



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

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

FMI'22 

# Quad e Sidecar Cross

*Quad e Sidecar Cross*



Approvato con deliberazione d'urgenza n.198 del 15/2/2022.

Pubblicato il 15/2/2022.

## INDICE

<b>Titolo I - Disposizioni generali.....</b>	<b>pag. 3</b>
<b>Titolo II - Campionato Italiano Racing Quad.....</b>	<b>pag. 6</b>
<b>Titolo III - Campionato Italiano Racing Quad - Regolamento Tecnico.....</b>	<b>pag. 16</b>
<b>Titolo IV - Campionato Italiano Quad Cross.....</b>	<b>pag. 23</b>
<b>Titolo V - Campionato Italiano Quad Cross - Regolamento Tecnico.....</b>	<b>pag. 32</b>
<b>Titolo VI - Campionato Italiano Endurance Quad.....</b>	<b>pag. 38</b>
<b>Titolo VII - Campionato Italiano Endurance Quad - Regolamento Tecnico.....</b>	<b>pag. 49</b>
<b>Titolo VIII - Campionato Italiano Racing Side by Side.....</b>	<b>pag. 56</b>
<b>Titolo IX - Campionato Italiano Racing Side by Side - Regolamento Tecnico.....</b>	<b>pag. 59</b>
<b>Titolo X - Campionato Italiano Supermare Quad Cross.....</b>	<b>pag. 62</b>
<b>Titolo XI - Campionato Italiano Sidecar Cross.....</b>	<b>pag. 64</b>
<b>Titolo XII - Campionato Italiano Sidecar Cross - Regolamento Tecnico.....</b>	<b>pag. 70</b>
<b>Titolo XIII - Disposizioni finali e di rinvio.....</b>	<b>pag. 72</b>

## TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

**Art. 1 - Il Regolamento Quad e Sidecar Cross**

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

**Art. 2 - Il Comitato Quad e Sidecar Cross**

1. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato Quad e Sidecar Cross.
2. Il Comitato Quad e Sidecar Cross è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
3. Il Coordinatore del Comitato Quad e Sidecar Cross propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.
4. Tutti i membri del Comitato Quad e Sidecar Cross sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.
5. Il Coordinatore del Comitato Quad e Sidecar Cross ed i membri del Comitato Quad e Sidecar Cross durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.

6. Tutti i componenti del Comitato Quad e Sidecar Cross, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.
7. La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita *ad interim* da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'*interim*.
8. Il Comitato Quad e Sidecar Cross si occupa di:
  - a) programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica del Quad e del Sidecar Cross, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
  - b) programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità Quad e Sidecar Cross
  - c) elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici - circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità Quad e Sidecar Cross, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
  - d) programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe.

### Art. 3 - Promotore

1. Il Consiglio Federale approva annualmente la Circolare Sportiva contenente le norme per l'iscrizione delle manifestazioni ai calendari di specialità, riservandosi la facoltà di demandare ad un Moto Club/Promotore/Organizzatore/Società affiliato o iscritto alla FMI ed in possesso di Licenza di Organizzatore, la gestione dell'immagine e/o l'organizzazione delle prove titolate nazionali ed internazionali.
2. I Promotori e/o gli Organizzatori potranno istituire premi speciali che dovranno essere dichiarati nel Regolamento Particolare e preventivamente approvati dal Settore Tecnico Sportivo.

### Art. 4 - Le manifestazioni di Quad e Sidecar Cross: il Regolamento Particolare

1. Ogni manifestazione di Quad e Sidecar Cross è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare - RP - che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM - approvato dal Consiglio Federale.
2. Le manifestazioni di Quad e Sidecar Cross vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
  - se a carattere nazionale - da parte del SETTORE TECNICO - SPORTIVO (S.T.S) AREA SPORTIVA - Comitato Quad e Sidecar Cross
  - se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.
3. Il RP è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di Quad e Sidecar Cross, che sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili.
4. Il Regolamento Particolare - RP - una volta approvato dalla Struttura Federale competente, non può essere modificato, se non per causa di forza maggiore, appositamente documentata da parte del Direttore di Gara, sentito il parere della Giuria, qualora l'istituzione della stessa sia prevista dalle norme di specialità.

### Art. 5 - Partecipazione alle manifestazioni di Quad e Sidecar Cross

1. La Licenza Agonistica è il requisito amministrativo che consente ai Tesserati di prendere parte a manifestazioni di Quad e Sidecar Cross organizzate sotto l'egida della FMI, in accordo con quanto previsto dalle norme contenute nel presente Regolamento che sancisce i criteri ed i limiti di utilizzo delle varie Licenze.
2. Per la stagione sportiva 2022, secondo quanto indicato nella Circolare FMI, è previsto per la partecipazione alle manifestazioni delle specialità Quad e Sidecar Cross - a carattere nazionale e/o regionale - il rilascio delle seguenti Licenze:
  - Mini Off Road
  - Fuoristrada
  - Fuoristrada Elite
  - Fuoristrada One Event
  - Estensione Fuoristrada della licenza velocità
3. Inoltre, se le manifestazioni di Quad e Sidecar Cross a carattere nazionale sono iscritte a calendario degli "eventi internazionali FIM" o "FIM Europe Open" possono parteciparvi:
  - i Licenziati FMI in possesso oltre che di Licenza Agonistica, anche in possesso di licenza FIM o FIM Unioni Continuali - CONU - o Open, nelle modalità prescritte dal RMM;
  - i piloti stranieri in possesso di idoneo titolo rilasciato dalla Federazione di appartenenza e "Starting Permission".

### Art. 6 - Titolo di merito Elite

1. La Circolare FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale, stabilisce che la Licenza Fuoristrada Elite possa essere rilasciata solo al compimento dei 14 anni d'età ed unicamente su assegnazione da parte del Comitato Quad e Sidecar Cross e sulla base delle presenti norme sportive che stabiliscono i criteri di attribuzione del titolo di merito Elite.
2. I piloti con Licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate, nazionali e territoriali.

### Art. 7 - Responsabilità del Mc Organizzatore

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

## TITOLO II - CAMPIONATO ITALIANO RACING QUAD

### Art. 1 - Motocicli ammessi e categorie

1. Sono ammessi a partecipare alle manifestazioni di cui al presente Titolo tutti i quadricicli, chiamati comunemente "Quad", suddivisi nelle seguenti categorie.
2. Le Categorie istituite sono le seguenti:
  - a) le categorie: **FX Assoluta - FXF - FX4 - FA - JF250 - Pulcini** - avranno il titolo di "Campione Italiano".
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria FX Assoluta i piloti che abbiano compiuto 14 anni. Dalla classifica FX Assoluta si estrapolerà la classifica per il Campionato Femminile FXF per il quale è ammessa la partecipazione di piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria FX4 i piloti che abbiano compiuto minimo 40 anni. Potranno correre accorpati alla categoria "FX4" i quad a propulsione elettrica per piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni.
    - Rientrano nella Categoria FA - Categoria per Quad "Automatici" le categorie FA1 e FA2 alle quali sono ammessi a partecipare piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni. Le categorie FA1 e FA2 rientreranno nella classifica assoluta "FA" valevole come Campionato Italiano - la classifica assoluta non avrà premiazione di giornata ma solo quella di fine stagione.
    - La categoria "Pulcini" è la categoria di ingresso nel racing per bambini. Questa categoria correrà obbligatoriamente senza essere accorpata ad altre per ragioni di sicurezza. E' ammessa la partecipazione di piloti che abbiano un'età compresa tra gli 8 anni e 12 anni compiuti.
  - b) le categorie **JF250 PRO - JF250 - FA1 - FA2 - Trofeo**, avranno titolo "Coppa Italia".
    - Le categorie JF250 PRO e JF250 rientreranno nella classifica assoluta "JF250" valevole come Campionato Italiano - la classifica assoluta non avrà premiazione di giornata ma solo quella di fine stagione.
    - Sono ammessi a partecipare alla categoria JF 250 PRO i piloti che abbiano un'età compresa tra i 10 ed i 16 anni compiuti - se di sesso maschile - e tra i 10 ed i 18 anni compiuti - se di sesso femminile.
    - Sono ammessi a partecipare alla categoria JF 250 i piloti che abbiano un'età compresa tra i 10 ed i 16 anni compiuti - se di sesso maschile - e tra i 10 ed i 18 anni compiuti - se di sesso femminile.
    - Sono ammessi a partecipare alla categoria Trofeo i piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni.
  - c) la categoria **Amatori** è una categoria a scopo propedeutico, avrà solo premiazione di giornata e nessuna classifica di Campionato. Sono ammessi a partecipare alla categoria Amatori i piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni. Potranno iscriversi e partecipare solo i piloti neofiti/amatori. In questa categoria non potranno iscriversi e partecipare piloti che nell'anno precedente (Campionato) siano rientrati nelle categorie "FX - FXF - FX4 - JF250 - TROFEO" nella classifica finale di stagione nelle prime 6 posizioni.

3. 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. I titoli di Campione Italiano verranno però assegnati nelle varie categorie solo se avranno aderito minimo 5 piloti per categoria, per la categoria femminile minimo 3 piloti per categoria.

### Art. 2 - Svolgimento del Campionato

1. Il calendario del Campionato Italiano Quad è strutturato in massimo 6 prove da disputarsi in 2 batterie (12 corse).
2. E' possibile l'istituzione di "Trofei Monomarca" all'interno delle gare del Campionato Italiano Quad.

### Art. 3 - Iscrizioni e Tasse

1. **Le iscrizioni alle singole gare devono essere effettuate entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica) utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) e versando la prevista tassa di iscrizione, che dovrà avvenire contestualmente, attraverso i metodi di pagamento indicati nel sistema informatico SIGMA.**
2. Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in **Euro 90,00** per tutte le categorie ad eccezione delle categorie Pulcini, JF250, JF250 per le quali il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in **Euro,60,00** fermo restando che anche queste categorie devono procedere con la preiscrizione con pagamento anticipato, entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica).
3. Sara' possibile iscriversi nelle categorie Trofeo e Amatori ad un costo di **€ 90,00**
4. E' consentito a tutti i piloti l'iscrizione ad un massimo di 2 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. 4 - Percorso di gara

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.
2. Le prove si disputeranno su percorsi di lunghezza compresa tra i 900 mt e 1800 mt.
3. L' 80 % del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza **minima di 10 metri**, il percorso deve essere tale da permettere il sorpasso fra piloti in ogni punto, ad eccezione al massimo di 3 passaggi tecnici o di sicurezza (attraversamento siepi, fossato, ponte, ecc.), nei quali il transito è consentito ad un solo pilota alla volta.
4. La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i Piloti su massimo due file parallele.

5. L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere tali da non costituire pericolo di collusione 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.
6. Il percorso può essere visionato dai piloti prima delle prove all'interno dello stesso, percorrendolo a piedi.
7. In alcune occasioni, a discrezione dell'Organizzazione, i piloti potranno provare il percorso a bordo di un quadriciclo per un numero di giri stabilito dalla stessa.
8. Il percorso viene omologato dal Direttore di gara.
9. Devono essere riservate al pubblico apposite aree adatte alla fruibilità dello spettacolo ed idonee per la sicurezza.
10. Il percorso potrà prevedere anche una variante, nelle modalità di seguito descritte:
  - a) **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.
  - b) **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 al Percorso 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. 5 - Area box

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.
2. All'interno dell'area box possono accedervi unicamente i piloti e due meccanici, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli Addetti alla manifestazione.
3. 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.
4. Spetta al Direttore di Gara penalizzare, 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.
5. Nel caso di comportamento scorretto, quali il mancato rispetto delle indicazioni degli Addetti al Percorso, da parte dei meccanici al seguito dei piloti, saranno i piloti stessi ad essere penalizzati per le infrazioni commesse, come descritto al comma precedente.
6. E' fatto obbligo all'organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.

7. 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.
8. È fatto obbligo all'organizzazione di 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.
9. La mancata osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara con bandiera nera o con decisione anche post-gara.
10. Durante l'assistenza è obbligatorio che il quadriciclo sia posizionato sopra un tappeto assorbente - misura minima 130x200 cm - così da poter trattenere eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti.

#### Art. 6 - Numeri di gara e Tabelle porta-numero

1. Il numero di gara verrà assegnato in base alla disponibilità ed ai seguenti criteri:
  - a) continuità rispetto al passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" che rimangono validi per anni due di inattività dei piloti militanti fino alla stagione precedente nel Campionato Italiano Racing Quad. Coloro che abbiano un numero di gara fisso possono confermarlo entro e non oltre il 31 gennaio 2022
  - 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 2022 in poi) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Racing Quad.
2. 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 2022.
3. La prenotazione dei numeri di gara si effettuerà sul sito [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it)
4. I piloti saranno preavvisati della data dell'apertura della prenotazione con un comunicato stampa pubblicato in home page del sito federale.
5. 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 QX1 Internazionale - Sport – FFX (quad cross) – numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - FX assoluta – FFX (quad racing) numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Cat FX4 (quad racing)- numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Veteran (quad cross) numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Cat Pulcini numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Cat JF250 (quad cross) numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Cat JF250 PRO - JF250 (quad racing) 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
  - Cat Trofeo e Amatori (quad racing) numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite
  - Cat Trofeo (quad cross) numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre.

6. Il n° 1 è riservato al vincitore di ogni categoria del Campionato Italiano Racing Quad anno precedente. E' autorizzato ad usare il n° 1 solo il pilota detentore del titolo di categoria.
7. 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 come targa. La categoria JF250 la esporrà posteriormente anche per essere più facilmente riconoscibile.
8. Le tabelle portanumero per tutte le categorie ad eccezione delle categorie JF250 devono essere così realizzate: Fondo Bianco / Numeri Neri.
9. Le categorie JF250 avranno tabelle a fondo blu/numero bianco. Solo il pilota della categoria FX in testa al Campionato potrà esporre tabella Fondo Rosso/Numero Nero.

#### Art. 7 - Segnaletica del percorso

1. 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.).
2. 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.
3. Le bandiere di segnalazione sono previste al successivo art. 43 del presente Regolamento. E' 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 Pilota interessato. La segnalazione deve essere data ai Piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

#### Art. 8 - Verifiche tecniche

1. Le verifiche tecniche consistono nella punzonatura dei quadricicli. 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 abbia effettuato l'iscrizione- anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione ad eccezione della categoria Pulcini per partecipare alla quale potrà punzonare un solo mezzo.
2. 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 del Regolamento "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 - Briefing

1. La riunione con tutti i piloti iscritti è obbligatoria.
2. La riunione deve includere i seguenti argomenti:
  - a) Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito
  - b) Comunicazione del Direttore di Gara su eventuali variazioni al programma orario

- c) Procedure di pre-partenza, partenza ed arrivo
- d) Informazioni riguardanti le eventuali batterie di qualificazione, unificazione classi, etc..
- e) Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri, etc..
- f) Posizione bandiere e loro significato
- g) Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, comportamento nell'area di gara, etc..
- h) Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati, etc..
- i) Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

#### Art. 10 - Prove libere e Qualifiche

1. Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara:
  - per la categoria FX Assoluta un turno di 20 minuti complessivi, di cui 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.
2. 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).
3. 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". La composizione dei gruppi per le prove sarà la seguente:
  - a) per la 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. 11 - Gara

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

#### Art. 12 - Procedura di partenza

1. La partenza sarà collettiva con motore acceso. L'ordine di partenza delle classi sarà definito dal D.d.G.
2. Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona di attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni batteria di ciascuna categoria. Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.
3. Nessuno, tranne i piloti, il personale dell'organizzazione, gli ufficiali di gara, i fotografi e gli operatori televisivi accreditati presso gli organi competenti, sarà ammesso nell'area di partenza (tranne le categorie Pulcini, JF250 PRO e JF250 Stock dove potrà essere presente un meccanico fino al termine dello schieramento).
4. E' vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.
5. Lo schieramento di partenza sarà in linea con i quad affiancati alla giusta distanza l'uno dall'altro.

6. 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 consentisse 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 essere cambiata; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire.
7. Il pilota non potrà preparare il terreno all'interno della postazione di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale, scope etc. E' 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 segnaletori e meccanici.  
Solo le categorie Pulcini, 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.
8. E' facoltà del D.d.G far effettuare un 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; il D.d.G. può optare anche per la tradizionale bandiera tricolore.
9. 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, il DdG è tenuto a comunicare al pilota sanzionato la penalità mediante cartello indicante i secondi di penalità accompagnato dal numero di gara del pilota, il cartello dovrà rimanere esposto in maniera ben visibile al pilota sanzionato per non meno di tre giri. Ulteriori sanzioni possono essere adottate dal DdG a sua discrezione ed il suo giudizio è insindacabile.
10. 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

1. Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.
2. Nel caso in cui una corsa sia fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta - laddove per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali.
3. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, ed una nuova partenza sarà data dopo almeno 30 minuti dall'arresto della corsa.
4. 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.

5. 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, intendendosi con tempo di gara quello indicato nel Timetable, senza considerare i due giri finali ed il punteggio verrà assegnato pieno.

#### Art. 14 - Riparazioni ed assistenza

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
2. Le riparazioni sono consentite solo nell'area box, il cui accesso è descritto nell' art. 12 del presente Regolamento.
3. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
4. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista come descritto nell' art. 12.
5. La violazione di tali disposizioni comporterà l'esclusione dalla corsa.
6. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

#### Art. 15 - Taglio di percorso

1. E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.
2. E' proibito abbattere fettuccia, paletti e qualsiasi altra cosa serva a delimitare il percorso di gara, la mancata osservazione di tale prescrizione comporterà una penalità di 15 secondi. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.
3. 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

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.
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.
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

1. Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro in cui la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.
2. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo, attraversa la linea di arrivo.
3. I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
4. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con il quad.
5. Tutti i piloti termineranno la gara nello stesso giro del vincitore e 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.

6. 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.
7. 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).

#### Art. 18 - Reclami

1. In caso di reclamo si procederà alla verifica del quad come segue:
  - 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.
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 al pilota contro cui è stato esposto reclamo tutte le spese dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio ed i relativi materiali di consumo, guarnizioni ecc.
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/A - Punteggi validi per la classifica di Campionato

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

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

#### Art. 19 - Classifiche finali di Campionato

1. Se al termine del Campionato Italiano Quad due o più piloti abbiano conseguito 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
2. Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.

3. Per la partecipazione e la classifica di squadre di Moto Club si applicano i seguenti principi:
  - Le squadre possono essere di CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club così come registrato presso la FMI.
  - Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra va da un minimo di 3 a un massimo di 4 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 3 migliori risultati sui 4 piloti iscritti. Tale somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica di ogni giornata e per quella finale di Campionato.
  - Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
  - Nel corso di una manifestazione un pilota 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 si può procedere a sostituzione entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
  - L'iscrizione della squadra ad ogni singola gara sarà di 50 euro, da corrispondere al momento dell'iscrizione sul campo di gara.
  - La classifica squadre prevede una premiazione a fine anno con l'assegnazione del titolo italiano Squadre Moto Club.

#### Art. 20 - Premiazioni

1. Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata, ad eccezione della Categoria Pulcini per la quale le Premiazioni interesseranno i primi 6 piloti classificati.
2. Le categorie premiate saranno: FX Assoluta - FXF - FX4 - FA1 - FA2 - PULCINI - JF250 PRO - JF250 - Trofeo - Amatori.
3. I premi dovranno essere coppe o trofei. Alle categorie Trofeo e Amatori potranno essere assegnate anziché coppe/trofei anche medaglie, a discrezione dell'Organizzatore, eventuali altri premi dovranno essere in aggiunta.
4. Rimane a discrezione dell'Organizzatore assegnare premi ad altre categorie, partecipanti, ecc.
5. In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la premiazione avverrà sub judice.
6. 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.

#### Art. 21 - Contributo federale

1. Ad ogni Organizzatore verrà riconosciuto un contributo federale, secondo quanto previsto dalla Circolare Sportiva FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale.

#### Art. 22 - Norme applicabili

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le Disposizioni generali del Regolamento Motocross - Titolo I.

### TITOLO III - CAMPIONATO ITALIANO RACING QUAD - REGOLAMENTO TECNICO

#### Art. 1 - Definizione

1. Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore 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

1. In ragione di quanto previsto nel Titolo II - art. 8 - sono ammessi a partecipare, per le previste categorie, i motocicli in possesso delle seguenti caratteristiche:
  - a) **Categoria "FX"**: sono ammessi 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.
  - b) **Categoria "FX Assoluta"**: sono ammessi quadricicli con motori con limite massimo di cilindrata 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.
  - c) **Categoria "FX 4"**: sono ammessi quadricicli con 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 a 110V (tensione massima dopo ricarica)
    - Deve essere obbligatoriamente presente almeno un pulsante di emergenza di colore rosso
    - Ogni pacco batterie deve essere dotato di un dispositivo interno che sezioni il circuito di uscita delle batterie tale da togliere completamente tensione.
    - Questo dispositivo dovrà essere attivabile direttamente o indirettamente dal comando di emergenza.
    - A veicolo spento, ai capi della batteria non deve esserci tensione
    - Un dispositivo luminoso posto sulla parte anteriore del veicolo, deve segnalare al pilota quando il veicolo è acceso.
    - Il caricabatteria usato per la ricarica dovrà essere ad alimentazione corrente alternata monofase 230Vca oppure in corrente continua tensione massima di ingresso 60 Vcc e conforme alle normative di sicurezza vigenti (marcatura CE) ed inoltre dovrà essere specifico approvato per il tipo di batterie usato.
  - d) **Categoria "FA"**: sono ammessi quadricicli con cambio automatico o a variatore a 2 o 4 ruote motrici.
    - FA1: Motori con limite massimo 1000cc per motori a 4 tempi e massimo 400cc 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.

- e) **Categoria "Pulcini"**: sono ammessi 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. Motori con limite massimo di cilindrata a 100 cc per motori a 2 tempi monocilindrico e 150 cc per motori a 4 tempi monocilindrico. Il condotto di aspirazione del carburatore potrà avere diametro interno all'ingresso max da 19mm per motori a 2T e di 26mm per motori 4T. I quad che di serie montano carburatori con condotti di aspirazione di sezione maggiori devono apporre una bocca che ne restringa il diametro a 19mm per i 2T e 26mm per i 4T come illustrato (vedi fotografia n° 4 dell'appendice fotografica del presente Titolo III). Il C.d.G. potrà procedere alla verifica tecnica in ogni momento della manifestazione.
- f) **Categoria "JF250 PRO"**: sono ammessi unicamente quadricicli con cambio manuale a marce\*, trazione esclusivamente dalle ruote posteriori e trasmissione a catena (I quadricicli a cambio automatico non sono ammessi). Limite massimo di cilindrata di 125 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 250 cc con motore a 4 tempi monocilindrico.
- g) **Categoria "JF250"**: Sono ammessi quadricicli con cambio a marce o automatico a variatore, trazione esclusivamente dalle ruote posteriori e trasmissione a catena come di seguito indicati. Per i quadricicli equipaggiati con cambio manuale a marce sono ammessi unicamente motori monocilindrici con raffreddamento ad aria o aria/olio e cilindrata massima di 200 cc per i motori a 2 tempi e di 250 cc per i motori a 4 tempi. Per i quadricicli equipaggiati con cambio automatico a variatore sono ammessi unicamente motori monocilindrici con raffreddamento ad aria, aria/olio o liquido e cilindrata massima di 200 cc per i motori a 2 tempi e di 350 cc per i motori a 4 tempi.
- h) **Categoria "Trofeo"**: sono ammessi 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 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.
- i) **Categoria "Amatori"**: sono ammessi 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 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.

#### Art. 3 - Ruote

1. Le ruote devono avere un diametro massimo dei cerchi di 12 pollici.
2. Sono vietate le ruote a raggi.
3. Le ruote posteriori devono avere dei parafanghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

#### Art. 4 - Pneumatici

1. Gli Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi derapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio se ammesse dal regolamento specifico.
2. Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola degli pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21.
3. Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

**Art. 5 - Freni**

1. Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio.
2. 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**

1. 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**

1. La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850.
2. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati.
3. 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.
4. E' 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.
5. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 14.

**Art. 8 - Comando acceleratore**

1. 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**

1. Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.
2. 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**

1. 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, **misura minima cm.8**
2. 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).
3. 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.
4. Non sono ammesse sporgenze.

5. 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.
6. 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).
7. 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**

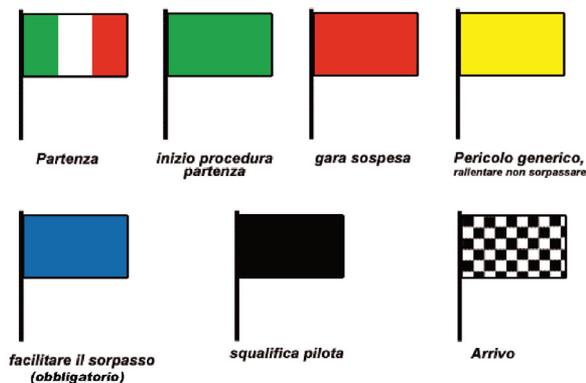
1. Il pilota deve indossare pantaloni e guanti in materiale resistente, stivali in cuoio o in materiali equivalenti alti fino al ginocchio. Al fine di evitare le escoriazioni, in caso di incidente, le braccia dei piloti dovranno essere interamente coperte da un abbigliamento in materiale resistente e fornito di protezioni.
2. Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente sia per le prove che in gara. Il casco deve essere omologato secondo le direttive vigenti. È ammesso esclusivamente il modello Integrale
3. Le protezioni del tronco e braccia devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.
4. È obbligatorio l'uso delle protezioni torace CHEST EN1621-3 livello 2 e Paraschiena EN 1621-2 Livello 2 (Full Back-Central Back-Lower Back)
5. Per le categorie pulcini - junior è obbligatorio la protezione torace CHEST EN 1621-3 Livello 1 (consigliato livello 2) e Paraschiena EN 1621-2 livello 1 (consigliato livello2).
6. Il casco deve riportare al suo interno l'etichetta dell'omologazione EUROPA ECE"" - (solo tipo P), USA SNELL M2015, GIAPPONE JIS T 8133(solo tipo P)
7. Tappetino e Lenti a strappo. L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box del Parco Piloti e sotto ogni motociclo con funzione di raccolta di eventuali accidentali sversamenti di olii e carburante a protezione del terreno. Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile. Le minime dimensioni del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. (minimo cm 80 x 200 o cm 100x 160)
8. È vietato l'uso di lenti a strappo durante tutte le fasi di gara, a meno che non sia utilizzato un laccio di trattenimento, o sistema equivalente, che ne impedisca la dispersione nell'impianto. Il mancato rispetto di tali disposizioni e/o il malfunzionamento del sistema di trattenimento delle lenti con conseguente loro dispersione nell'impianto, comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di € 50,00.

**Art. 12 - Impianto elettrico**

1. L'impianto elettrico deve essere montato e funzionante.
2. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

**Art. 13 - Bandiere e loro significato**

1. Di seguito la rappresentazione delle bandiere ed il 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. E' 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. E' 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.

2. 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 - Appendice fotografica**

Figura 1 - Paracatena inferiore

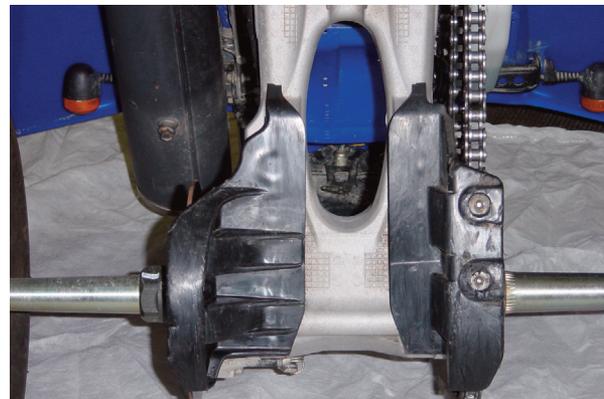


Figura 2 - Paracatena inferiore



Figura 3 - Paracatena posteriore



Figura 4 - Boccola limitatrice del condotto di aspirazione per la categoria "Pulcini"



## TITOLO IV - CAMPIONATO ITALIANO QUAD CROSS

**Art. 1 - Motocicli ammessi e categorie**

1. Le Categorie istituite per il "Campionato Italiano Quad Cross sono le seguenti:
  - a) le categorie: **QX1 Internazionale - Sport - Femminile - Veteran - JF250** avranno il titolo di "Campione Italiano".
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria QX1 Internazionale i piloti che abbiano compiuto 15 anni.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria Sport i piloti che abbiano compiuto 14 anni. In questa categoria si estrapolerà la classifica per il Campionato Femminile Quad Cross  
Le Categorie QX1 Internazionale e Sport correranno accorpate.  
Per l'assegnazione dei punti alla fine di ogni prova verranno divise le categorie QX1 Internazionale, Sport, Femminile e verranno assegnati i rispettivi punteggi. Il primo classificato nella Categoria Sport nel Campionato 2020 passa obbligatoriamente alla categoria superiore QX1 Internazionale nel Campionato 2021, ad eccezione dei piloti aventi 30 anni compiuti che possono decidere di restare nella Categoria Sport.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria Veteran i piloti che abbiano compiuto minimo 40 anni. A titolo sperimentale e "fuori classifica" potranno correre accorpati alla categoria "Veteran" i quad a propulsione elettrica per piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria JF250 i piloti che abbiano un'età compresa tra gli 10 anni e 16 anni compiuti - se di sesso maschile - e che abbiano un'età compresa tra i 10 ed i 18 anni compiuti - se di sesso femminile.
  - b) la categoria **Trofeo** avrà il titolo "Coppa Italia".
    - Sono ammessi a partecipare alla categoria Trofeo i piloti che abbiano compiuto 14 anni.
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 la gara avrà regolare svolgimento e validità e le categorie potranno essere accorpate, mantenendo comunque classifiche separate. I titoli di Campione Italiano verranno però assegnati nelle varie categorie solo se avranno aderito minimo 5 piloti per categoria, per la categoria femminile minimo 3 piloti per categoria.

**Art. 2 - Svolgimento del Campionato**

1. Per quanto concerne la partecipazione dei piloti alle gare di Campionato, si applicano le disposizioni di cui all'art. 5 comma 2.
2. Il calendario del Campionato Italiano Quad è strutturato in massimo 6 prove, 2 batterie a prova per tutte le categorie.
3. Sarà previste inoltre 1 batteria per ogni prova denominata "Super Campione" a cui potranno partecipare i seguenti piloti:
  - i primi 6 classificati delle categorie QX1 Internazionale
  - i primi 6 classificati della categoria Sport
  - i primi 3 classificati della categoria Veteran

4. Le batterie "Super Campione" avranno una durata di 10 minuti più 2 giri.
5. Il punteggio, assegnato come da art. 26 - Punteggi, verrà sommato nelle rispettive classifiche di categoria del Campionato.
6. Le batterie "Super Campione" si svolgeranno a discrezione del D.d.G., in base alle tempistiche del programma della manifestazione.
7. E' possibile l'istituzione di "Trofei monomarca" all'interno delle gare del Campionato Italiano Quadcross.

#### Art. 3 - Iscrizioni e Tasse

1. **Le iscrizioni alle singole gare devono essere effettuate entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica) utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) e versando la prevista tassa di iscrizione, che dovrà avvenire contestualmente, attraverso i metodi di pagamento indicati nel sistema informatico SIGMA.**
2. Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 100,00 per tutte le categorie ad eccezione delle categorie JF250 e Trofeo per le quali il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in euro 70,00, fermo restando che anche queste categorie devono mandare la preiscrizione con pagamento anticipato, entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica).
3. Se la tassa di iscrizione fosse regolarizzata al momento di effettuazione delle O.P., la stessa potrà essere gravata da una sovra-tassa.
4. La mancata partecipazione dei piloti iscritti alla gara, per qualsiasi motivo indipendente dall'Organizzatore della manifestazione, non prevede alcun tipo di rimborso.

#### Art. 4 - Percorso di gara e Paddock

1. Sarà possibile accedere al Paddock a partire dal venerdì pomeriggio e, a discrezione dell'Organizzatore, posizionare i vari Team all'interno del paddock.
2. 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, secondo quanto previsto nel Regolamento Impianti, approvato annualmente dal Consiglio Federale.

#### Art. 5 - Area box

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.
2. All'interno dell'area box possono accedervi unicamente i piloti e due meccanici, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli Addetti alla manifestazione.
3. 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.
4. Spetta al Direttore di Gara penalizzare, 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.

5. Nel caso di comportamento scorretto, quali il mancato rispetto delle indicazioni degli Addetti al Percorso, da parte dei meccanici al seguito dei piloti, saranno i piloti stessi ad essere penalizzati per le infrazioni commesse, come descritto al comma precedente.
6. E' fatto obbligo all'organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.
7. 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.
8. È fatto obbligo all'organizzazione di 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.
9. La mancata osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara con bandiera nera o con decisione anche post-gara.
10. Durante l'assistenza è obbligatorio che il quadriciclo sia posizionato sopra un tappeto assorbente - misura minima 130x200 cm - così da poter trattenere eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti.

#### Art. 6 - Numeri di gara e Tabelle porta-numero

1. Il numero di gara verrà assegnato in base alla disponibilità ed ai seguenti criteri:
  - a) continuità rispetto al passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" dei piloti militanti fino alla stagione precedente nel Campionato Italiano Quad Cross, con priorità alla categoria QX Internazionale. Coloro che abbiano un numero di gara fisso possono confermarlo entro e non oltre il 31 gennaio 2021
  - 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 2021 in poi) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Racing Quad.
2. 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 2021.
3. La prenotazione dei numeri di gara si effettuerà sul sito [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it)
4. I piloti saranno preavvisati della data dell'apertura della prenotazione con un comunicato stampa pubblicato in home page del sito federale.
5. 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 QX1 Internazionale Sport - Sport - FX 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 JF250 numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Cat Trofeo numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre.
6. Il n° 1 è riservato al vincitore di ogni categoria del Campionato Italiano Quad Cross 2020. E' autorizzato ad usare il n° 1 solo il pilota detentore del titolo 2020 della categoria.
7. 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 come targa. La categoria JF250 la esporrà posteriormente anche per essere più facilmente riconoscibile.

8. Le tabelle portanumero per tutte le categorie ad eccezione delle categorie JF250 devono essere così realizzate: Fondo Bianco / Numeri Neri.
9. La categoria JF250 avrà tabelle a fondo blu/numero bianco. Solo il pilota della categoria QX1 Internazionale che è in testa al Campionato potrà esporre tabella Fondo Rosso/Numero Nero.

#### Art. 7 - Verifiche tecniche

1. Le verifiche tecniche consistono nella punzonatura dei quadricicli.  
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 abbia effettuato l'iscrizione- anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.
2. 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 del Regolamento "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. 8 - Briefing

1. La riunione con tutti i piloti iscritti è obbligatoria.
2. La riunione deve includere i seguenti argomenti:
  - a) Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito
  - b) Comunicazione del Direttore di Gara 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..
  - i) Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

#### Art. 9 - Prove libere e Qualifiche

1. Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara:
  - per la categoria QX1 Internazionale un turno di 20 minuti complessivi, di cui 5 minuti di prove libere e 15 minuti di prove cronometrate;
  - per tutte le altre categorie, un turno di 15 minuti complessivi, di cui 5 minuti di prove libere e 10 minuti di prove cronometrate, negli orari previsti dalla Timetable di giornata.

2. 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).
3. 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".  
La composizione dei gruppi per le prove sarà la seguente:
  - a) per la 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

1. Si disputerà su due corse di 18 minuti + 2 giri per la categoria QX1 Internazionale e Sport.
2. Per la categoria Veteran si disputerà su due corse di 10 minuti + 2 giri.
3. Per la categoria JF250 e Trofeo, secondo quanto previsto da Timetable.

#### Art. 11 - Procedura di partenza

1. La zona di attesa sarà aperta 20 minuti prima dell'inizio di ogni gara di ciascuna categoria.
2. La partenza sarà collettiva con motore acceso.
3. Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona pre-parco 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa di ciascuna categoria. Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.
4. Nessuno, ad eccezione dei piloti, del personale dell'organizzazione, degli ufficiali di gara, dei fotografi accreditati e degli operatori televisivi accreditati presso gli organi competenti, sarà ammesso nell'area di partenza. Esclusivamente nella categoria JF250 è ammessa la presenza di un meccanico incaricato di aiutare il pilota fino al termine dello schieramento.
5. E' vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.
6. 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. Una volta scelta, non potrà più essere cambiata; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire.
7. Il pilota non potrà preparare il terreno all'interno della postazione di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale, scope ecc. E' 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.
8. 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).

9. 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 dagli Addetti al percorso.
10. 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 pregriglia 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 del singolo meccanico di ogni pilota, legittimato a rimanervi.
11. 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.
12. Allineamento al cancello di partenza della gara supercampione avrà il seguente ordine: i primi 6 della categoria QX1 i primi sei della categoria SPORT e i primi tre della categoria VETERAN.

#### Art. 12 - Arresto di una corsa

1. Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.
2. Nel caso in cui una corsa sia fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta- laddove per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali.
3. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, ed una nuova partenza sarà data dopo almeno 30 minuti dall'arresto della corsa.
4. 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.
5. 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, intendendosi con tempo di gara quello indicato nel Timetable, senza considerare i due giri finali ed il punteggio verrà assegnato pieno.

#### Art. 13 - Riparazioni ed assistenza

1. L'Aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
2. Le riparazioni sono consentite solo nell'area box, il cui accesso è descritto nell' art. 12 del presente Regolamento.
3. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

4. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista come descritto nell' art. 12.
5. La violazione di tali disposizioni comporterà l'esclusione dalla corsa.
6. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

#### Art. 14 - Taglio di percorso

1. E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.
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

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.
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.
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

1. Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro in cui la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.
2. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo, attraversa la linea di arrivo.
3. I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
4. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.
5. Tutti i piloti termineranno la gara nello stesso giro del vincitore e 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.
6. 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.
7. 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).

#### Art. 17 - Reclami

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

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 al pilota contro cui è stato esposto il reclamo tutte le spese dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio ed i relativi materiali di consumo, guarnizioni ecc.
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 validi per la classifica di Campionato

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

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

2. Il Punteggio per il Super Campione sarà, invece, il seguente:

1° classificato	Punti 15	9° classificato	Punti 7
2° classificato	Punti 14	10° classificato	Punti 6
3° classificato	Punti 13	11° classificato	Punti 5
4° classificato	Punti 12	12° classificato	Punti 4
5° classificato	Punti 11	13° classificato	Punti 3
6° classificato	Punti 10	14° classificato	Punti 2
7° classificato	Punti 9	15° classificato	Punti 1
8° classificato	Punti 8		

#### Art. 19 - Classifiche finali di Campionato

1. Se al termine del Campionato Italiano Quad Cross due o più piloti abbiano conseguito 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
2. Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.

3. Per la partecipazione la classifica di squadre di Moto Club si applicano i seguenti principi:
  - Le squadre possono essere di CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica iscritte e denominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club così come registrato presso la FMI.
    - Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra va da un minimo di 3 ad un massimo di 4 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 3 migliori risultati sui 4 piloti iscritti. Tale somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica di ogni giornata e per quella finale di Campionato.
    - Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
    - Nel corso di una manifestazione un pilota 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, si può procedere a sostituzione entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
    - L'iscrizione della squadra ad ogni singola gara sarà di 50 euro, da corrispondere al momento dell'iscrizione sul campo di gara.
    - La classifica squadre prevede una premiazione a fine anno con l'assegnazione del titolo italiano Squadre Moto Club.

#### Art. 20 - Premiazioni

1. Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata.
2. Le categorie premiate saranno: QX Internazionale - Sport - Femminile - Veteran - JF250 - Trofeo.
3. I premi dovranno essere coppe o trofei. E' a discrezione dell'Organizzatore assegnare premi ad altre categorie, partecipanti, etc..
4. In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la premiazione avverrà sub iudice.
5. 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.

#### Art. 21 - Contributo federale

1. Ad ogni Organizzatore verrà riconosciuto un contributo federale, secondo quanto previsto dalla Circolare Sportiva FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale.
2. Il servizio di cronometraggio - Traponder - a totale carico FMI.

#### Art. 22 - Norme applicabili

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le Disposizioni generali del Regolamento Motocross - Titolo I.

## TITOLO V - CAMPIONATO ITALIANO QUAD CROSS - REGOLAMENTO TECNICO

### Art. 1 - Definizione

1. Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore 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. La sella è monoposto e la direzionalità è assicurata dalle ruote anteriori comandate per mezzo di un manubrio.

### Art. 2 - Veicoli ammessi

1. In ragione di quanto previsto nel Titolo IV - art. 45 - sono ammessi a partecipare, per le previste categorie, i motocicli in possesso delle seguenti caratteristiche:
  - a) Categorie QX1 Internazionale - Sport - Veteran: sono ammessi 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. Sono ammessi quadricicli con motori con limite massimo di cilindrata 550 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi e minimo 240 cc a 4 tempi e 200 cc a 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.
  - b) Categoria JF250 - sono ammessi quadricicli con cambio a marce, automatico a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena. Limite massimo di cilindrata di 125 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 250 cc con motore a 4 tempi monocilindrico. I quadricicli a cambio automatico a variatore potranno essere di cilindrata non superiore a 350cc 4T. Per tale categoria, 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.
  - c) Categoria "Trofeo": sono ammessi 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 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.

### Art. 3 - Ruote

1. Le ruote devono avere un diametro massimo dei cerchi di 12 pollici.
2. Sono vietate le ruote a raggi.
3. Le ruote posteriori devono avere dei parafanghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

### Art. 4 - Pneumatici

1. Gli Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi derapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio se ammesse dal regolamento specifico.
2. Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola degli pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21.
3. Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

### Art. 5 - Freni

1. Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio.
2. 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

1. 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

1. La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850.
2. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati.
3. 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.
4. E' 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.
5. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 14.

### Art. 8 - Comando acceleratore

1. 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

1. Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.
2. 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**

1. 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.
2. 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).
3. 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.
4. Non sono ammesse sporgenze.
5. 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.
6. 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).
7. 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**

1. Il pilota deve indossare pantaloni e guanti in materiale resistente, stivali in cuoio o in materiali equivalenti 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 resistente e fornito di protezioni.
2. Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente sia per le prove che in gara. Il casco deve essere omologato secondo le direttive vigenti. È ammesso esclusivamente il modello Integrale
3. Le protezioni del tronco e braccia devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.
4. È obbligatorio l'uso delle protezioni torace CHEST EN1621-3 livello 2 e Paraschiena EN 1621-2 Livello 2 (Full Back-Central Back-Lower Back)
5. Per le categorie pulcini - junior è obbligatorio la protezione torace CHEST EN 1621-3 Livello 1 (consigliato livello 2) e Paraschiena EN 1621-2 livello 1 (consigliato livello2).
6. Il casco deve riportare al suo interno l'etichetta dell'omologazione EUROPA ECE"" - (solo tipo P), USA SNELL M2015, GIAPPONE JIS T 8133(solo tipo P)
7. Tappetino e Lenti a strappo. L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box del Parco Piloti e sotto ogni motociclo con funzione di raccolta di eventuali accidentali sversamenti di olii e carburante a protezione del terreno. Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile. Le minime dimensioni del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. (minimo cm 80 x 200 o cm 100x 160)

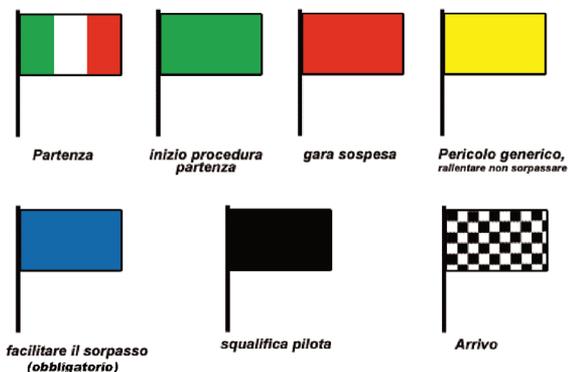
8. È vietato l'uso di lenti a strappo durante tutte le fasi di gara, a meno che non sia utilizzato un laccio di trattenimento, o sistema equivalente, che ne impedisca la dispersione nell'impianto. Il mancato rispetto di tali disposizioni e/o il malfunzionamento del sistema di trattenimento delle lenti con conseguente loro dispersione nell'impianto, comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di € 50,00.

**Art. 12- Impianto elettrico**

1. L'impianto elettrico deve essere montato e funzionante.
2. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

**Art. 13 - Bandiere e loro significato**

1. Le segnalazioni ufficiali devono essere effettuate da parte degli Addetti al Percorso mediante bandiere (minimo cm. 60X80 - massimo cm. 80x100) o cartelli dei seguenti colori e significato:



BANDIERE	SIGNIFICATO
Bandiera ROSSA	Arresto immediato per tutti
Bandiera NERA Con numero del pilota	Arresto per il pilota indicato
Bandiera GIALLA fissa	Pericolo – procedere con cautela
Bandiera GIALLA agitata	Pericolo imminente – prepararsi a fermarsi DIVIETO di sorpasso e di effettuare salti
Bandiera BLU agitata	Attenzione: state per essere doppiati Agevolare il sorpasso
Bandiera VERDE	Inizio procedura di partenza
Bandiera a scacchi BIANCA e NERA	Agitata: termine gara Esposta: termine Prove-Qualificazioni
Cartello GIALLO con croce nera e numeri neri	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.
Bandiera Nera con disco ARANCIONE (diam. 40 cm.) Accompagnata da un numero bianco su pannello nero.	Problemi meccanici "che possono mettere in pericolo lui stesso o gli altri". Il Pilota indicato deve rientrare in zona assistenza entro tre giri dalla segnalazione.

Bandiera a STRISCE GIALLO/ROSSA	Pista scivolosa fare attenzione nelle gare di Supermoto.
Cartello Termine No Stop	Vietato fermarsi e sostare tra la linea di arrivo e il cartello indicante Termine No Stop.
Cartello 30 sec. e numero del pilota	Partenza anticipata nelle gare di Supermoto.
Bandiera BIANCA	Supercross – ultimo giro
Cartello "QUALIFICHE" Fondo Giallo Scritta Nera	Fine Prove Ufficiali inizio Prove Cronometrate.
Bandiera BIANCA e NERA Accompagnata dal numero del pilota	Comportamento antisportivo: è un avvertimento dato una sola volta, al pilota indicato, per comportamento scorretto. La successiva infrazione sarà punita con la bandiera nera.
Bandiera BIANCA CON CROCE S. ANDREA (ROSSA)	Personale medico sulla pista: Divieto di Sorpasso ed effettuare salti.

2. Gli Addetti al Percorso con la bandiera blu devono essere in collegamento costante con il Direttore di Gara.
3. Il mancato rispetto delle segnalazioni effettuate con bandiera gialla agitata e con bandiera bianca con croce di S.Andrea nelle gare di Motocross determina:
  - nelle Prove Libere, nelle Prove Ufficiali, nelle Prove Cronometrate, nelle Qualificazioni e durante il Warm-up l'applicazione di una sanzione che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima gara successiva all'infrazione;
  - durante le gare, la perdita di dieci posizioni.
 In caso di reiterata infrazione sarà prevista anche l'applicazione delle sanzioni previste nel RMM.

#### Art. 14 - Appendice fotografica

Figura 1 - Paracatena posteriore

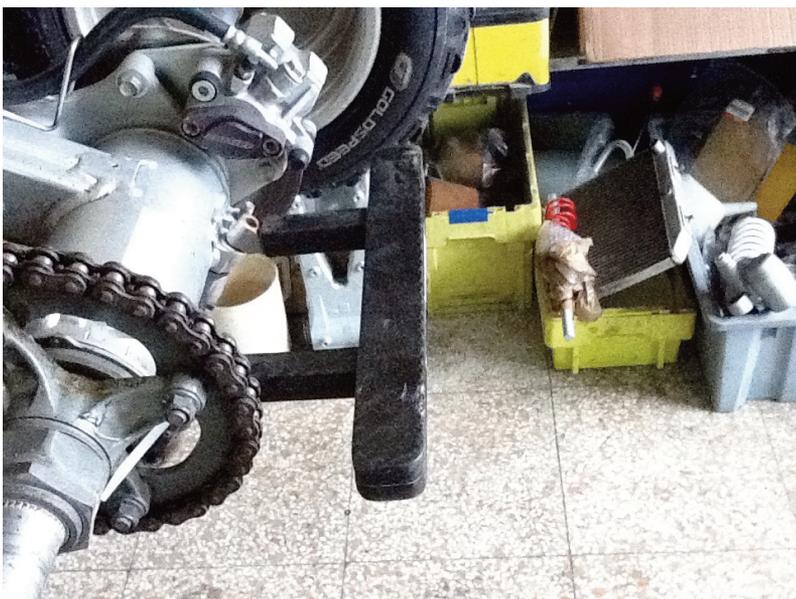
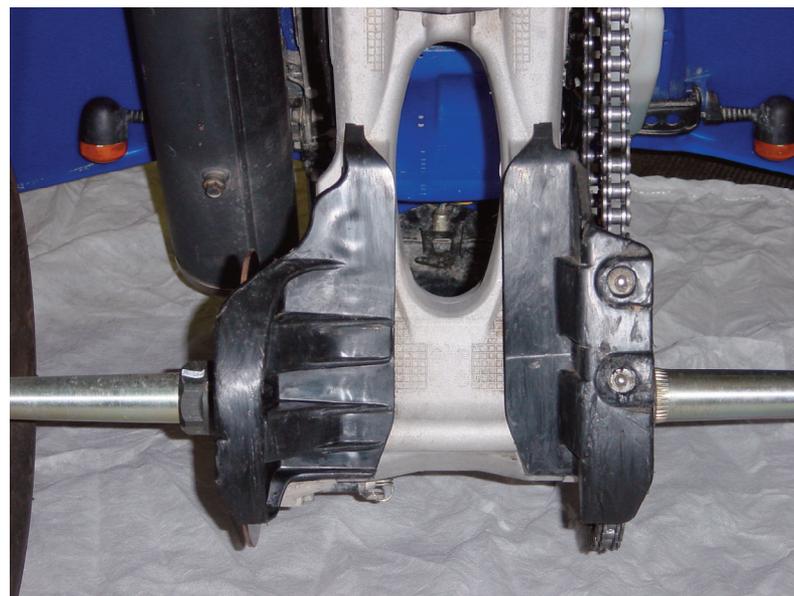


Figura 2 - Paracatena inferiore



Figura 3 - Paracatena inferiore



## TITOLO VI - CAMPIONATO ITALIANO ENDURANCE QUAD

### Art. 1 - Motocicli ammessi e categorie

1. Sono ammessi a partecipare alle manifestazioni di cui al presente Titolo tutti i quadricicli, chiamati comunemente "Quad", suddivisi nelle seguenti categorie.
2. Le Categorie istituite per lo svolgimento del Campionato Italiano Endurance Quad sono le seguenti:
  - a) le categorie: **Marathon - Marce a coppie - Monomarcia a coppie - JF250 a coppie - Pulcini** - avranno il titolo di "Campione Italiano".
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria Marathon singoli piloti, ognuno con il proprio motociclo. Possono iscriversi in tale Categoria anche i motocicli a marce, i monomarcia e i JF250.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria Marce a coppie due piloti con 1 o 2 Quad a marce. Sono ammessi a partecipare a tale categoria i piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni. Dalla classifica finale si estrapolerà la classifica per il Campionato Femminile - solo al fine della premiazione di giornata.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria Monomarcia a coppie due piloti con 1 o 2 Quad monomarcia. Possono partecipare in tale categoria i Quad Automatici. Sono ammessi a partecipare a tale categoria i piloti che abbiano compiuto minimo 14 anni.
    - Sono ammessi a partecipare alla Categoria JF250 coppie due piloti con 1 o 2 Quad amerce o monomarcia. Sono ammessi a partecipare alla categoria JF250 i piloti che abbiano un'età compresa tra i 10 ed i 16 anni compiuti - se di sesso maschile - e tra i 10 ed i 18 anni compiuti - se di sesso femminile.
    - La categoria "Pulcini" è la categoria di ingresso nel racing per bambini. Questa categoria correrà obbligatoriamente senza essere accorpata ad altre per ragioni di sicurezza.  
E' ammessa la partecipazione di piloti che abbiano un'età compresa tra gli 8 anni e 12 anni compiuti.
- Per tutte le categorie di cui al comma a) si applicano i seguenti principi:
  - in caso la coppia sia composta da piloti di categoria diversa, la categoria di appartenenza sarà la maggiore (es. JF250 e marce la categoria di appartenenza sarà la categoria a marce, es. JF250 e FA la categoria di appartenenza sarà FA , etc.)
  - in caso la coppia sia composta da piloti di sesso diverso "maschio e femmina" la categoria di appartenenza sarà quella maschile
  - Ogni pilota potrà iscriversi in una sola Categoria.
3. I titoli di Campione Italiano verranno assegnati nelle varie categorie solo se avranno aderito minimo 5 coppie per le Categorie a coppie e 5 piloti - per Categoria - nelle Categorie singole.
4. Verrà premiata la classifica assoluta di giornata - esclusi i Pulcini.
5. Verranno premiati i primi 3 in ordine di arrivo, indipendentemente dalle categorie di appartenenza.

### Art. 2 - Svolgimento del Campionato

1. Il calendario del Campionato Italiano Endurance Quad è strutturato in 3 prove da disputarsi in 1 batterie (3 corse).
2. E' possibile l'istituzione di "Trofei Monomarca" all'interno delle gare del Campionato Italiano Endurance Quad.

### Art. 3 - Iscrizioni e Tasse

1. **Le iscrizioni alle singole gare devono essere effettuate entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica) utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) e versando la prevista tassa di iscrizione, che dovrà avvenire contestualmente, attraverso i metodi di pagamento indicati nel sistema informatico SIGMA.**
2. Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in euro 90,00 a pilota 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 70,00, fermo restando che anche queste categorie devono procedere con la preiscrizione con pagamento anticipato, entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica).

### Art. 4 - Percorso di gara

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, campi, boschi etc.
2. Le prove si disputeranno su percorsi di lunghezza compresa tra i 1.800 mt e 6.000 mt.
3. L' 80 % del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza minima di 10 metri, il percorso deve essere tale da permettere il sorpasso fra piloti in ogni punto, ad eccezione al massimo di 3 passaggi tecnici o di sicurezza (attraversamento siepi, fossato, ponte, ecc.), nei quali il transito è consentito ad un solo pilota alla volta.
4. La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i piloti su un'unica fila, a lato della pista.
5. Lo schieramento dei Quad dovrà essere effettuato lungo un solo lato - rettilineo - della pista che dovrà essere sufficientemente lungo da ospitare tutti i partecipanti.
6. L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere differenti e tali da non costituire pericolo di collusione 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.
7. Il percorso può essere visionato dai piloti prima delle prove all'interno dello stesso, percorrendolo a piedi.
8. In alcune occasioni, a discrezione dell'Organizzazione, i piloti potranno provare il percorso a bordo di un quadriciclo per un numero di giri stabilito dalla stessa.
9. Il percorso viene omologato dal Direttore di gara.
10. Devono essere riservate al pubblico apposite aree adatte alla fruibilità dello spettacolo ed idonee per la sicurezza.
11. Il percorso potrà prevedere anche una variante, nelle modalità di seguito descritte:
  - a)  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.

**Art. 5 - Area box**

1. L'area box è la zona nella quale avviene il rifornimento di carburante, cambio pilota, passaggio del testimone e qualsiasi intervento sui quadricicli. Quest'area deve essere predisposta dagli Organizzatori e deve essere chiusa al pubblico.
2. All'interno dell'area box possono accedervi unicamente i piloti, gli equipaggi - composti da 1 o più piloti, con 1 o più Quad - con due meccanici, un supporto ed un segnalatore, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli Addetti alla manifestazione.
3. 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.
4. Spetta al Direttore di Gara penalizzare, 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.
5. Nel caso di comportamento scorretto, quali il mancato rispetto delle indicazioni degli Addetti al Percorso, da parte dei meccanici al seguito dei piloti, saranno i piloti stessi ad essere penalizzati per le infrazioni commesse, come descritto al comma precedente.
6. E' fatto obbligo all'organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.
7. 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.
8. È fatto obbligo all'organizzazione di 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.
9. Ogni squadra avrà una sua area in esclusiva per tutta la durata della gara, dove potrà apporvi il necessario per l'assistenza del quad e del pilota. Il cambio pilota e qualsiasi altro intervento dovrà essere effettuato all'interno dell'area riservata e non devono in qualunque modo ostacolare il passaggio degli altri piloti.
10. La mancata osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara con bandiera nera o con decisione anche post-gara.
11. Per quanto concerne la disposizione dei box si rimanda agli allegati "Disposizione Box" di cui alle figure n. 5 e n. 6 del Titolo successivo - Regolamento Tecnico Endurance Quad - Misure minime:
  - area pilota e team 5x4 Mt.
  - zona segnalatori Larghezza 2 Mt. Lunghezza 30 Mt.
  - corsia di transito Larghezza 5 Mt. Lunghezza quanto basta per entrare ed uscire in modo uniforme per tutti.
  - ingresso ed uscita Box Larghezza 4 Mt.
12. Durante l'assistenza è obbligatorio che il quadriciclo sia posizionato sopra un tappeto assorbente - misura minima 130x200 cm - così da poter trattenere eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti.

**Art. 6 - Numeri di gara e Tabelle porta-numero**

1. Il numero di gara verrà assegnato in base alla disponibilità ed ai seguenti criteri:
  - a) continuità rispetto al passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" dei piloti militanti fino alla stagione precedente nel Campionato Racing Quad. Coloro che abbiano un numero di gara fisso possono confermarlo entro e non oltre il 31 gennaio 2021
  - 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 2021 in poi) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Racing Quad.
2. 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 2021.
3. La prenotazione dei numeri di gara si effettuerà sul sito [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it)
4. I piloti saranno preavvisati della data dell'apertura della prenotazione con un comunicato stampa pubblicato in home page del sito federale.
5. 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, Quad Cross ed Endurance Quad.
  - Categoria Marathon - Marce - Monomarcia - JF250 - numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
  - Categoria Pulcini numerazione unica dal n° 2 fino ad un limite massimo di 3 cifre
6. Il n° 1 è riservato al vincitore della Categoria Marathon del Campionato Italiano Endurance Quad 2020.
7. Il n° 1 è riservato al vincitore della Categoria Pulcini del Campionato Italiano Endurance Quad 2020.
8. 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 come targa. La categoria JF250 la esporrà posteriormente anche per essere più facilmente riconoscibile.
9. I piloti che correranno in coppia dovranno avere lo stesso numero di gara esposto sia sulla maglia che sul Quad.
10. Le tabelle portanumero per tutte le categorie ad eccezione delle categorie JF250 devono essere così realizzate: Fondo Bianco / Numeri Neri.
11. La categoria JF250 avrà tabelle a fondo blu/numero bianco. Solo il pilota della categoria Marathon in testa al Campionato potrà esporre tabella Fondo Rosso/Numero Nero.

**Art. 7 - Segnaletica del percorso**

1. 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.).
2. 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.

3. Le bandiere di segnalazione sono previste al successivo art. 115 del presente Regolamento. E' 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 pilota interessato.  
La segnalazione deve essere data ai piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

#### Art. 8 - Verifiche tecniche

1. Le verifiche tecniche consistono nella punzonatura dei quadricicli.  
I quadricicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare 1 quadriciclo.  
S e la coppia dovesse correre con un solo quad, ne verrà punzonato uno solo e lo stesso verrà utilizzato da entrambi i piloti. Se la coppia dovesse correre con 2 quad, ne potrà punzonare uno a testa e poi entrambi verranno utilizzati in gara.
2. 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 del Regolamento "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 - Briefing

1. La riunione con tutti i piloti iscritti è obbligatoria.
2. La riunione deve includere i seguenti argomenti:
- Breve presentazione degli Ufficiali di Gara, ed il loro compito
  - Comunicazione del Direttore di Gara su eventuali variazioni al programma orario
  - Procedure di pre-partenza, partenza ed arrivo
  - Informazioni riguardanti le eventuali batterie di qualificazione, unificazione classi, etc..
  - Area di gara, direzione percorso, avvicinamento alla linea di partenza, comportamento dopo l'arrivo, numero di giri, etc..
  - Posizione bandiere e loro significato
  - Sicurezza, estintori, ambulanza e personale, comportamento nell'area di gara, etc..
  - Posizione bacheca comunicazioni ufficiali, informazioni, risultati, etc..
  - Orario e località premiazione ufficiale, con relative modalità.

#### Art. 10 - Prove libere e Qualifiche

1. Per svolgere le prove libere e le qualifiche, ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara:
- per tutte le categorie - ad eccezione dei Pulcini - un turno di 45 minuti complessivi, di cui 5 minuti di prove libere e 40 minuti di prove cronometrate;
  - per la categoria Pulcini, 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.
2. 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).

3. I soli quad muniti di Trasponder potranno entrare in pista e partecipare alle prove libere e qualifiche.

#### Art. 11 - Gara

1. La gara si disputerà - per tutte le categorie, ad eccezione dei Pulcini - su una batteria della durata di 2 ore (120 minuti) + 2 giri. Nel corso della gara ogni 30 minuti verrà esposto un cartello sulla linea del traguardo, che verrà mantenuto fino a quando tutti i piloti non vi siano transitati davanti con segnata la durata della gara, nel senso del tempo già trascorso. I cartelli saranno quindi: 30' - 60' - 90'. Allo scadere delle due ore al passaggio del pilota in testa alla gara verranno segnalati i 2 giri e poi giro alla fine. La corsa sarà terminata quando tutti i piloti transiteranno sotto la bandiera a scacchi.
2. I Pulcini disputeranno - da soli - UNA batteria della durata di 30 minuti più 2 giri. Nel corso della gara dopo 15 minuti verrà esposto un cartello sulla linea del traguardo, che verrà mantenuto fino a quando tutti i piloti non vi siano transitati davanti con segnata la durata della gara, nel senso del tempo già trascorso. I cartelli sarà quindi: 15'. Allo scadere dei 30 minuti al passaggio del pilota in testa alla gara verranno segnalati i 2 poi 1 giri alla fine. La corsa sarà terminata quando tutti i piloti transiteranno sotto la bandiera a scacchi.
3. I piloti potranno entrare ai box a loro discrezione o su indicazione dei segnalatori per riposarsi, fare rifornimento, fare assistenza, etc..
4. I cambi tra i piloti sono liberi sia come numero sia come frequenza. L'unica condizione è che ne avvenga almeno uno per coppia ad ogni gara.  
I cambi sono consentiti solo ed esclusivamente nella Zona Box appositamente predisposta; diversamente il pilota verrà punito con la squalifica della coppia.  
Il cambio per chi corre con 2 quad avverrà con il passaggio del trasponder da un pilota all'altro ed è considerato valido solo quando il trasponder sarà stato fissato sul quad del compagno. I piloti iscritti nella categoria Marathon sono obbligati almeno una volta prima della fine della corsa a fare un passaggio ai Box con l'obbligo di rifornimento. Nel caso un pilota rimanga fermo lungo il tracciato dovrà mettere in sicurezza il proprio quad in modo che non sia di intralcio e pericolo agli altri partecipanti, dovrà togliere il testimone (transponder) recarsi a piedi in sicurezza dal D.d.G. più vicino e farsi indicare il percorso più sicuro per arrivare ai box dove potrà apporre il testimone sull'altro quad e dare così la possibilità al proprio compagno di ripartire. Senza trasponder il quad non può lasciare i Box per entrare nel circuito. Nel caso il pilota partecipi con un solo quad dovrà metterlo in sicurezza ed aspettare che il personale addetto lo soccorra e lo riporti ai Box dove potrà intervenire sul mezzo. In caso di smarrimento del trasponder (testimone) durante la gara la coppia sarà automaticamente esclusa dalla competizione. Non è previsto Parco Chiuso, ogni pilota sarà libero di andarsene portando con se il proprio quadriciclo, dopo aver tagliato il traguardo e, se richiesto, effettuata la prova fonometrica.

#### Art. 12 - Procedura di partenza

1. La partenza sarà collettiva. L'ordine di partenza delle classi sarà definito dal D.d.G.
2. Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona di attesa - Pre-Parco - 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni batteria di ciascuna categoria.  
Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.

3. Nessuno, tranne i piloti, il personale dell'organizzazione, gli ufficiali di gara, i fotografi e gli operatori televisivi accreditati presso gli organi competenti, sarà ammesso nell'area di partenza (tranne le categorie Pulcini, JF250 dove potrà essere presente un meccanico fino al termine dello schieramento).
4. E' vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.
5. Lo schieramento di partenza per tutte le categorie - tranne che per la Categoria Pulcini, per il quale si rimanda al comma successivo - dovrà essere effettuato lungo un solo lato (rettilineo) della pista e dovrà essere sufficientemente lungo da ospitare tutti i partecipanti. I quad dovranno essere affiancati alla giusta distanza l'uno dall'altro e posizionati a lato a lisca di pesce in direzione del senso di marcia a motore spento e stacco di massa scollegato. I piloti dovranno disposrsi dall'altro lato della pista in corrispondenza - di fronte - al proprio quad. Il segnale di partenza verrà dato dal DdG mediante una bandiera che alzerà dal basso verso l'alto in posizione che tutti i partecipanti possano vedere. Dopo il segnale di via i partecipanti correranno al loro quad inseriranno lo stacco di massa e avvieranno il quadriclo.
6. Lo schieramento di partenza per la Categoria dei Pulcini dovrà essere effettuato lungo un solo lato (rettilineo) della pista e dovrà essere sufficientemente lungo da ospitare tutti i partecipanti, con i quad affiancati alla giusta distanza l'uno dall'altro. I quad verranno posizionati a lato a lisca di pesce in direzione del senso di marcia a motore acceso e stacco di massa collegato. Un genitore o meccanico (denominati "Aiuti" - maggiorenni e tesserati alla FMI per la stagione in corso) si troveranno dall'altro lato della pista, in corrispondenza - di fronte - al proprio pilota. Il segnale di partenza verrà dato dal DdG mediante una bandiera che alzerà dal basso verso l'alto, in posizione che tutti i partecipanti possano vedere. Dopo il segnale di via gli Aiuti correranno al quad del loro pilota dove l'Aiuto e il Pilota si toccheranno la mano (= gesto del darsi il cinque) e quello sarà il segnale per il pilota al via. Appena l'Aiuto tocca la mano del pilota si dovrà tempestivamente spostare sulla parte posterior del quad di appartenenza senza essere di intralcio agli altri concorrenti e spostarsi al di fuori della partenza al più presto.
7. L'ordine di schieramento per la partenza avviene in base al risultato delle prove cronometrate: il pilota che avrà fatto il miglior tempo si posizionerà in prima posizione sulla linea di partenza, il pilota che avrà fatto il secondo miglior tempo per secondo e così via;
8. Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc. E' 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 Box e destinate a segnalatori e meccanici. Solo le categorie Pulcini e JF250 è ammessa eccezione ed è consentito 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.
9. E' facoltà del D.d.G. far effettuare un 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 abbiano problemi meccanici durante il giro di ricognizione e/o non riescano 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 e la partenza viene effettuata dal D.d.G. con la tradizionale bandiera tricolore.
10. In caso di partenza anticipata la procedura di partenza non verrà ripetuta. Il pilota che effettua la partenza anticipata viene sanzionato con 20" di penalità, il DdG e tenuto a comunicare al pilota sanzionato la penalità mediante cartello indicante i secondi di penalità accompagnato dal numero di gara del pilota. Il cartello dovrà rimanere esposto in maniera ben visibile al pilota sanzionato per non meno di tre giri. Ulteriori sanzioni possono essere adottate dal DdG a sua discrezione ed il suo giudizio è insindacabile. Nel caso 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 fondo alla linea di partenza.

#### Art. 13 - Arresto di una corsa

1. Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.
2. Nel caso in cui una corsa sia fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta - laddove per tempo di gara si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali.
3. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, ed una nuova partenza sarà data dopo almeno 30 minuti dall'arresto della corsa.
4. 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.
5. 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, intendenosi con tempo di gara quello indicato nel Timetable, senza considerare i due giri finali ed il punteggio verrà assegnato pieno.

#### Art. 14 - Riparazioni ed assistenza

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
2. Le riparazioni sono consentite solo nell'area box, il cui accesso è descritto nell' art. 12 del presente Regolamento.
3. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento. Ogni partecipante dovrà avere un suo estintore (carico e con capacità minima di 6l adatto allo scopo) pronto all'uso con meccanico dedicato nel momento del rifornimento. Durante l'assistenza è obbligatorio che il quadriciclo sia posizionato sopra un tappeto assorbente così che possa trattenere eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti (misura minima 130x200 cm).
4. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista come descritto nell' art. 12.
5. La violazione di tali disposizioni comporterà l'esclusione dalla corsa.
6. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

**Art. 15 - Taglio di percorso**

1. E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.
2. E' proibito abbattere fettuccia, paletti e qualsiasi altra cosa serva a delimitare il percorso di gara, la mancata osservazione di tale prescrizione comporterà una penalità di 15 secondi. Se necessario il DdG proporrà ulteriori sanzioni.
3. 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**

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.
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.
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**

1. Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro in cui la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.
2. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo, attraversa la linea di arrivo.
3. I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
4. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con il quad.
5. Tutti i piloti termineranno la gara nello stesso giro del vincitore e 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.
6. 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.
7. 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.

**Art. 18 - Reclami**

1. In caso di reclamo si procederà alla verifica del quad come segue:
  - 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.
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 al pilota contro cui è stato esposto reclamo tutte le spese dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio ed i relativi materiali di consumo, guarnizioni ecc.

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 validi per la classifica di Campionato**

1. In ogni corsa di ogni singola categoria, dopo aver transitato sotto la bandiera a scacchi, per ogni manifestazione, verranno assegnati i seguenti punteggi. Soltanto i piloti della categoria Marathon che abbiano effettuato l'80% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore, verranno assegnati i seguenti punteggi:

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

**Art. 20 - Classifiche finali di Campionato**

1. Se al termine del Campionato due o più piloti abbiano conseguito 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
2. Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.
3. Per la partecipazione e la classifica di squadre di Moto Club si applicano i seguenti principi:
  - Le squadre possono essere di Categoria A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club così come registrato presso la FMI.
  - Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra va da un minimo di 3 a un massimo di 4 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 3 migliori risultati sui 4 piloti iscritti. Tale somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica di ogni giornata e per quella finale di Campionato.
- Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
- Nel corso di una manifestazione un pilota 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 si può procedere a sostituzione entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
- L'iscrizione della squadra ad ogni singola gara sarà di 50 euro, da corrispondere al momento dell'iscrizione sul campo di gara.
- La classifica squadre prevede una premiazione a fine anno con l'assegnazione del titolo italiano Squadre Moto Club.

#### Art. 21 - Premiazioni

1. Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata, ad eccezione della Categoria Pulcini per la quale le Premiazioni interesseranno i primi 6 piloti classificati.
2. Le categorie premiate saranno: Marathon - Marce a coppie - Monomarcia a coppie - JF250 a coppie - Femminile a coppie - Assoluta - Pulcini.
3. I premi dovranno essere coppe o trofei.
4. Rimane a discrezione dell'Organizzatore assegnare premi ad altre categorie, partecipanti, ecc..
5. In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la premiazione avverrà sub iudice.
6. 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.

#### Art. 22 - Contributo federale

1. Ad ogni Organizzatore verrà riconosciuto un contributo federale, secondo quanto previsto dalla Circolare Sportiva FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale.

#### Art. 23 - Norme applicabili

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le Disposizioni generali del Regolamento Motocross - Titolo I.

### TITOLO VII - CAMPIONATO ITALIANO ENDURANCE QUAD - REGOLAMENTO TECNICO

#### Art. 1 - Definizione

1. Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore 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

1. In ragione di quanto previsto nel Titolo VI - art. 81 - sono ammessi a partecipare, per le previste categorie, i motocicli in possesso delle seguenti caratteristiche:
  - a) Categoria "Marce": sono ammessi 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. Sono ammessi quadricicli con motori con limite massimo di cilindrata 700 cc a 4 tempi e 350 cc a 2 tempi.
  - b) Categoria "Monomarcia": sono ammessi quadricicli con cambio automatico o a variatore a 2 o 4 ruote motrici e con motori con limite massimo di cilindrata 1000 cc a 4 tempi e 400 cc a 2 tempi.
  - c) Categoria "JF250" - sono ammessi quadricicli con cambio a marce, automatico a variatore, la trazione è ammessa esclusivamente dalle ruote posteriori con trasmissione a catena. Limite massimo di cilindrata di 125 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e di 250 cc con motore a 4 tempi monocilindrico. I quadricicli a cambio automatico a variatore potranno essere di cilindrata non superiore a 350cc 4T.
  - d) Categoria "Pulcini": sono ammessi 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. 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 derivanti dalla produzione di serie. Uniche parti ammesse non di serie sono cerchi, pneumatici e pedani anti- intrusione laterali. Il condotto di aspirazione del carburatore potrà avere diametro interno all'ingresso max da 19mm per motori a 2T e di 26mm per motori 4T. I quad che di serie montano carburatori con condotti di aspirazione di sezione maggiori devono apporre una boccola che ne restringa il diametro a 19mm per i 2T e 26mm per i 4T come illustrato (vedi fotografia n° 4 dell'appendice fotografica del presente Titolo VII). Il C.d.G. potrà procedere alla verifica tecnica in ogni momento della manifestazione.

**Art. 3 - Ruote**

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

**Art. 4 - Pneumatici**

1. Gli Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi derapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio se ammesse dal Regolamento specifico.
2. Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola degli pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21.
3. Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

**Art. 5 - Freni**

1. Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio.
2. 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**

1. 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**

1. La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850.
2. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati.
3. 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.
4. E' 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.
5. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 14.

**Art. 8 - Comando acceleratore**

1. 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**

1. Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.
2. 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**

1. 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.
2. 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).
3. 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.
4. Non sono ammesse sporgenze.
5. 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.
6. 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).
7. 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**

1. Il pilota deve indossare pantaloni e guanti in materiale resistente, stivali in cuoio o in materiali equivalenti 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 resistente e fornito di protezioni.
2. Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente sia per le prove che in gara. Il casco deve essere omologato secondo le direttive vigenti. È ammesso esclusivamente il modello Integrale
3. Le protezioni del tronco e braccia devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.
4. È obbligatorio l'uso delle protezioni torace CHEST EN1621-3 livello 2 e Paraschiena EN 1621-2 Livello 2 (Full Back-Central Back-Lower Back)
5. Per le categorie pulcini - junior è obbligatorio la protezione torace CHEST EN 1621-3 Livello 1 (consigliato livello 2) e Paraschiena EN 1621-2 livello 1 (consigliato livello2).
6. Il casco deve riportare al suo interno l'etichetta dell'omologazione EUROPA ECE"" - (solo tipo P), USA SNELL M2015, GIAPPONE JIS T 8133(solo tipo P)
7. Tappetino e Lenti a strappo. L'uso di un tappetino ambientale è obbligatorio e va posto all'interno del proprio Box del Parco Piloti e sotto ogni motociclo con funzione di raccolta di eventuali accidentali sversamenti di olii e carburante a protezione del terreno. Il tappetino ambientale deve essere composto da una parte superiore assorbente e una parte inferiore impermeabile. Le minime dimensioni del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. (minimo cm 80 x 200 o cm 100x 160).

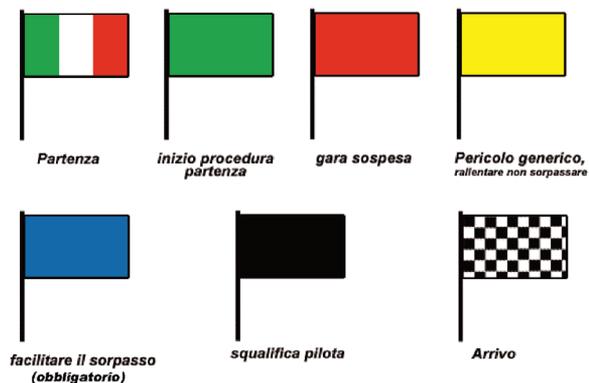
8. È vietato l'uso di lenti a strappo durante tutte le fasi di gara, a meno che non sia utilizzato un laccio di trattenimento, o sistema equivalente, che ne impedisca la dispersione nell'impianto. Il mancato rispetto di tali disposizioni e/o il malfunzionamento del sistema di trattenimento delle lenti con conseguente loro dispersione nell'impianto, comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di € 50,00.

#### Art. 12 - Impianto elettrico

1. L'impianto elettrico deve essere montato e funzionante.
2. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate.

#### Art. 13 - Bandiere e loro significato

1. Di seguito la rappresentazione delle bandiere ed il loro significato:



- Bandiera TRICOLERE 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. E' 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. E' 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.
2. 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- Appendice fotografica

Figura 1 - Paracatena inferiore

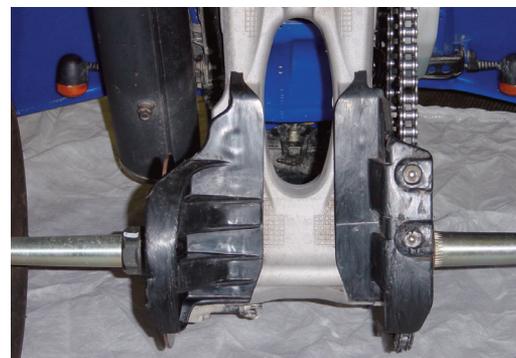


Figura 2 - Paracatena inferiore



Figura 3 - Paracatena posteriore



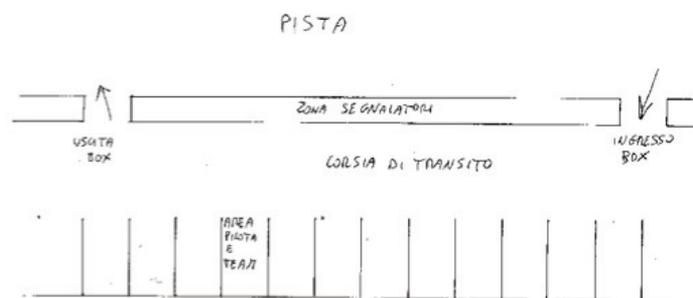
Figura 6 - Box - es: 2



Figura 4 - Boccola limitatrice del condotto di aspirazione per la Categoria Pulcini



Figura 5 - Box - es: 1



## TITOLO VIII - CAMPIONATO ITALIANO RACING SIDE BY SIDE

### Art. 1 - Disposizioni generali

1. La FMI indice, per l'anno 2021, il "Campionato Italiano Racing Side by Side".
2. 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, guidato per mezzo di un volante e alimentato da un motore di derivazione motociclistica, chiamato anche UTV (Utility Task Vehicle).
3. Sono ammessi a partecipare al "Campionato Italiano Racing Side by Side" i mezzi comunemente chiamati "Side by Side" come specificato Regolamento Tecnico - Titolo IX del presente Regolamento.
4. Il calendario del Campionato Italiano Racing Side by Side è strutturato in 3 prove da disputarsi in 2 batterie (6 corse), più 1 prove da disputarsi in una batteria (1 corse) di durata di un'ora (endurance) in concomitanza con le gare del "Campionato Italiano Quad" - specificate nel calendario dello stesso Campionato.
5. Le Categorie istituite per il "Campionato Italiano Racing Side by Side e Coppa Italia" sono le seguenti:
  - a) Le categorie denominate UTV1 e UTV Assoluta determineranno il titolo di Campione italiano
  - b) Le categorie UTV2 - UTV3 avranno il titolo di Coppa Italia. Tali Categorie UTV2 - UTV3 rientreranno nella classifica assoluta "UTV Assoluta" di fine giornata valevole come Campionato Italiano.
6. La classifica assoluta non avrà premiazione di giornata ma solo quella di fine stagione.

### Art. 2 - Iscrizioni e tasse

1. **Le iscrizioni alle singole gare devono essere effettuate entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica) utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) e versando la prevista tassa di iscrizione, che dovrà avvenire contestualmente, attraverso i metodi di pagamento indicati nel sistema informatico SIGMA.**
2. Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 100,00. Se il mezzo è dotato di due posti, entrambi con le caratteristiche idonee si potrà iscrivere anche un copilota: in tal caso il costo di iscrizione dell'equipaggio è fissato in Euro 140,00.

### Art. 3 - Motocicli ammessi e categorie

1. Sono ammessi a partecipare alle manifestazioni di cui al presente Titolo tutti i quadricicli, chiamati comunemente "Side by Side", suddivisi nelle seguenti categorie.
2. Le Categorie istituite sono le seguenti: UTV1 - UTV2 - UTV 3.
  - a) Sono ammessi a partecipare alla categoria UTV1 - i quadricicli con cilindrata fino a 900 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico / CVT)
  - b) Sono ammessi a partecipare alla categoria UTV2 - i quadricicli con cilindrata fino a 901 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico / CVT)
  - c) Sono ammessi a partecipare alla categoria UTV3 - i quadricicli con cilindrata fino a massimi 1000 cc sovralimentati/turbo (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico / CVT)

3. Il titolo di Campione Italiano verrà assegnato solo se avranno aderito minimo 5 piloti per categoria.
4. Sono ammessi solo mezzi preparati e non derivati - motore e telaio - strettamente da una produzione di serie, alimentati a benzina, gasolio, elettrici.
5. Non sono ammessi prototipi o assemblati non derivanti dalla serie (es. motore-cambio-telaio devono essere parte di quel modello derivato dalla serie), e mezzi alimentati a gas, nos, o di altro tipo.
6. Le categorie UTV1 UTV 2 e UTV3 correranno accorpate e dalla classifica assoluta di giornata verranno poi divise le tre categorie.

### Art. 4 - Prove libere e qualifiche

1. Per lo svolgimento di prove libere e delle qualifiche ciascun pilota ha a disposizione nel giorno di gara un turno di 15 minuti complessivi di 5 minuti di prove libere e 10 minuti di prove cronometrate nelle gare del Campionato Racing e di 20 minuti, complessivi 5 minuti di prove libere e di 15 minuti di prove cronometrate per le gare di durata, negli orari previsti dal Time-table di giornata.
2. 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).
3. Le gare vengono svolte a tempo cronometrate o collettive, con partenza di tutti i piloti insieme, nello stesso tempo, secondo le seguenti modalità:
  - **Partenza a tempo cronometrate:** partirà il primo con il miglior tempo di qualifica. Dopo 5/10 secondi a discrezione del DdG il secondo con miglior tempo di qualifica. Dopo altri 5/10 secondi, a discrezione del D.d.G. il terzo con tempo di qualifica ed etc.
  - **Partenza collettiva** - con schieramento di tipo Formula Uno. Il pilota con il miglior tempo di qualifica si schiera per primo a favore di traiettoria, il secondo di lato (a una distanza non inferiore di 2Metri) arretrato di un metro, considerando l'asse delle ruote anteriori del secondo con quelle dell'asse posteriori del primo; il terzo parte in seconda fila arretrata di 4 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 2Metri dal terzo, arretrato di un metro, considerando l'asse delle ruote anteriori del secondo con quelle dell'asse posteriori del primo etc... La partenza sarà tramite semaforo o alzata di bandiera il segnale di partenza dovrà essere visibile da tutti i partecipanti
4. Il tipo di partenza nelle gare endurance ed il relativo schieramento di partenza per tutte le categorie dovrà essere effettuato lungo un solo lato della pista e dovrà essere sufficientemente lungo da ospitare tutti i partecipanti, con i Side by Side affiancati alla giusta distanza l'uno dall'altro. I Side by Side verranno posizionati a lato a lisca di pesce in direzione del senso di marcia a motore acceso.
5. Il segnale di partenza verrà dato dal DdG mediante una bandiera che alzerà dal basso verso l'alto, dopo il segnale di via i partecipanti partiranno uno alla volta mediante la stessa procedura a distanza distaccati (5/10 SECONDI a discrezione del Direttore di gara) tra un partecipante e un altro.
6. Al Pilota che 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 compromette in modo evidente la prestazione, mezzo di altra categoria, deve agevolare il sorpasso - penalità di 10 secondi, da sommare al suo tempo di gara. La decisione sarà presa a discrezione del D.d.G.

**Art. 5 - Gara**

1. Le prove Racing si disputeranno su 2 batterie di 12 minuti + 2 giri.
2. Le prove Endurance si disputeranno su una batteria di 60 minuti (un'ora) + 2 giri.
3. Ogni pilota potrà iscriversi a una sola categoria

**Art. 6 - Box**

1. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
2. Ogni partecipante dovrà avere un suo estintore (carico e con capacità minima di 6l adatto allo scopo) pronto all'uso con meccanico dedicato nel momento del rifornimento.
3. Durante l'assistenza è obbligatorio che il quadriciclo sia posizionato sopra un tappeto assorbente così che possa trattenere eventuali fuoriuscite di liquidi inquinanti (misura minima 200x300 cm).

**Art. 7 - Punteggio**

1. Si applicano le disposizioni previste al Titolo II - art. 26 - Campionato Italiano Quad.

**Art. 8- Premiazioni**

1. Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata.
2. Le categorie premiate saranno: UTV1 - UTV2 - UTV3.
3. I premi dovranno essere coppe o trofei.
4. Rimane a discrezione dell'Organizzatore assegnare premi ad altre categorie, partecipanti, ecc..
5. In caso di reclamo in corso, o accertamenti tecnici limitatamente alla categoria oggetto del reclamo, la premiazione avverrà sub iudice.
6. 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.

**Art. 9 - Norme comuni**

1. Per quanto non contemplato dal presente Regolamento, si applicano le disposizioni previste al Titolo II - Campionato Italiano Quad.

**TITOLO IX - CAMPIONATO ITALIANO RACING SIDEBYSIDE - REGOLAMENTO TECNICO****Art. 1 - Protezioni e sicurezza**

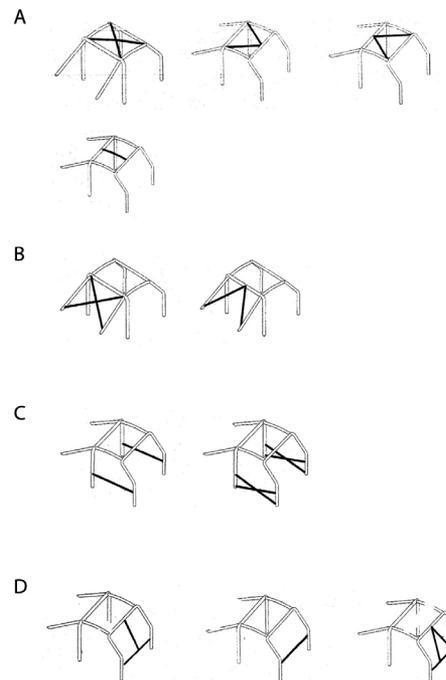
1. Si indicano di seguito principi in tema di protezione e sicurezza dei quadricicli:
  - a) Gabbia o armatura di sicurezza (Rollcage) - struttura multi-tubolare installata nell'abitacolo il più vicino possibile alla scocca con la funzione di limitare le deformazioni della scocca (telaio) in caso di incidente. Il montaggio di una gabbia di sicurezza è obbligatoria per tutte le categorie. La stessa può essere saladata o imbullonata. Essa può essere: 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.  
Oppure rinforzando l'originale, alcuni esempi.
    - Allegato A (tetto)
    - Allegato B (parte posteriore)
    - Allegato C (rinforzi laterali)
    - Allegato D (parabrezza)
 La sola categoria UTV1 potrà correre con il Rollcage originale senza l'obbligo di rinforzi aggiuntivi, anche se fortemente consigliati.  
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.  
I Side by Side dovranno montare un tetto che dovrà coprire tutta la parte superiore Rollcage a protezione del pilota e passeggero.  
Può essere composto dai seguenti materiali:
    - lamiera di metallo con uno spessore minimo di 2 mm
    - alluminio con uno spessore minimo di 3 mm
    - poliestere con spessore minimo di 5 mm Possono essere saldati o imbullonati sulla parte Rollcage
 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.
  - b) Parabrezza UTV - non obbligatorio - deve essere in materiale di policarbonato trasparente con uno spessore minimo di 4 mm e può coprire solo una parte (quella inferiore - mezzo parabrezza).  
In alternativa al parabrezza in policarbonato è permesso montare una rete, che può coprire anche tutta l'apertura anteriore del parabrezza, saldamente attaccata alla gabbia di sicurezza con seguenti caratteristiche:
    - Spessore minimo della fettuccia: 3 mm
    - Larghezza minima della fettuccia: 25 mm.
    - Dimensione massima dell'apertura (tra una fettuccia e l'altra): 100 x 100 mm.
  - c) 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.

Devono avere le seguenti caratteristiche:

- Spessore minimo della fettuccia: 3 mm
  - Larghezza minima della fettuccia: 25 mm.
  - Dimensione massima dell'apertura (tra una fettuccia e l'altra): 100 x 100 mm.
- d) **Cinture UTV** - E' obbligatorio montare le cinture di sicurezza con minimo 5 punti. Le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto di ancoraggio separato e devono essere fissate saldamente al telaio. L'uso di una cintura con minimo 5 o 6 punti di fissaggio è obbligatoria. 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 o quando le parti metalliche o le fibbie sono deformate o arrugginite. Ogni cintura che non funziona perfettamente deve essere sostituita. Almeno un taglia-cinture per ogni Pilota deve essere in permanenza a bordo. Deve essere facilmente accessibile dal pilota e dal copilota seduti e con le cinture allacciate.
- e) **Sedile UTV** - tutti i sedili devono essere di tipo/uso avvolgente (tipo rally), devono avere struttura integra 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.
- f) **Interruttore 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.
- g) **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).

Le categorie utv1 potranno correre con l'impianto luci posteriori (posizione e stop) originali (funzionante).

- h) **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.
- i) **Barre Laterali** - i Side by Side dovranno avere una barra di protezione antintrusione sia sul lato dx che sx. La barra dovrà delimitare l'ingombro laterale delle ruote (le ruote non dovranno sporgere sul lato oltre la barra). La barra dovrà essere in acciaio e dovrà essere fissata saldamente al telaio. La barra dovrà essere posizionata in asse considerando una linea tra il centro ruota anteriore e quello posteriore (tolleranza di 5cm).
- j) **Retrovisori** - La visuale posteriore deve essere assicurata da due retrovisori esterni, uno sulla parte sinistra e uno sulla parte destra, il retrovisore interno è facoltativo. Si potranno usare retrovisori di serie.
- k) **Estintore** - minimo 2 kg installato in zona accessibile da parte del pilota e commissari di percorso
- l) **Abbigliamento e dotazione di sicurezza del pilota**: tuta ignifuga, guanti ignifughi di varie marche (OMP, SPARCO o similari), casco omologato CE. E' obbligatorio indossare indumenti protettivi ignifughi come standard FIA 8856-2000.



## TITOLO X - CAMPIONATO ITALIANO SUPERMARE QUAD CROSS

### Art. 1 - Disposizioni generali

1. La FMI indice, per l'anno 2021, il "Campionato Italiano Supermare Quad Cross".
2. Il calendario del Campionato Italiano Supermare Quad Cross è strutturato in 3 prove da disputarsi in 2 batterie (6 corse), selezionate all'interno del calendario dei Campionati Internazionali d'Italia Supermarecross.
3. Le Categorie istituite per il Campionato Italiano Supermare Quad Cross sono le seguenti:
  - a) QX1 Internazionale
  - b) Sport
  - c) JF250
4. I piloti che partecipano al Campionato Italiano Quad Cross si iscrivono nella stessa categoria anche nel Campionato Supermare Quad Cross.
5. I titoli di Campione Italiano verranno assegnati nelle diverse categorie solo nel caso in cui abbiano aderito **minimo 3 piloti per tutte le categorie**.
6. Per le categorie QX1 Internazionale, Sport e JF250 le gare si compongono di n° 2 manches di 15 minuti + 2 giri.
7. Per quanto non contemplato nel presente Titolo valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento del Campionato Italiano Quad Cross **2022**.

### Art. 2 - Iscrizioni e tasse

1. Per quanto concerne la partecipazione dei piloti alle gare di Campionato, si applicano le disposizioni di cui all'art. 5 comma 2.
2. Per le categorie QX1 Internazionale e Sport:
  - il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in € 100,00
  - il costo dell'iscrizione all'intero Campionato di n° 3 prove è fissato in € 240,00 (duecentoquaranta)
3. Per la categoria JF250:
  - il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in € 70,00
  - il costo dell'iscrizione all'intero Campionato di n° 3 prove è fissato in €150,00
4. E' 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 sul sito [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) con diritto di precedenza per i piloti che formulano l'iscrizione unica per l'intero Campionato.

### Art. 3 - Prove Libere e Qualifiche

1. Per le categorie QX1 Internazionale e Sport:
  - ogni pilota ha a disposizione nel giorno di gara n° 1 turno di prove libere e qualifiche per un totale di 20 minuti (5 minuti di prove libere + 15 minuti di prove cronometrate).
2. 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 15 minuti (5 minuti di prove libere + 10 minuti di prove cronometrate).

### Art. 4 - Percorso

1. Lungo il tracciato di gara dovrà essere previsto uno o più punti per agevolare il sorpasso a doppia traiettoria. Le due traiettorie dovranno essere di uguale lunghezza e larghezza.
2. Potranno essere previste due soluzioni:
  - a) dovrà avere lunghezza minima 30m e larghezza minima utile di percorrenza 5m (ne sarà sufficiente almeno una)
  - b) dovrà avere lunghezza minima 20m e larghezza minima utile di percorrenza 5m (ne saranno sufficienti almeno due)
3. Potranno essere realizzate una o entrambe le soluzioni.

### Art. 5 - Punteggi

1. I punteggi da assegnare per la classifica, in ciascuna 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 saranno i seguenti:

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

### Art. 6 - Premi

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

### Art. 7 - Contributo federale

1. Ad ogni Organizzatore verrà riconosciuto un contributo federale, secondo quanto previsto dalla Circolare Sportiva FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale.

## TITOLO XI - CAMPIONATO ITALIANO SIDECAR CROSS

### Art. 1 - Disposizioni generali

1. La FMI indice, per l'anno 2021, il "Campionato Italiano Sidecar Cross".
2. Sono ammessi tutti i sidecar per il fuoristrada tranne quelli con telaio snodato.
3. Vengono istituite le seguenti 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.
4. L'eventuale sostituzione del passeggero potrà essere effettuata una sola volta ed entro il termine delle O.P., fermo restando che il pilota 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.
5. Le prove, con titolazione nazionale saranno un numero massimo di 6 (12 corse) tutte abbinate a prove del Campionato Italiano QuadCross o Motocross.

### Art. 2 - Iscrizioni e tasse

1. **Le iscrizioni alle singole gare devono essere effettuate entro il 5° giorno antecedente la gara (il mercoledì se la gara è di domenica) utilizzando unicamente il sistema informatico SIGMA - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni FMI - accessibile al seguente link: [sigma.federmoto.it](http://sigma.federmoto.it) e versando la prevista tassa di iscrizione, che dovrà avvenire contestualmente, attraverso i metodi di pagamento indicati nel sistema informatico SIGMA.**
2. Il costo dell'iscrizioni ad una singola prova sono i seguenti:
  - a) Equipaggi in possesso di licenza FMI: gratuito;
  - b) Equipaggi in possesso di licenza straniera: Euro 80,00.

### Art. 3- Percorso di gara

1. Le prove si disputeranno in impianti omologati dalla Federazione Motociclistica Italiana, secondo quanto previsto nel Regolamento Impianti, approvato annualmente dal Consiglio Federale.

### Art. 4 - Numeri di gara e Tabelle porta-numero

1. Il numero di gara verrà confermato alla prima prova di Campionato e verrà mantenuto per l'intera stagione.
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.
3. 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. 5 - Operazioni Preliminari

1. Le O.P. sono previste il giorno della gara e quello precedente la stessa negli orari fissati nel R.P. della specifica manifestazione.

### Art. 6- Verifiche Tecniche

1. Le verifiche tecniche consistono nella punzonatura dei sidecar.
2. I sidecar dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare fino a 2 sidecar anche di marca diversa e potrà sostituirli solo tra un turno di prove e l'altro, oppure solo tra una corsa e l'altra.
3. Gli equipaggi una volta entrati nel pre-parco non potranno più sostituire il mezzo.
4. 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).
5. 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 del Regolamento "Controlli Fonometrici" e sarà eseguita all'interno di una zona delimitata da transenne o fettuccia dove potrà accedere solo il pilota con il proprio mezzo.

### Art. 7 - Prove Ufficiali

1. Il giorno della gara i piloti hanno a disposizione un turno di prove libere.
2. Se gli equipaggi verificati sono più di 24 partenti verranno formati due gruppi "A" e "B".
3. La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle qualifiche.

### Art. 8 - Qualifiche

1. Il giorno della gara viene previsto un turno di prove cronometrate di 10 minuti, a discrezione del D.d.G.
2. Per l'ammissione alla gara è obbligatorio percorrere almeno 1 giro del circuito durante le prove cronometrate.
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 miscellanea dei tempi dei due gruppi che varrà per l'accesso alla partenza.
4. Se gli equipaggi fossero più di 24 ma meno di 32, i concorrenti dal 25° al 31° tempo verranno esclusi dalla partenza.
5. Se gli equipaggi fossero più di 32, verrà costituita una finale B con gli equipaggi esclusi dalla finale A.

### Art. 9 - Procedura di partenza

1. La partenza sarà collettiva con motore acceso.
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.
3. Su disposizione del Direttore di Gara inizierà lo schieramento alla griglia di partenza.

4. Dal momento in cui un equipaggio ha occupato la posizione di partenza, questa non può più essere modificata.
5. È altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto. Un Pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa abbia preso il via. La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.
6. 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. Nessuno, tranne gli Ufficiali di Gara ed i fotografi, sarà ammesso nell'area di partenza. 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. È vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.

#### Art. 10 - Gara

1. Si disputerà su due gare di 15 minuti più 2 giri, una da effettuarsi al mattino e una al pomeriggio, intervallate, se possibile, da 120 minuti tra la fine della prima corsa e l'inizio della seconda.
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. Medesima procedura e schema di composizione verrà adottato anche per la seconda corsa del gruppo in questione.
3. La procedura di partenza verrà espletata dal Direttore di Gara.
4. All'equipaggio che non dovesse rispettare le disposizioni del Direttore di Gara verrà interdetta la partecipazione alla corsa.
5. Gli equipaggi che non partono o si ritirano durante la prima corsa potranno comunque prendere parte alla seconda.

#### Art. 11 - Falsa partenza

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

#### Art. 12 - Arresto di una corsa

1. Nel caso in cui l'arresto di una corsa avvenga dopo il 70% del tempo previsto di gara, essa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dallo attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
2. Nel caso in cui l'arresto di una corsa avvenga prima del 70% del tempo previsto di gara, essa sarà annullata.

#### Art. 13 - Manifestazioni soppresse

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 decisa dal Direttore di Gara. Di tale decisione dovrà essere data comunicazione immediata al Commissario di Gara Delegato, agli equipaggi ed alla FM.
2. In caso di annullamento delle due corse, la classifica di giornata sarà redatta secondo i risultati delle qualificazioni cronometrate.
3. Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta all'equipaggio vincitore.

4. Gli equipaggi che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea d'arrivo.
5. Per essere classificati entrambi i componenti dell'equipaggio dovranno trovarsi sul sidecar mentre superano la linea di arrivo.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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).
11. **Campionato Italiano Moto Club:** Squadre di Moto Club sono iscritte e denominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la FMI, senza alcuna aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti partenti appartenenti allo stesso Moto Club.  
La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara.

#### Art. 14 - Attraversamento della linea di arrivo

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

#### Art. 15 - Punteggio

1. Se non diversamente disposto, per ogni manifestazione e soltanto agli equipaggi che abbiano effettuato il 70% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore saranno assegnati i seguenti punteggi:

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

2. Per le premiazioni di giornata, dalla classifica assoluta di giornata verranno premiati i primi 3 equipaggi, compresi anche i piloti con Licenza straniera, con due coppe per ogni equipaggio.
3. La classifica assoluta ai fini della premiazione della gara è data dalla somma dei punti ottenuti dal pilota nelle corse disputate.
4. In tutte le manifestazioni è obbligatoria la presenza dei primi 3 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. 16 - Classifica finale**

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) con lo scarto delle due peggiori corse. È eventualmente considerato scarto un numero massimo di 2 corse a cui il pilota non ha partecipato.
2. Prenderanno punti per la classifica finale di Campionato sia i partecipanti con Licenza italiana sia con Licenza straniera.
3. Se al termine del Campionato due o più piloti 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
4. Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste.
5. La prova di Campionato sarà ritenuta valida se sarà disputata almeno una corsa.

#### **Art. 17 - Riparazioni e assistenza / Taglio di percorso.**

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
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.
3. Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.
4. Gli equipaggi che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista. La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.
5. Le comunicazioni radio con i Piloti sono vietate.
6. E' 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 proporrà ulteriori sanzioni
7. 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.
8. Tutte le riparazioni del mezzo al paddock devono essere fatte con un tappeto assorbente.

#### **Art. 18- Circolazione dei veicoli**

1. La circolazione dei veicoli all'interno dell'area dell'impianto può essere consentita solo per necessità di carattere operativo e nel rispetto delle più elementari norme di comportamento.

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

#### **Art. 19 - Giro di ricognizione**

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. 20 - Sicurezza**

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

#### **Art. 21 - Abbigliamento**

1. Il casco deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove e le gare e deve essere omologato secondo le direttive stabilite nel Regolamento Tecnico Motocross.
2. E' obbligatorio l'uso della pettorina/paraschiene.
3. E' 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.
4. E' vietato l'uso di lenti a strappo durante tutte le fasi di gara. Il mancato rispetto di tali disposizioni comporterà una sanzione, applicata dai Commissari di Gara, pari all'importo di € 50,00.

#### **Art. 22 - Reclami**

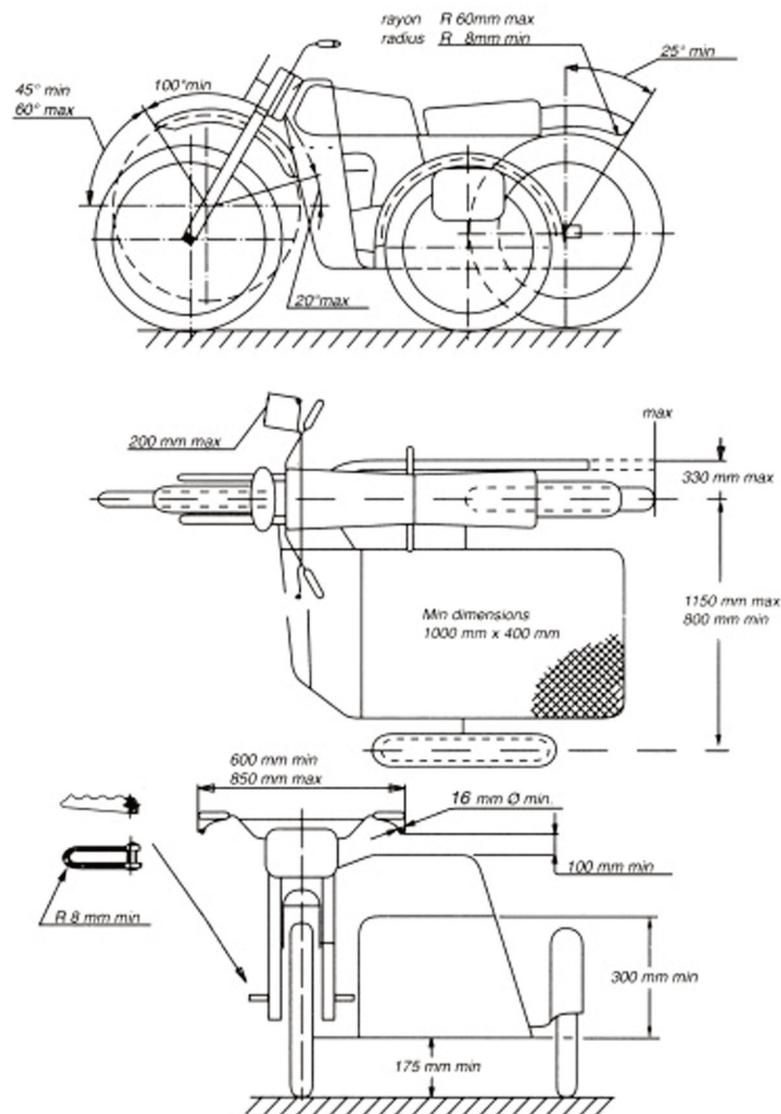
1. I reclami dovranno essere presentati nei termini e con le modalità previste dall'RMM ed accompagnati dalla relativa tassa.

#### **Art. 23 - Norme comuni**

1. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono in quanto applicabili le norme del Regolamento Motocross - Titolo I.

## TITOLO XII - CAMPIONATO ITALIANO SIDECAR CROSS - REGOLAMENTO TECNICO

1. La trazione sarà unicamente sulla ruota posteriore del motociclo.
2. Il manubrio deve essere fissato solidamente alla forcella; sarà posizionato ad un'altezza al di sopra del punto centrale del sedile.
3. 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.
4. 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.
5. Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera conveniente e indipendente contro tutti i contatti con il suolo.
6. Sono vietati i sidecars snodati
7. 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.
8. 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).
9. L'altezza libera dal suolo del veicolo, misurata quando il motociclo è carico non deve essere inferiore a mm. 175.
10. Per i sidecars la ruota posteriore e la ruota del sidecar devono essere coperte e protette con un materiale rigido.
11. 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.
12. 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. L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve superare la tangente verticale del bordo posteriore del pneumatico posteriore.
13. Nel caso in cui la piattaforma del sidecar sia più corta del pneumatico posteriore del motociclo, il tubo di scappamento non deve superare il bordo posteriore dello pneumatico stesso.



**TITOLO XIII - DISPOSIZIONI FINALI E DI RINVIO**

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 comma 7 lettera q) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale e pubblicato sul sito istituzionale, nell'apposita sezione dedicata all'attività Quad e Sidecar Cross.
2. Il Comitato Quad e Sidecar Cross si riserva di proporre al Consiglio Federale modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, dandone adeguata comunicazione sul sito istituzionale/sezione motocross attraverso la pubblicazione delle norme modificate od integrate.
3. In caso di dubbi interpretativi nati dalla applicazione della presente regolamentazione, ciascun tesserato potrà inviare a mezzo mail apposita comunicazione scritta all'attenzione del Comitato Quad e Sidecar Cross richiedendo le necessarie informazioni in merito. Il Comitato Quad e Sidecar Cross fornirà, con apposita circolare da pubblicarsi sul sito istituzionale la corretta interpretazione da assegnarsi alla prescritta regolamentazione.
4. Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare Regolamento di Giustizia, Regolamento Organico Federale, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, Circolare Sportiva e Circolare FMI.
5. Il Codice Etico FMI rappresenta la fondamentale garanzia del corretto e trasparente funzionamento della Federazione, nel perseguimento della propria missione istituzionale e dei propri obiettivi, ed è posto a tutela delle aspettative etiche e di condotta morale di tutti i portatori di interesse.