensione ai capi della batteria quando non azionato.
- Il pacco batteria deve essere internamente dotato di fusibile.
- A veicolo spento, ai capi della batteria non deve esserci tensione
- Una luce posizionata sulla parte anteriore del veicolo, deve segnalare al pilota quando il veicolo è acceso.

### CATEGORIA “JF250”

quadricicli con cambio a marce, automatico o a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena. Limite massimo di cilindrata di 200 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 350 cc con motore a 4 tempi monocilindrico.

(Si anticipa l'intenzione di variare il limite massimo di cilindrata ammessa in questa categoria. Dal 2017 sarà portata a 125 cc per motori a 2 tempi e a 250 cc per motori a 4 tempi. Ad eccezione dei 350 4 tempi a cambio automatico a variatore).

**Per le categorie JF250,** a discrezione e per decisione del D.d.G., sarà possibile effettuare tagli o modifiche di percorso nel caso lo stesso presenti particolari difficoltà o pericoli.

### Art. 3 – RUOTE

Diametro massimo dei cerchi 12 pollici. Sono vietati le ruote a raggi. Le ruote posteriori devono avere dei parafranghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

### Art. 4 – PNEUMATICI

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi antiderapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio se ammesse dal regolamento specifico. Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola dei pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21.

Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

### Art. 5 – FRENI

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio. Le ruote posteriori possono avere in alternativa un unico freno posto sull'asse di trasmissione, comandato o da leva sul manubrio o da comando a pedale.

Il comando a pedale può essere coassiale alla pedana, ma deve essere comunque costruito in maniera tale da poter funzionare anche in caso di rottura della pedana stessa.

#### **Art. 6 - DIMENSIONI**

La larghezza massima di ingombro del mezzo non deve essere superiore a mm 1300. La misurazione di tale dimensione deve essere effettuata rigorosamente con il pilota del mezzo seduto sulla sella, a bordo del mezzo e piedi sulle pedane.

#### **Art. 7 - MANUBRIO E LEVE**

La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati. Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura finale dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 30. È consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi però le dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani. I manubri costruiti in lega non possono essere riparati. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 19.

#### **Art. 8 - COMANDO ACCELERATORE**

Il comando può essere a manopola o a leva (pollice o indice); in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

#### **Art. 9 - IMPIANTO DI SCARICO**

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo. L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno mm 30, ed avere bordi arrotondati con un raggio minimo di mm 4.

#### **Art. 10 - PROTEZIONI E SICUREZZA**

Una protezione deve essere posta nella parte posteriore inferiore, la lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore. Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote con profilo arrotondato (non saranno ammesse protezioni con angoli vivi). Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto per tutte le categorie un dispositivo a strappo collegato al corpo del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione (stacco di massa).

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo), ed una posteriore, posta nella parte inferiore della sella in modo verticale con la numerazione ben visibile di materiale plastico morbido. Il pilota deve apporre obbligatoriamente il

proprio numero di gara ben visibile sul dorsale del proprio indumento indossato (non sono ammessi numeri sul dorsale diversi da quelli posti sulla moto) e apporre il proprio nome (facoltativo). Il colore delle tabelle porta numero deve essere: fondo bianco – numeri neri. Dimensione minima della tabella che ogni pilota dovrà predisporre: cm 21x19.

#### **Art. 11 – ABBIGLIAMENTO**

Il pilota deve indossare pantaloni e guanti in materiale resistente. I corridori dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. Al fine di evitare le escoriazioni, in caso di incidente, le braccia dei piloti dovranno essere interamente coperte da un abbigliamento in materiale appropriato. Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente per le prove e le gare. Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima. È obbligatorio l'uso della pettorina o "stone shield" (omologazione CE EN 14021) e del paraschiena o "back protector" (omologazione CE EN 1621/2). Le protezioni devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.

#### **Art. 12 - IMPIANTO ELETTRICO**

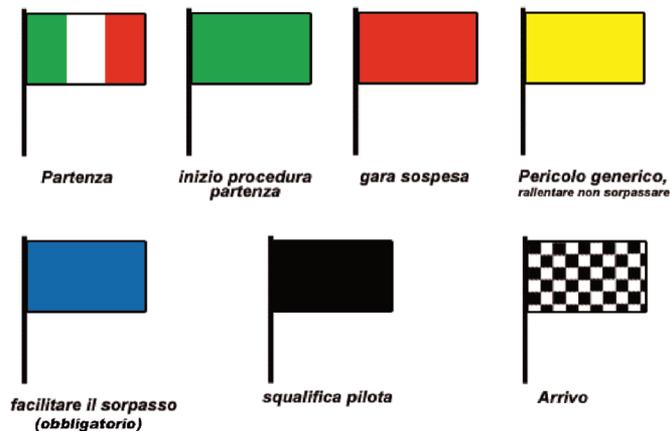
Deve essere montato e funzionante. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

#### **Art. 14 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO**

- Bandiera TRICOLORE ITALIANA = Partenza.
- Bandiera VERDE = inizio procedura di partenza – pista libera.
- Bandiera ROSSA = gara sospesa – fermarsi immediatamente.
- Bandiera GIALLA = pericolo generico – fare attenzione e procedere con prudenza, rallentando o arrestandosi all'occorrenza. È vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà l'arretramento di 5 posizioni.
- Bandiera BLU = state per essere doppiati facilitare e consentire il sorpasso. È obbligatorio mantenere la traiettoria e rallentare pena richiamo del ddg o altri provvedimenti disciplinari.
- Bandiera NERA CON NUMERO DEL PILOTA = squalifica pilota – uscire dal tracciato e fermarsi.
- Bandiera NERA CON CERCHIO ARANCIONE CON NUMERO DEL PILOTA = obbligo di uscire dal tracciato, recarsi all'area box per problemi meccanici.
- Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri), agitata= fine gara – esposta= prove qualificazioni.
- Cartello Giallo e Numeri Neri ½; 2= ultimi 2 giri; 1=ultimo giro.
- Cartello Bianco con numero nero 10 (zona di attesa)=10 minuti alla partenza, accesso alla pista per giro di ricognizione.
- Cartello Bianco con numero nero 4 (zona di attesa)=4 minuti alla partenza, chiusura accesso alla zona di attesa dalla pista. Tutti tranne un singolo meccanico per pilota devono abbandonare la zona di attesa.

- Cartello Qualifiche fondo giallo scritta nera (qualificazioni). Inizio prove ufficiali cronometrate.
- Cartello Bianco con numero nero 4 (zona di attesa)=4 minuti alla partenza, chiusura accesso alla zona di attesa dalla pista. Tutti tranne un singolo meccanico per pilota devono abbandonare la zona di attesa.
- Cartello Qualifiche fondo giallo scritta nera (qualificazioni). Inizio prove ufficiali cronometrate.

#### LE BANDIERE



Il Direttore di gara potrà decidere per la squalifica di piloti che tengano un comportamento di gara scorretto e quindi troppo pericoloso. A tale pilota verrà esposta bandiera nera con cartello riportante il numero di gara per un massimo di due giri, all'interno dei quali il pilota sarà tenuto a fermarsi. Al pilota che non rispetterà tale segnalazione sarà fatto richiamo ufficiale da parte del direttore di gara. Tale richiamo sarà motivato e comunicato agli Organi competenti per eventuali ulteriori provvedimenti.

#### Art 14 - PREMIAZIONI

Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata.

In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la stessa avverrà sub iudice.

Art. 14.1- I vincitori devono recarsi sul podio con la divisa ufficiale (maglia, pantalone e stivali), il mancato rispetto dell'articolo 14.1 comporterà un'ammenda di € 100,00 come previsto in R.M.M..

#### Art. 15 - RIUNIONE ANTE GARA DEI PILOTI

La riunione piloti è obbligatoria per tutti i piloti iscritti. La riunione piloti deve includere i seguenti argomenti.

- 1) Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito;
- 2) Comunicazione del Commissario Generale su eventuali variazioni al programma orario;
- 3) Procedure di pre-partenza, partenza ed arrivo;
- 4) Informazioni riguardanti le eventuali batterie di qualificazione, unificazione classi, ecc..
- 5) Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri, ecc..
- 6) Posizione bandiere e loro significato;
- 7) Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, comportamento nell'area di gara, ecc..
- 8) Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati, ecc.. Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

#### APPENDICE FOTOGRAFICA

FIG. 1: Paracatena inferiore

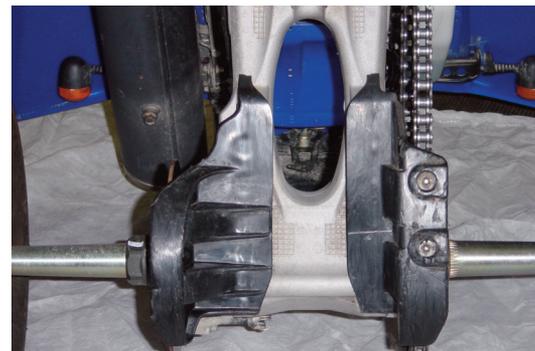


FIG. 2: Paracatena inferiore



FIG. 3: Paracatena



## REGOLAMENTO

### “TROFEO QUAD FMI NORD” “TROFEO QUAD FMI CENTRO/SUD” e TROFEO ASSOLUTO 2015

#### DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

#### Art. 1 - QUADRICICLI AMMESSI E CATEGORIE:

Le Categorie istituite per i “Trofei Quad” sono le seguenti:

**CATEGORIA “TROFEO”:** quadricicli con cambio a marce a comando manuale (no cambi automatici o sequenziali), limite massimo di cilindrata 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi; la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena.

Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2003.

**CATEGORIA “TROFEO JUNIOR”:** quadricicli con cambio a marce, automatico o a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena. Limite massimo di cilindrata di 200 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 350 cc con motore a 4 tempi monocilindrico.

(Si anticipa l'intenzione di variare il limite massimo di cilindrata ammessa in questa categoria. Dal 2017 sarà portata a 125 cc per motori a 2 tempi e a 250 cc per motori a 4 tempi).

Sono ammessi i piloti nati tra il 01/01/2000 e il 31/12/2005.

## Art. 2 - SVOLGIMENTO DEL TROFEO

Il “Trofeo Nord”, riservato ai piloti residenti nelle regioni del nord Italia sotto specificate, si correrà contestualmente alle tre tappe del Campionato Italiano Quad Cross e alle tre tappe del Campionato Italiano Racing Quad che si terranno nelle regioni del Nord Italia ( Liguria – Piemonte – Valle d’Aosta – Lombardia – Veneto – Trentino Alto Adige – Friuli Venezia Giulia). Il “Trofeo Centro Sud”, riservato ai piloti residenti nelle regioni del centro/sud Italia sotto specificate, si correrà contestualmente alle tre tappe del Campionato Italiano Quad Cross e alle tre tappe del Campionato Italiano Racing Quad che si terranno nelle regioni del Centro/Sud Italia (si intende dall’Emilia Romagna e Toscana incluse, in giù). Nell’ambito dei trofei – Nord e Centro Sud – un pilota ha la possibilità di disputare tutte le sei tappe di Campionato Italiano Quad ed in questo caso parteciperà ad una categoria specifica denominata “Trofeo Assoluto” aperto ai piloti di qualsiasi regione d’Italia. La classifica del Trofeo Assoluto verrà calcolata solo al termine della stagione in base al punteggio ottenuto in giornata. Inoltre il pilota che partecipi a tutte le sei gare verrà premiato anche nella classifica di giornata.

## Art. 3 - ISCRIZIONI E TASSE

**3.1 -** Le iscrizioni alle singole gare indette per l’anno 2016, si effettuano obbligatoriamente tramite preiscrizione alla gara, con pagamento anticipato, inviando una e-mail al Moto club organizzatore della singola gara specificando : Nome, Cognome, n° di licenza, Categoria, N° di gara, Marca el veicolo, Modello e Cilindrata del Quad entro il 5° giorno antecedente la gara ( il mercoledì se la gara è di domenica ) allegando copia dell’avvenuto bonifico o numero di CRO.

**La mancata preiscrizione comporta il pagamento di un’ammenda di € 30,00 IVA inclusa, da versare direttamente all’organizzatore della manifestazione.**

**3.2 -** Il costo dell’iscrizione ad una singola prova è fissato in €50,00 (cinquanta).

**3.3 -** Il pilota che concorresse alla gara per il Campionato Italiano di cui la gara è parte non può iscriversi anche per il Trofeo, e viceversa.

## Art. 4 – PUNTEGGI da assegnare per la classifica del Trofeo.

In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 70% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore verranno assegnati i seguenti punteggi:

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	18
3°	classificato	Punti	15
4°	classificato	Punti	12
5°	classificato	Punti	10
6°	classificato	Punti	8
7°	classificato	Punti	6
8°	classificato	Punti	4
9°	classificato	Punti	2
10°	classificato	Punti	1

## Art 5 - CLASSIFICHE FINALI DI TROFEO

5.1 Se al termine del Trofeo (Nord o Centro Sud) due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:

- a) I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
- b) La classifica assoluta dell'ultima gara;

5.2 Il Trofeo sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.

## Art. 6 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili i regolamenti "Campionato Italiano Quad 2014" e "Campionato Italiano Quad Cross 2014", le Norme Generali del Regolamento Motocross – Parte Prima – Le Norme Sportive Generali ed il R.M.M..



## REGOLAMENTO

### SUPERMARE QUAD CROSS 2015

La F.M.I. indice, per l'anno 2016, il Campionato Italiano Supermare Quad Cross

#### Art. 1 – NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento del Campionato Italiano Quad Cross 2014 e le norme sportive generali della F.M.I. contenute nell'R.M.M. 2014.

#### Art. 2 – SVOLGIMENTO CAMPIONATO

Il calendario del Campionato Supermare Quad Cross 2016 è strutturato in 3 prove (6 corse) selezionate all'interno del calendario dei Campionati Internazionali d'Italia Supermarecross.

#### Art. 3 – PILOTI AMMESSI E CATEGORIE

Le categorie ammesse sono 3, ELITE – SPORT – JF250, derivate ed omologhe al regolamento del Campionato Italiano Quad Cross. I piloti che corrono il Campionato Italiano Quad Cross si iscriveranno nella stessa categoria anche nel Campionato Supermare Quad Cross. È ammesso un numero totale di 14 iscrizioni per ogni categoria, subordinate all'ordine cronologico con cui vengono presentate. Le domande di iscrizione devono essere complete di versamento della tassa di iscrizione, con diritto di precedenza per i piloti che formulano l'iscrizione unica per l'intero Campionato (n° 3 appuntamenti).

#### Art. 4 – ISCRIZIONI E TASSE

**Per le categorie Elite e Sport:**

Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in €100,00 (cento)

Il costo dell'iscrizione all'intero Campionato di n° 3 prove è fissato in €240,00 (duecentoquaranta)

**Per la categoria JF250:**

Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in €70,00 (settanta)

Il costo dell'iscrizione all'intero Campionato di n° 3 prove è fissato in €150,00 (centocinquanta)

#### Art. 5 – PROVE LIBERE E QUALIFICHE

**Per le categorie Elite e Sport:**

Ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara n° 1 turno di prove libere e qualifiche per un totale di 15 minuti (5 minuti di prove libere + 10 minuti di prove cronometrate).

**Per la categoria JF250:**

Ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara n° 1 turno di prove libere e qualifiche per un totale di 10 minuti (4 minuti di prove libere + 6 minuti di prove cronometrate).

**Art. 5 – GARA****Per le categorie Elite e Sport:**

La gara si compone di n° 2 manches di 15 minuti + 2 giri

**Per la categoria JF250 :**

La gara si compone di n° 2 manches di 15 minuti + 2 giri

**Art. 6 – PUNTEGGI da assegnare per la classifica del Trofeo.**

In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 50% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore e dopo aver preso regolare bandiera a scacchi verranno assegnati i seguenti punteggi:

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	18
3°	classificato	Punti	15
4°	classificato	Punti	12
5°	classificato	Punti	10
6°	classificato	Punti	8
7°	classificato	Punti	6
8°	classificato	Punti	4
9°	classificato	Punti	2
10°	classificato	Punti	1

**Art.7 - PREMI**

Per ogni categoria in ogni gara premi in coppe fino al 5° classificato dell'assoluta di giornata.

**Art. 8 – CONTRIBUTO FEDERALE**

€ 500,00 ad ogni organizzatore.

**REGOLAMENTO CAMPIONATO ITALIANO RACING SidebySide (UTV)- 2016**

La F.M.I. indice, per l'anno 2016, il  
"Campionato Italiano Racing SidebySide"

**Parte prima: DISPOSIZIONI GENERALI**

**Art 1)-** Sono ammessi al "Campionato italiano Racing SidebySide" i mezzi comunemente chiamati "Side by Side" meglio definiti nel sotto specificato Regolamento Tecnico .

**Art 2)-** Il calendario del Campionato Italiano Racing SidebySide è strutturato in 7 prove da disputarsi in 2 batterie (14 corse)alcune delle quali concomitanti con le gare del "Campionato Italiano Racing Quad" come specificato nel calendario dello stesso Campionato.

**Art 3)- ISCRIZIONI E TASSE**

Le iscrizioni alle singole gare indette per l'anno 2016, devono essere formulate prima della gara ed arrivare al moto club organizzatore entro il mercoledì della stessa settimana della gara, (chi non farà le preiscrizioni nei tempi prestabiliti pagherà un'ammenda di Euro 20,00 (venti) a pilota).

Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 80,00 (ottanta) IVA inclusa . Se il mezzo è dotato di due posti a sedere ambedue con le caratteristiche idonee si potrà iscrivere anche un copilota , in questo caso il costo di iscrizione dell'equipaggio è fissato in Euro 120,00 (centoventi ) IVA inclusa .

**Art 4)- Definizione**

Il Side by Side è un veicolo fuoristrada a quattro ruote (due o quattro motrici) per il trasporto di persone o cose, costituito da un'unità integrale completa di uno o due posti (affiancati) per uno o due piloti concorrenti, guidato per mezzo di un volante e alimentato da un motore di derivazione motociclistica, chiamato anche UTV (Utility Task Vehicle).

Sono autorizzati solo veicoli con omologazione quadriciclo.

**Art 5)- Classe e veicoli ammessi**

**UTV 1 -** Cilindrata fino a 850 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico/CVT)

**UTV 2 -** Cilindrata da 851 cc a 1.200 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico/CVT)

**UTV 3 -** Cilindrata max 1200 cc sovralimentati / turbo (2x4, 4x4, con cambio manuale o automatico / CVT)

**ART 5.1)-** Sono ammessi solo mezzi preparati e non, derivati ( motore e telaio ) strettamente da una produzione di serie, alimentati a benzina, gasolio, elettrici.  
**NON SONO AMMESSI PROTOTIPI E MEZZI ALIMENTATI A GAS, NOS, O DI ALTRO TIPO.**

Art 5.2)- Solo la categoria UTV1 (se aventi iscritti almeno 7 partecipanti) non sarà accorpata alle altre categorie. Tutte le altre categorie potranno essere accorpate a discrezione del Direttore di gara.

#### Art 6) PROVE LIBERE E QUALIFICHE

Art. 6.1)- Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara un turno di 20 minuti, complessivi di 5 minuti di prove libere e 15 minuti di prove cronometrate, negli orari previsti dal Time Table di giornata. Il passaggio da prove libere a qualifiche viene comunicato mediante esposizione da parte del Direttore di gara della bandiera verde o di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni).

#### Art. 7) LE GARE

Art. 7.1 - Le gare si svolgono a tempo, cronometrate, e avranno una durata di 15 minuti più due giri, a discrezione del Direttore di gara. La partenza della gara si svolgerà nella maniera seguente: partirà per primo il pilota con il miglior tempo di qualifica, dopo 5/10 secondi (a discrezione del direttore di gara) il secondo con il secondo miglior tempo di qualifica, dopo 5/10 secondi (a discrezione del direttore di gara) il terzo con il terzo miglior tempo di qualifica, ecc..

Art. 7.2 - Il concorrente al quale durante lo svolgersi della gara venga esposta la bandiera blu da parte della direzione gara (in caso di doppiaggio, mal funzionamento del mezzo che ne comprometta in modo evidente la prestazione, mezzo di altra categoria) ha l'obbligo di agevolare il sorpasso altrimenti incorrerà in una penalità di 10 secondi (da sommare al suo tempo di gara). La decisione sarà presa a discrezione del Direttore di gara.

Art. 7.3 - Solo per la categoria UTV 2 e 3 è prevista (a discrezione del Direttore di gara) la partenza in stile Formula Uno.

Il pilota con il miglior tempo di qualifica si schiera per primo a favore di traiettoria, il secondo si schiera di lato (a una distanza non inferiore di 2 metri) arretrato di un metro (considerando l'asse delle ruote anteriori); il terzo parte in seconda fila arretrato di quattro metri dal primo schierato (considerato dalla fine dell'ingombro del veicolo e l'inizio del seguente), il quarto di lato (a una distanza non inferiore di 2 metri) dal terzo, arretrato di un metro (considerando l'asse delle ruote anteriori), e così via.

#### Art 8)- NORME COMUNI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono in quanto applicabili le Norme Generali del Regolamento Campionato Italiano Quad – Le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

#### Art 9)- PUNTEGGI

Il punteggio verrà calcolato sulla base di quello adottato dal Campionato Italiano Racing Quad. (vedi Regolamento Campionato Italiano Racing Quad).

## Parte seconda: REGOLAMENTO TECNICO

### Art. 1) - PROTEZIONI E SICUREZZA

#### Art 1.1) - Gabbia o armatura di sicurezza (Rollcage)

Struttura multi-tubolare installata nell'abitacolo il più vicino possibile alla scocca con la funzione di limitare le deformazioni della scocca (telaio) in caso di incidente. Il montaggio di una gabbia di sicurezza è obbligatoria.

Essa può essere:

- a) Fabbricata in conformità con i requisiti della FIA Allegato J - Art.283 articolo 8 e seguenti.
- b) Omologata o Certificata da una ASN conformemente al regolamento d'omologazione delle armature di sicurezza.
- c) Gabbia di sicurezza (Rollcage) originale (OEM) o ricostruita come l'originale ma rinforzata seguendo i principali requisiti della FIA Allegato J - Art.283 articolo 8 e seguenti.

I tubi delle armature di sicurezza non devono condurre né fluidi né altro.

Le armature di sicurezza non devono creare impedimento all'entrata e all'uscita del pilota e del copilota. Un tetto di metallo (ottenuto esclusivamente da lamiera di metallo con uno spessore minimo di 2 mm o alluminio con uno spessore minimo di 3 mm) saldato o imbullonato sulla parte superiore esterna della gabbia di sicurezza. Nessuna parte affilata o tagliente, in altri termini pericolosa, deve trovarsi nell'abitacolo (per abitacolo si intende il volume strutturale dove si trova il pilota). La parte anteriore del cofano deve ricoprire la parte anteriore del telaio. A completamento di codesto tetto, la carrozzeria può comportare un tetto in poliestere in materiale non metallico) fissato meccanicamente.

#### Art 1.2) - Parabrezza UTV

Il parabrezza (NON OBBLIGATORIO) deve essere in materiale policarbonato trasparente con uno spessore minimo di 4 mm può coprire sia l'intera apertura della gabbia sulla parte anteriore oppure solo una parte (mezzo parabrezza). In alternativa al parabrezza in policarbonato è permesso montare una rete saldamente attaccata alla gabbia di sicurezza con seguenti caratteristiche.

Spessore minimo del filo di nylon: 3 mm

Dimensione minima delle maglie: 25 x 25 mm.

Dimensione massima delle maglie: 100 x 100 mm.

#### Art 1.3) - Reti UTV

E' obbligatorio il montaggio delle reti di protezione sulle parti laterali aperte dell'abitacolo che servono ad impedire il passaggio di una mano o di un braccio. Queste reti devono essere fissate in modo permanente alle parti superiori dei tubi della gabbia di sicurezza e munite di un sistema di sgancio rapido, operante sia dall'interno sia dall'esterno.

Spessore minimo del filo di nylon: 3 mm

Dimensione minima delle maglie: 25 x 25 mm.

Dimensione massima delle maglie: 100 x 100 mm.

**Art 1.4) - Cinture UTV**

E' obbligatorio montare le cinture di sicurezza con minimo 5 punti, dove le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto di ancoraggio separato.

L'uso di una cintura a 5 o 6 punti è obbligatoria.

Queste cinture devono essere conformi alla norma FIA n ° 8853/98 ed istallate secondo quanto previsto nell'Allegato J - Art 253.

Una cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione di omologazione senza modifiche né soppressione di pezzi ed in conformità con le istruzioni del fabbricante.

L'efficacia e la durata delle cinture di sicurezza sono strettamente collegate al modo in cui sono installate, usate e conservate.

Le cinture devono essere sostituite dopo ogni serio incidente, se sono tagliate o sfilacciate oppure in caso di indebolimento delle cinghie per l'azione del sole o di prodotti chimici.

Bisogna ugualmente rimpiazzarle quando le parti metalliche o le fibbie sono deformate o arrugginite.

Ogni cintura che non funziona perfettamente deve essere sostituita.

Un taglia cinture per ogni concorrente deve essere in permanenza a bordo. Deve essere facilmente accessibile dal pilota ed dal copilota seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

**Art 1.5) - Sedile UTV**

Tutti i sedili degli occupanti devono essere omologati secondo le norme FIA (norme 8855/1999 o

8862/2009) e non devono essere modificati.

I supporti del sedile devono essere fissati agli ancoraggi di fissaggio dei sedili con almeno 4 attacchi per sedile che utilizzino dei bulloni di 8 mm di diametro.

L'ancoraggio dei supporti dei sedili direttamente sulla scocca/telaio devono avere almeno 4 attacchi per sedile che utilizzino dei bulloni da 8 mm minimo di diametro con contro piastre conformi alle direttive in essere.

Il fissaggio fra il sedile ed i supporti deve essere composto da 4 attacchi, 2 anteriori e 2 sulla parte posteriore del sedile, utilizzando bulloni di un diametro minimo di 8 mm e di rinforzi integrati nei sedili.

Ogni attacco deve poter resistere a un carico di 15.000 N in qualunque direzione. Lo spessore minimo dei supporti e delle contro-piastre è di 3 mm per l'acciaio e di 5 mm per i materiali in lega leggera.

La dimensione longitudinale minima di ogni supporto è di 6 cm.

**Art 1.6) - INTERRUPTORE DEL CIRCUITO ELETTRICO**

L'interruttore generale del circuito elettrico deve interrompere tutti i circuiti elettrici (batteria,

alternatore o dinamo, luci, avvisatore acustico, accensione, dispositivi elettrici, ecc.) e deve anche arrestare il motore.

Questo interruttore del circuito deve essere di un modello antideflagrante e deve poter essere azionato dall'interno e dall'esterno del veicolo.

Per quanto riguarda l'esterno il comando deve essere posizionato obbligatoriamente nelle vicinanze della base di uno dei montanti dell'arco anteriore della gabbia di sicurezza. Questo deve essere chiaramente indicato da una lampo rosso iscritto in un triangolo blu con bordi bianchi di almeno 12 cm di base.

**Art 2) LUCI**

Gli UTV dovranno essere equipaggiati sulla parte posteriore alta della gabbia di protezione (roll-bar) di due luci di posizione a 5W di luce rossa fissa (dovranno restare sempre accese durante tutta la durata della gara), e di due luci rosse a 21W collegate al pedale dello STOP. Le luci saranno posizionate, una posizione e uno stop vicine tra loro (lato sinistro) e le altre posizione e stop vicine tra loro (lato destro). Le luci posteriori lato sinistro dovranno essere posizionate ad una distanza non inferiore ai 50cm da quelle di destra, ed una altezza da terra non inferiore ai 150cm (MISURA RILEVATA CON IL MEZZO A TERRA E PILOTA/I A BORDO).

**Art 3) GANCI DI TRAINO**

Tutti i veicoli dovranno essere muniti sulla parte anteriore e posteriore di un dispositivo/attacco di traino di dimensioni e resistenza adeguate per un eventuale soccorso/traino lungo il percorso di gara.

Il dispositivo dovrà essere FISSO e non uscire dalla sagoma del veicolo, non dovrà costituire pericolo e avere forme appuntite o taglienti, dovrà essere contraddistinto con un colore ROSSO, GIALLO e dovrà essere subito raggiungibile in caso di necessità.

**Art 4) RETROVISORI**

La visuale posteriore deve essere assicurata da due retrovisori esterni, uno sulla parte sinistra e uno sulla parte destra, il retrovisore interno e facoltativo.

Si potranno usare retrovisori di serie.

**Art 5) ESTINTORI**

Un estintore, minimo 2 kg, installato in zona accessibile da parte del pilota e commissari di percorso

**Art 6) ABBIGLIAMENTO E DOTAZIONE DI SICUREZZA DEL PILOTA**

Tuta ignifuga, guanti ignifughi di varie marche (OMP, SPARCO o similari), casco omologato CE. È obbligatorio indossare indumenti protettivi ignifughi come standard FIA 8856-2000.

**Art 7) TABELLE PORTA-NUMERO**

Tutti i veicoli devono essere dotati di una tabella porta-numero anteriore posizionate nella parte alta del mezzo (o in posizione equivalente), e di due laterali montate ai lati del veicolo. Ciascuna cifra componente il numero di gara dovrà avere le dimensioni minime di 12 cm di altezza x 2cm di larghezza.

Il colore delle tabelle porta-numero deve essere: Fondo bianco - Numeri Neri.

## Campionato Italiano Sidebyside 2016

28 marzo	Bibione	Motoclub Bibione
17 aprile	Savignano sul Panaro	Motoclub Migliori
22 Maggio	Cologno al Serio	Motoclub GF Racer
3 Luglio	Carpenedolo	Motoclub GF Racer
11 Settembre	Montelupo Fiorentino	Motoclub Empoli Racing
25 Settembre	Castelgoffredo	Motoclub I Santi
16 Ottobre	Capo di Ponte	Motoclub Sebino

## REGOLAMENTO 2016 SIDECARCROSS FMI

## PARTE PRIMA

## Campionato Italiano Sidecarcross

**Art. 1. SIDECAR AMMESSI E CATEGORIE**

- 1.1 Sono ammessi tutti i sidecar per il fuoristrada tranne quelli con telaio snodato.
- 1.2 Classi:  
**S1** sidecar agonisti: mezzi con cilindrata da 350 cc fino a 750 cc per motori due tempi e 1000 cc, mono o bi-cilindrici, per motori a quattro tempi.  
**SE** sidecar epoca: mezzi costruiti fino al 1986 con cilindrata da 350 cc fino a 1000 cc, due o quattro tempi, mono o bi-cilindrici iscritti al Registro Storico FMI.

**Art. 2. PILOTI E PASSEGGERI AMMESSI**

- 2.1 Sono ammessi tutti i piloti ed i passeggeri con licenza "Fuoristrada Over e Under 21" (Età minima pilota 16 anni, passeggero 14 anni).
- 2.2 Sono inoltre ammessi i concorrenti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti alla FIM EUROPA in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta rilasciato dalla federazione di appartenenza.
- 2.3 L'eventuale sostituzione del passeggero potrà essere effettuata una sola volta ed entro il termine delle OP fermo restando che il conducente dovrà essere d'accordo e che, pena la squalifica, la sostituzione dovrà essere notificata al Commissario delegato e quindi all'organizzazione. Il tempo di qualifica valido sarà quello realizzato con il secondo passeggero e il pilota potrà correre in gara solo ed **esclusivamente con** il secondo passeggero.

**Art. 3. SVOLGIMENTO CAMPIONATO**

- 3.1 Le prove, con titolazione nazionale, saranno 6 (12 corse) e tutte abbinata a prove del Campionato Italiano QuadCross.
- 3.2 Contributo FMI €500,00 ad ogni organizzatore.

**Art. 4. ISCRIZIONI E TASSE**

- 4.1 Le iscrizioni alle singole gare indette per l'anno 2016, si effettuano tramite preiscrizione inviando una e-mail al promotore del Campionato specificando: Nome, Cognome, n° di licenza, Categoria, N° di gara, Marca, modello e cilindrata del quad, entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica). Tra i campi obbligatori il numero di CRO del bonifico bancario precedentemente effettuato al Moto Club organizzatore della gara: il pilota deve pertanto eseguire il pagamento e successivamente l'invio della mail di iscrizione on line.
- 4.2 La mancata preiscrizione comporta il pagamento di un'ammenda di € 30,00 (trenta) IVA inclusa, da versare direttamente all'organizzatore della manifestazione. Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo potranno essere rifiutate.

- 4.3 Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 70,00 (settanta) IVA inclusa. Come descritto nei commi 4.1 e 4.2, se la tassa è regolarizzata al momento delle Operazioni Preliminari si pagherà in loco anche l'ammenda per l'eventuale ritardo del pagamento.
- 4.4 Qualsiasi altro motivo di rifiuto dell'iscrizione dovrà essere comunicato agli interessati a mezzo fax o mezzo equipollente da parte del Moto Club organizzatore.

#### **Art. 5. PERCORSO DI GARA**

- 5.1 I circuiti devono avere una larghezza minima e caratteristiche come da annesso Cross del Comitato Impianti.

#### **Art. 6. NUMERI DI GARA**

- 6.1 Il numero di gara verrà confermato alla prima prova di campionato e verrà mantenuto per l'intera stagione.
- 6.2 Oltre al numero di gara sulle tre tabelle, è obbligatorio apporre lo stesso numero nella parte posteriore della maglia, in maniera ben visibile e con colorazione in netto contrasto con il colore della maglia. Ciascuna cifra componente il numero di gara dovrà avere le dimensioni minime leggibili.

#### **Art. 7. TABELLE PORTANUMERO**

- 7.1 Il colore delle tabelle porta numero di gara è libero, è comunque obbligatorio apporre il numero di gara con colore in netto contrasto con il fondo della tabella.

#### **Art. 8. OPERAZIONI PRELIMINARI**

- 8.1 Il giorno della gara e quello precedente la gara negli orari fissati nel RP.

#### **Art. 9. VERIFICHE TECNICHE**

- 9.1 Punzonatura  
I Sidecar dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni equipaggio potrà punzonare fino a 2 sidecar anche di marca diversa e potrà sostituirli solo tra un turno di prove e l'altro oppure una corsa e l'altra. Gli equipaggi una volta entrati in pre parco, non potranno più sostituire il mezzo.
- 9.2 In fase di verifiche tecniche verrà accertata la presenza di un dispositivo a strappo collegato al polso del Pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione, se presente (Stacco di massa).
- 9.3 Prova Fonometrica  
I sidecar dovranno essere muniti di impianto di scarico munito di silenziatore atto a limitare la rumorosità.  
La verifica dovrà essere effettuata rispettando la metodologia ed i valori previsti per la specialità del Quad Cross all'interno dell'Annesso sui controlli fonometrici. Sarà eseguita all'interno di una zona delimitata da transenne o fettuccia dove potrà accedere solo il pilota con il proprio mezzo.

#### **Art. 10. PROVE UFFICIALI**

- 10.1 Il giorno della gara i concorrenti avranno a disposizione un turno di prove libere.
- 10.2 Se gli equipaggi verificati sono più di 24 partenti verranno formati due gruppi "A" e "B".
- 10.3 La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle qualifiche.

#### **Art. 11. QUALIFICAZIONI**

- 11.1 Il giorno della gara un turno di prove cronometrate di **20 minuti, a discrezione del D.d.G.**
- 11.2 Per l'ammissione alla gara è obbligatorio percorrere almeno 1 giro del circuito durante le prove cronometrate.
- 11.3 Nel caso in cui gli equipaggi verificati siano più di 24, la composizione dei gruppi per la disputa delle Prove Ufficiali/Cronometrate di qualificazione dovrà avvenire secondo estrazione tra i piloti. Verrà quindi elaborata una miscelanea dei tempi dei due gruppi che varrà per l'accesso alla partenza.
- 11.4 Se gli equipaggi fossero più di 24 ma meno di 32, i concorrenti dal 25° al 31° tempo verranno esclusi dalla partenza. Se gli equipaggi fossero più di 32, verrà costituita una finale B con gli equipaggi esclusi dalla finale A.

#### **Art. 12. PROCEDURA DI PARTENZA**

- 12.1 La partenza sarà collettiva con motore acceso.
- 12.2 Tutti i motocicli dovranno trovarsi nella Zona di Attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa. Trascorso tale termine la Zona di Attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 12.3 Su disposizione del Direttore di Gara inizierà lo schieramento alla griglia di partenza.
- 12.4 Dal momento in cui un equipaggio ha occupato la posizione di partenza, questa non può più essere modificata. È altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto.
- 12.5 Un Pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via. La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.
- 12.6 La partenza collettiva dovrà avvenire a motore acceso:  
Sarà esposta la bandiera verde che rimarrà fino a che tutti i Piloti saranno schierati. Sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà esposto un altro cartello indicante i cinque secondi, trascorsi i quali, nei cinque secondi successivi, sarà dato il via alla corsa.
- 12.7 Nessuno, tranne gli Ufficiali di Gara ed i fotografi, sarà ammesso nell'area di partenza.
- 12.8 I Piloti possono sistemare l'area di loro pertinenza retrostante il cancello senza alcun attrezzo e senza alcuna assistenza né prima né durante la fase di partenza.
- 12.9 È vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.

**Art. 13. GARA**

- 13.1 Si disputerà su due gare di **18 minuti più 2 giri**, una da effettuarsi al mattino e una al pomeriggio, intervallate, **se possibile**, da almeno 120 minuti tra la fine della prima corsa e l'inizio della seconda.
- 13.2 Il primo equipaggio a schierarsi al cancello di partenza sarà il vincitore della Pole Position seguito dal secondo equipaggio più veloce e così via.
- 13.3 Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.
- 13.4 La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.
- 13.5 All'equipaggio che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.
- 13.6 Gli equipaggi che non partono o si ritirano durante la prima corsa potranno comunque prendere parte alla seconda.

**Art. 14. FALSA PARTENZA**

- 14.1 La falsa partenza sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.
- 14.2 Gli equipaggi dovranno rientrare nella zona di attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile.

**Art. 15. ARRESTO DI UNA CORSA**

- 15.1 Nel caso in cui l'arresto di una corsa avvenga dopo il 75% del tempo previsto di gara, essa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
- 15.2 Nel caso in cui l'arresto di una corsa avvenga prima del 75% del tempo previsto di gara, essa sarà annullata.

**Art. 16. MANIFESTAZIONI SOPPRESSE**

- 16.1 Se al termine delle prove ufficiali e/o delle batterie di qualificazione, la pista fosse impraticabile, la decisione di annullare la prova dovrà essere deliberata dal Direttore di Gara.
- 16.2 Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, agli equipaggi ed alla FMI
- 16.3 In caso di annullamento delle due corse, la classifica di giornata sarà redatta secondo i risultati delle qualificazioni cronometrate.

**RISULTATI**

- 16.4 Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta all'equipaggio vincitore.
- 16.5 Gli equipaggi che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
- 16.6 Per essere classificati entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno trovarsi sul sidecar mentre superano la linea di arrivo.
- 16.7 Tutti gli equipaggi che termineranno la gara nello stesso giro del vincitore saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dagli equipaggi con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito.

- 16.8 Gli equipaggi hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Per determinare la posizione in classifica degli equipaggi che non hanno terminato il giro entro 5 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.
- 16.9 Tutti gli equipaggi che partecipano ad una qualifica o gara saranno classificati secondo il loro ordine d'arrivo, e secondo il numero dei giri effettuati.
- 16.10 Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore l'equipaggio 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.
- 16.11 In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda).

**CAMPIONATO ITALIANO MOTO CLUB**

- 16.12 **Squadre di Moto Club:** sono iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la F.M.I., senza alcuna aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro conduttori partenti appartenenti allo stesso Moto Club. La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara.

**Art. 17. ATTRAVERSAMENTO DELLA LINEA DI ARRIVO**

- 17.1 Si considera arrivato l'equipaggio che, con la parte più avanzata del motociclo, attraversa la linea di arrivo.

**Art. 18. PUNTEGGI**

- 18.1 Se non diversamente disposto, per ogni manifestazione e soltanto agli equipaggi che hanno effettuato il 75% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore saranno assegnati i seguenti punteggi:

1° classificato	Punti	30
2° classificato	Punti	25
3° classificato	Punti	22
4° classificato	Punti	20
5° classificato	Punti	18
6° classificato	Punti	16
7° classificato	Punti	14
8° classificato	Punti	13
9° classificato	Punti	12
10° classificato	Punti	11
11° classificato	Punti	10
12° classificato	Punti	9
13° classificato	Punti	8
14° classificato	Punti	7
15° classificato	Punti	6

16° classificato	Punti	5
17° classificato	Punti	4
18° classificato	Punti	3
19° classificato	Punti	2
20° classificato	Punti	1

#### **PREMIAZIONE DI GIORNATA**

- 18.2 Dalla classifica assoluta di giornata verranno premiati i primi 3 equipaggi, compresi anche i concorrenti con licenza straniera.
- 18.3 La classifica assoluta ai fini della premiazione della gara è data dalla somma dei punti ottenuti dal Pilota nelle corse disputate.
- 18.4 In tutte le manifestazioni 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., potranno subire sanzioni. L'obbligo della presenza sul podio decade un'ora dopo l'esposizione delle classifiche finali.

#### **Art. 19. CLASSIFICA FINALE**

- 19.1 La classifica finale di Campionato verrà redatta considerando i punteggi di tutte le corse disputate se il campionato si svolgerà su sei prove (12 corse).
- 19.2 Prenderanno punti per la classifica finale di campionato solamente i partecipanti con licenza italiana.
- 19.3 Se al termine del Campionato due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:
- I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
  - La classifica assoluta dell'ultima gara;
- 19.4 Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste. La prova di Campionato sarà ritenuta valida se sarà disputata almeno una corsa.

#### **Art. 20. RIPARAZIONI E ASSISTENZA / TAGLIO DI PERCORSO**

- 20.1 L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
- 20.2 Per le riparazioni, deve essere predisposta un'area riservata agli equipaggi che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori degli equipaggi in gara, e gli ufficiali di gara.
- 20.3 Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
- 20.4 Gli equipaggi che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.
- 20.5 La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 20.6 Le comunicazioni radio con i Piloti sono vietate.
- 20.7 È proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione. Se necessario il Direttore di Gara proporranno ulteriori sanzioni.

- 20.8 Se un Pilota durante la Corsa esce dal Circuito di Gara e rientra all'Interno del Parco Piloti, non potrà più rientrare in pista durante la corsa in questione.

#### **Art. 21. ABBIGLIAMENTO**

- 21.1 Il casco deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove e le gare.
- 21.2 Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art. 25 del Regolamento Tecnico Motocross - parte ventunesima.
- 21.3 È obbligatorio l'uso della pettorina/paraschiava.
- 21.4 È obbligatorio l'uso di pantaloni resistenti, maglia a maniche lunghe, stivali in cuoio o in materiale equivalente alti fino al ginocchio, guanti, mentre sono consentiti gli occhiali.
- 21.5 È consigliato l'uso del neck brace (collare protettivo).

#### **Art. 22. CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI**

- 22.1 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.
- 22.2 È vietato circolare con mezzi di locomozione fuori dalle ore dei turni di Prove Ufficiali, Qualifiche, e Gara.

#### **Art. 23. GIRO DI RICOGNIZIONE**

- 23.1 In tutte le manifestazioni nazionali, sarà facoltà del Direttore di Gara far effettuare prima dell'inizio di una corsa un giro di ricognizione del percorso con il motociclo che verrà impiegato nella corsa in questione.

#### **Art. 24. SICUREZZA**

- 24.1 La zona di partenza e d'arrivo, il parco Piloti e tutti i luoghi intorno al percorso dove è ammesso il pubblico devono essere protetti da una recinzione.

#### **Art. 25. RECLAMI**

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

#### **Art. 26. NORME COMUNI**

- 26.1 Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross - Parte Prima - Norme Generali e le norme sportive generali della FMI.

#### **ART. 27. CONTRIBUTO FEDERALE**

- 27.1 Servizio di cronometraggio (Trasponder) a totale carico FMI.
- 27.2 Euro 500,00 ad ogni organizzatore.

## PARTE SECONDA

## Regolamento Tecnico

## Art. 1. - SPECIFICHE SUPPLEMENTARI PER I SIDECARS

- 1.1 La trazione sarà unicamente sulla ruota posteriore del motociclo.
- 1.2 Il manubrio deve essere fissato solidamente alla forcella; sarà posizionato ad un'altezza al di sopra del punto centrale del sedile.  
Il veicolo dovrà essere munito di una piastra superiore in testa alla forcella che, come il manubrio, non deve essere fissata alla parte non sospesa della sospensione della ruota anteriore.
- 1.3 Al fine di ridurre la torsione nello sterzo è autorizzato uno scarto massimo tra le tracce della ruota anteriore e quella posteriore di 75 mm.
- 1.4 Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera conveniente e indipendente contro tutti i contatti con il suolo.
- 1.5 Sono proibiti i sidecars snodati.
- 1.6 Se il sidecar non fa parte integrante del telaio deve essere fissato al motociclo almeno in tre punti. I punti di fissaggio non devono muoversi. Se l'angolo di inclinazione è variabile dovrà essere piazzato in modo che sia solidamente attaccato e non unicamente serrato.
- 1.7 Le dimensioni minime del sidecar per il passeggero sono:  
a) Lunghezza 1000 mm.;  
b) Larghezza 400 mm.;  
c) Altezza del parabrezza che protegge il passeggero: 300 mm. (vedi figura).
- 1.8 L'altezza libera dal suolo del veicolo, misurata quando il motociclo è carico non deve essere inferiore a mm. 175.
- 1.9 Per i sidecars la ruota posteriore e la ruota del sidecar devono essere coperte e protette con un materiale rigido.
- 1.10 La distanza tra le tracce lasciate dalle linee mediane della ruota posteriore del motociclo e quella del sidecar deve essere compresa tra un minimo di 800 mm. ed un massimo di 1150 mm.
- 1.11 Sulla parte opposta del sidecar il tubo di scarico non deve superare di più di 330 mm. Il centro della macchina. Dall'altro lato il tubo di scarico non deve superare la larghezza del sidecar (vedi figura F). L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve superare la tangente verticale del bordo posteriore del pneumatico posteriore.  
Nel caso in cui la piattaforma del sidecar è più corta del pneumatico posteriore del motociclo, il tubo di scappamento non deve superare il bordo posteriore del pneumatico stesso.

## SIDECAR

