

PARTE VENTESIMA

Regolamento Motoslitte

Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1.1 - Sono definite gare di motoslitte quelle manifestazioni agonistiche che si svolgono su piste permanenti o provvisorie e su tracciati a percorso predeterminato, ben innevate ed adeguatamente battute da mezzi idonei e, comunque, trattate in modo tale da garantire il miglior galleggiamento in ogni situazione.

Art. 2 - CLASSIFICAZIONE DELLE GARE

- 2.1 - In relazione al tipo di svolgimento, le gare si dividono in:
- a) velocità;
 - b) regolarità o enduro;
 - c) cross o snow cross;
 - d) raduni e concentrazioni;
 - e) tentativi di primato;
 - f) velocità in salita;
 - g) su ghiaccio in pista.

Art. 3 - MANIFESTAZIONI

- 3.1 - Il Campionato Italiano, le gare Nazionali e Internazionali si disputano secondo la formula dello snow cross nel rispetto del presente regolamento.
Sarà cura della F.M.I. nominare il D.d.G. che dirigerà le manifestazioni.

Art. 4 - CARATTERISTICHE DELLE PISTE

- 4.1 - Pista o tracciato di gara è lo spazio compreso fra le linee ideali che uniscono le bandierine di delimitazione o la fettuccia per ciascuno dei due lati della pista.
- 4.2 - I due lati della pista devono essere segnalati con fettuccia o per mezzo di bandierine aventi una superficie minima di cmq 200, con colori contrastanti con la neve e diversi fra loro permettendo di individuare meglio i due lati della stessa. Anche la fettuccia deve essere di colore diverso per i due lati.
- 4.3 - La distanza di collocamento delle bandierine è fissata in metri 5 nei rettilinei ed in metri 3 nelle curve esterne.
Queste sono misure di distanza massima tra una bandierina e l'altra.
- 4.4 - I bastoncini di sostegno devono essere di sezione massima di mm. 15 e di altezza adeguata onde permettere alla bandierina di essere posta ad almeno cm. 25 al di sopra del manto nevoso.
- 4.5 - Almeno il raggio interno delle curve, il rettilineo di partenza ed i punti pericolosi dovranno comunque essere sempre delimitati con la stesura di fettuccia stracciabile all'urto, sostenuta da paletti del diametro massimo di mm. 25 e che permettano alla fettuccia di essere ben tesa ad almeno cm. 40 sopra il manto nevoso.
La linea sulla quale viene posta la fettuccia è la continuazione della linea individuata dalle bandierine.

- 4.6 - è opportuno per questioni di sicurezza, onde evitare il taglio del percorso e la fuoriuscita accidentale dei mezzi, ricavare lungo tutto il percorso o almeno all'interno delle curve un muretto di neve di altezza non inferiore a cm. 50 con angolo retto verso l'interno della pista. La lunghezza totale della pista non deve essere inferiore a m. 700 e superiore a m. 1.400 prendendo tali misure a m. 1 dal bordo interno della pista stessa.
- 4.7 - Le altre misure relative alla pista sono:
 a) Larghezza minima della partenza m. 20;
 b) Larghezza minima della pista m. 6;
 c) Raggio interno minimo delle curve m. 3.
- 4.8 - Tracciando la pista si raccomanda di evitare passaggi con pendenze trasversali che potrebbero provocare il ribaltamento dei mezzi.

Art. 5 - ZONA DI PARTENZA

- 5.1 - Di norma la partenza viene collocata sul rettilineo principale, possibilmente a ridosso della curva che immette sullo stesso in posizione sicura sia per il pubblico sia per i piloti. Se lo spazio lo consente, fare in modo che la zona di allineamento non sia interessata dal transito durante la gara.
- 5.2 - Accanto alla partenza, deve essere allestito il Parco Conduttori, adeguatamente recintato ed in grado di contenere tutti i mezzi dei piloti iscritti. Esso deve comunicare con la pista per mezzo di una porta di uscita sita di norma a monte della partenza e di una porta d'entrata sita a valle della partenza. Questi accessi devono essere custoditi da apposito personale. Al Parco Conduttori è annesso il parco prove, ovvero una zona di dimensioni idonea alla carburazione dei mezzi, alla prova di velocità e frenata, interamente recintata e vigilata. Deve essere inoltre allestita una zona di attesa alla partenza, dentro la quale devono trovarsi i piloti con i relativi mezzi.
- 5.3 - A tali zone è vietato l'accesso al pubblico mentre può accedere il personale contraddistinto da apposito pass; alla zona di partenza possono accedere solo i piloti ed il personale di pista dell'organizzazione. In zona di partenza sarà inoltre collocata la cabina di cronometraggio dotata di corrente elettrica e di riscaldamento.

Art. 6 - SEGNALAZIONI

I preparativi alla partenza e la gara stessa sono contraddistinti dai vari tipi di segnalazione atte a comunicare con i piloti. Esse sono effettuate a mezzo di cartelli e/o bandiere. Questi i loro significati:

- 6.1 - cartello bianco di dimensioni minime cm. 20 X 30 con scritte nera: 15 su un lato e 5 sull'altro:
 • viene esposto dal Direttore di Gara ed indica il tempo di attesa alla partenza; viene esposto ai piloti prima la scritta 15, trascorsi 15 secondi viene girato ed esposto il 5; trascorsi questi ulteriori 5 secondi, nei successivi 5 secondi il Direttore di Gara darà il segnale di partenza;
- 6.2 - bandiera Nazionale:
 • partenza; viene sempre data dal basso verso l'alto tenendo la bandiera possibilmente nella mano non visibile dallo schieramento di partenza. In alternativa alla bandiera può essere usato il semaforo: i piloti partono quando si accende la luce verde;

- 6.3 - bandiera a scacchi bianchi e neri:
 • arrivo;
- 6.4 - bandiera rossa:
 • arresto immediato di tutti i piloti;
- 6.5 - bandiera gialla:
 • fissa: pericolo, rallentare; prestare attenzione per ostacolo in pista; divieto di sorpasso fino al superamento dell'ostacolo;
 • agitata: pericolo grave, rallentare ed all'occorrenza fermarsi; prestare la massima attenzione all'ostacolo in pista ed agli eventuali interventi di soccorso; divieto assoluto di sorpasso;
- 6.5 - bandiera blu:
 • attenzione, concorrente alle spalle, state per essere doppiati, cedere il passo;
- 6.6 - bandiera verde:
 • pista libera, autorizzazione ad uscire dalla zona di attesa; sarà esposta fino al completamento dello schieramento.
- 6.7 - bandiera nera:
 • esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente di arrestarsi immediatamente;
- 6.8 - bandiera bianca e nera:
 • esposta immobile assieme ad un numero bianco su pannello nero indica al pilota con il numero corrispondente che è ammonito per comportamento scorretto;
- 6.9 - cartello cm. 30 x 60 con fondo giallo e croce di S. Andrea rossa e numero 2 in centro:
 • due giri al termine della corsa;
- 6.10 - cartello come sopra con numero 1 in centro:
 • un giro al termine della corsa;
- 6.11 - tabellone orologio cm. 100 x 100:
 • permette ai piloti di sapere il tempo di corsa trascorso.

Art. 7 - SEGNALATORI DI PERCORSO

- 7.1- Lungo il tracciato vanno obbligatoriamente dislocati dei Segnalatori di percorso. I loro nomi e la loro dislocazione dovranno essere notificati al Commissario di Gara. La loro funzione è di segnalare eventuali situazioni di pericolo che si dovessero verificare nelle fasi di gara e di annotare eventuali infrazioni che verranno comunicate al D. di G.

Art. 8 - GARE

- 8.1 - Il Campionato Italiano, le gare Nazionali ed Internazionali adottano la formula dello snow cross. Il Campionato Italiano si svolgerà su 6 prove che verranno organizzate nel periodo compreso tra il 1 gennaio 2010 ed il 30 aprile 2010.

Art. 9 - CLASSI

- 9.1 - Campionato Italiano ed Internazionali d'Italia, **Tabella Rossa**:
 a) Unica: Motoslitte antecedenti il 31/03/07 da 440cc 2T A 800cc 2T e fino a 1400cc 4T e motoslitte posteriori al 31/03/07 600cc 2T libere fino a 1200cc 4T.
- 9.2 - Trofeo Italia, **Tabella Gialla**:
 a) classe 500: da 250cc. a 500cc 2T fino a 1100 4T.
 b) classe 800: da 501cc. a 800cc 2T e da 1101 fino a 1400 4T.

Art. 10 - PILOTI AMMESSI

- 10.1 - Nelle due classi del Campionato Italiano Motoslitte sono ammessi tutti i piloti in possesso delle licenze Fuoristrada e coloro che sono in possesso di licenza Elite e **saranno contraddistinti con la tabella rossa.**
- 10.2 - La partecipazione al Trofeo Italia è aperta a tutti i piloti che non hanno mai preso parte a Campionati Italiani Motoslitte precedenti. I piloti possono partecipare con qualsiasi motoslitte e con licenza **Fuoristrada** fermo restando il limite di età per la guida di motoslitte con cilindrata superiore ai 500 cc., salvo eventuali deroghe concesse dalla FMI.
- 10.3 - È consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso di licenza F.I.M. e relativo Nulla Osta della Federazione di appartenenza. È consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla U.E.M. in possesso di licenza Nazionale e relativo Nulla Osta.
- 10.4 - I piloti che in passato sono già stati titolari di licenza nazionale o internazionale di altra specialità, potranno disputare un massimo di tre gare in **Tabella Gialla** del Trofeo Italia nella stagione di esordio, dopo di che dovranno passare in **Tabella Rossa** del Campionato Italiano. L'anno successivo gli stessi dovranno obbligatoriamente passare in **Tabella Rossa** del Campionato Italiano, indipendentemente dal numero di gare alle quali hanno preso parte e dalla posizione di classifica ottenuta nel Trofeo.
- 10.5 - Il pilota potrà partecipare ad una sola classe.
- 10.6 - **Le squadre di club e/o industria devono essere formate da 3 piloti. Al fine della classifica verrà scartato il pilota che ha realizzato il minor punteggio totale delle manche.**

Art. 11 - ISCRIZIONI

- 11.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., a mezzo Fax o E-Mail, al Promotore. Per le modalità e tassa d'iscrizione vedi Norme Generali **Motocross**. È tuttavia possibile iscriversi direttamente in sede di Operazioni Preliminari, dietro versamento della tassa doppia.

Art. 12 - OPERAZIONI PRELIMINARI

- 12.1 - Sono obbligatorie per tutti i piloti; verranno effettuate il giorno della gara dalle ore **8.00** alle ore **9.00** (salvo gare in notturna).

Art. 13 - VERIFICHE TECNICHE

- 13.1 - Saranno effettuate dalle ore **9.00** alle ore **9.45**. Ad ogni pilota sarà consentito verificare un solo mezzo.
- 13.2 - La motoslitte dovrà essere presentata priva di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato ben visibile sia nella parte anteriore che sui fianchi della motoslitte, che dovranno essere:
- Per i partecipanti al Campionato Italiano ed Internazionali d'Italia fondo rosso e numero bianco;
 - Per i partecipanti al Trofeo Italia fondo giallo e numero nero.
- I concorrenti sopra e sotto indicati campionati e trofeo avranno l'obbligo di applicare lo sponsor sulla tabella fornito dal promoter, pena l'esclusione dalla gara.

Gli organizzatori dovranno provvedere a fornire personale specializzato per collaborare con il Commissario di Gara ad apporre le punzonature sui mezzi. La punzonatura deve essere apposta nella parte posteriore destra del telaio, nell'angolo individuato fra la parte terminale della motoslitte ed il poggiatesta alla fine della sella in basso.

Art. 14 - NUMERO DI PILOTI AMMESSI AD OGNI GARA PER SINGOLA CLASSE

- 14.1 - Sarà ammesso alla partenza della gara per ogni singola classe numero massimo di 30 piloti: nel caso in cui in una classe il numero dei piloti presenti alle operazioni preliminari fosse superiore a 30, si dovranno disputare 2 batterie di qualificazione di 8 minuti più 1 giro in ognuna delle quali prenderà parte il 50% dei piloti iscritti; la composizione delle due batterie avverrà tramite sorteggio; si qualificheranno i primi 15 piloti classificati in ogni singola batteria i quali parteciperanno alle corse valide per il Campionato Italiano e Trofeo Italia.
- 14.2 - **Trofeo Italia: se il numero complessivo di entrambe le classi non supera il massimo di 30 piloti, le classi verranno unite. Comunque le classifiche si dividono per classe (500 e 800).**

Art. 15 - PROVE DEL PERCORSO E PROVE LIBERE

- 15.1 - La pista non può essere assolutamente provata nel giorno precedente la gara. Sono invece obbligatorie le prove libere il giorno della gara che avranno indicativamente i seguenti orari: **dalle ore 9.50 alle ore 10,00 la classe Unica, dalle ore 10,05 alle ore 10.15 il Trofeo Italia.** Il Direttore di Gara ha facoltà di concedere un giro di ricognizione prima dell'inizio di ogni corsa.

Art. 16 - SCHIERAMENTO DI PARTENZA

- 16.1 - I piloti dovranno trovarsi almeno 5 minuti prima di ogni partenza nelle zone preposte, il mancato accesso alla zona nei tempi previsti, comporterà l'esclusione dalla corsa. Alla partenza potranno essere allineati un numero massimo di 30 piloti sistemati su 3 file così suddivisi: 12 in prima fila, 10 in seconda fila e 8 in terza fila; la distanza tra ogni fila è di m. 1. Nella zona di partenza, non è consentito l'accesso a persone non autorizzate dall'organizzazione. È quindi vietato l'accesso a meccanici o altre persone per aiutare i piloti a "scaricare" la neve dal cingolo.

Art. 17 - COMPOSIZIONE DELLO SCHIERAMENTO DI PARTENZA

- 17.1 - La composizione dello schieramento di partenza avverrà nel seguente modo:
- prima gara di Campionato: in base alla classifica finale del Campionato dell'anno precedente o a sorteggio qualora nell'anno precedente il Campionato non sia stato effettuato o non sia stato ritenuto valido;
 - gare successive: in base alla classifica delle gare precedenti, per i piloti non inclusi nelle classifiche sopra elencate, si procederà al sorteggio da parte della Segreteria di Gara alla presenza di almeno due rappresentanti dei piloti.
- L'ordine di chiamata al cancelletto di partenza della prima corsa sarà valido anche per le successive che si disputeranno nello stesso giorno.

Art. 18 - PROCEDURA DI PARTENZA

- 18.1 - All'inizio della procedura di allineamento verrà innalzata la bandiera verde che rimarrà esposta fino a quando tutti i piloti avranno preso posizione.
- 18.2 - Verrà quindi acceso il semaforo che indica l'imminente partenza con la 1° luce rossa, trascorsi 5 secondi si accende la 2° luce rossa, trascorsi ulteriori 5 secondi si accende la 3° luce rossa, da questo istante fino ad un massimo di 5 secondi scattano le luci verdi, indicando il via della corsa.
- 18.3 - In alternativa al semaforo può essere usata la bandiera nazionale nel seguente modo, rimane invariata la procedura di allineamento con bandiera verde, sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà innalzato un altro cartello indicante i 5 secondi, trascorsi i quali, nei cinque secondi successivi, sarà dato il via alla corsa, alzando la bandiera nazionale dal basso verso l'alto.
- 18.4 - Qualora il Direttore di Gara dovesse rilevare delle irregolarità in partenza; i piloti ne avranno immediata comunicazione per mezzo della relativa segnalazione con bandiera rossa. I piloti dovranno riallinearsi nello stesso ordine; il pilota che causa la falsa partenza sarà retrocesso all'ultimo posto dello schieramento di partenza. Se lo stesso pilota causa una seconda falsa partenza nella stessa corsa, sarà escluso dalla corsa.

Art. 19 - DURATA DELLE CORSE

- 19.1 - La prima corsa partirà alle ore 10.30. Per le gare di Campionato Italiano e Internazionale saranno disputate quattro (4) corse per la durata di 10 minuti più 2 giri, tutte valide per la classifica finale di Campionati; per le gare del Trofeo Italia saranno disputate tre (3) corse della durata di 7 minuti più 2 giri. Tra una corsa e l'altra della stessa classe dovrà intercorrere un tempo minimo di 30 minuti.

Art. 20 - RIPARAZIONE DEI MEZZI IN GARA

- 20.1 - Deve essere prevista una zona recintata e debitamente segnalata nei pressi dell'area di partenza, per la riparazione delle motoslitte durante la corsa. Tutte le riparazioni dovranno avvenire in detta area. In questa zona determinata i soli ammessi sono i meccanici che possono effettuare le riparazioni o la messa a punto dei mezzi.
- 20.2 - Tale zona deve avere una superficie non inferiore a mq. 100 e deve essere sorvegliata da personale dell'organizzazione il quale controllerà la regolarità degli interventi ed autorizzerà il rientro in pista dei piloti con la segnaletica prevista (bandiera verde). Possono inoltre essere eseguite riparazioni anche lungo la pista purché il mezzo sia portato all'esterno della pista in zona non pericolosa; in questo caso ogni aiuto esterno è vietato.
- 20.3 - Il pilota che rientra nel parco conduttori non potrà più rientrare in pista, pena l'esclusione dalla classifica della relativa corsa.

Art. 21 - SOSTITUZIONE DEL MEZZO

- 21.1 - Non è concessa alcuna sostituzione del mezzo completo; è tuttavia concesso sostituire ogni singolo particolare rotto ad esclusione del telaio in quanto punzonato.

Art. 22 - VERIFICHE FINALI

- 22.1 - Al termine dell'ultima corsa le prime 5 motoslitte classificate di ogni singola corsa più una motoslitte a sorteggio dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione del Commissario Delegato F. M. I. per le verifiche finali, per 30 minuti dal termine della corsa stessa.

Art. 23 - PUNTEGGI PER SINGOLA CORSA

- 23.1 - Si attribuiscono punti ai primi 20 piloti classificati in ogni singola corsa; il punteggio da attribuire è il seguente:

1° classificato	Punti	25
2° classificato	Punti	22
3° classificato	Punti	20
4° classificato	Punti	18
5° classificato	Punti	16
6° classificato	Punti	15
7° classificato	Punti	14
8° classificato	Punti	13
9° classificato	Punti	12
10° classificato	Punti	11
11° classificato	Punti	10
12° classificato	Punti	9
13° classificato	Punti	8
14° classificato	Punti	7
15° classificato	Punti	6
16° classificato	Punti	5
17° Classificato	Punti	4
18° Classificato	Punti	3
19° Classificato	Punti	2
20° Classificato	Punti	1

- 23.2 - Saranno classificati i piloti che avranno effettuato almeno il 75% dei giri fatti dal vincitore.

Art. 24 - CLASSIFICA FINALE DI CAMPIONATO ITALIANO

- 24.1 - La classifica finale di Campionato verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso del Campionato.

Art. 25 - CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO ITALIA E PASSAGGI DI CATEGORIA

- 25.1 - La classifica finale del Trofeo verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso delle gare disputate.
- 25.2 - Il primo pilota di entrambe le classi l'anno successivo dovranno passare nel Campionato Italiano Motoslitte **Tabella Rossa**. Dal Campionato Italiano **Tabella Rossa** possono retrocedere (a loro discrezione) **2 piloti**, in Trofeo Italia **Tabella Gialla**.
E' lasciata libera la scelta della classe alla quale iscriversi.

Art. 26 - CAMPIONATO INTERNAZIONALI D'ITALIA

- 26.1 - La classifica finale di Campionato verrà redatta sommando tutti i punti acquisiti nel corso del Campionato.
- 26.2 - La classifica finale assegnerà il titolo di Campione Internazionale d'Italia.
- 26.3 - L'uso del pettorale è obbligatorio ed il pilota dovrà esserne in possesso.
- 26.4 - Qualora il pilota ne fosse sprovvisto, l'organizzatore provvederà in tal senso, richiedendo, a scopo cautelativo, un'adeguata cauzione in denaro.
- 26.5 - Il pettorale dovrà essere restituito al termine della gara in cambio della restituzione della cauzione versata.

Art. 27 - CLASSIFICHE

- 27.1 - Per le classifiche individuali, sarà redatta una classifica per ogni corsa con il relativo punteggio valido ai fini del Campionato.
- 27.2 - Per la premiazione della manifestazione sarà redatta la classifica assoluta.
- 27.3 - In caso di parità di punteggio, a parità di corse, sarà discriminante il piazzamento dell'ultima corsa; nel caso in cui un pilota non abbia avuto punti in una corsa prevarrà il maggior numero di corse disputate.

Art. 28 - PREMI

- 28.1 - Al termine di ogni giornata di gare saranno premiati i primi 5 piloti di ogni singola categoria e la **prima squadra classificata al Campionato Italiano**.
- 28.2 - Alla fine del Campionato saranno erogati dalla Federazione Motociclistica Italiana i premi di merito ai primi cinque classificati della classe unica con i seguenti importi e solo per il Campionato Italiano
- Classe UNICA:
- 1° €600,00
- 2° €480,00
- 3° €360,00
- 4° €260,00
- 5° €160,00

Art. 29 - PUNTI SQUADRE

- 29.1 - I punti assegnati nelle gara a squadre di club, di marca o d'industria, saranno identici a quelli adottati per le classifiche individuali.

Art. 30 - ADEMPIMENTI ORGANIZZATIVI

- 30.1 - Oltre al materiale di cui ai precedenti articoli, che deve essere conforme alle disposizioni, è fatto obbligo al Comitato Organizzatore di ottemperare a quanto segue:
- a) la pista non deve distare più di m. 300 da una struttura ricettiva riscaldata in cui si dovranno svolgere le Operazioni Preliminari e dovrà inoltre garantire un riparo, in caso di tempo particolarmente ostile, ai piloti;
- b) nell'impossibilità di attenersi al precedente punto "a", si deve erigere un'apposita struttura (tenda, prefabbricato o simile), che permetta idoneo riparo e favorevole ambiente di lavoro per la segreteria, i Commissari di Gara, i cronometristi, ecc.;

- c) la pista deve essere preparata per sostenere la durata di tutta la gara; ciò significa che molta cura va rivolta allo spessore del manto nevoso, che deve tenere per l'intero svolgimento della gara e, qualora avesse a ridursi, in nessun punto devono apparire sassi, muretti e/o ostacoli fissi che possono compromettere la sicurezza e lo svolgimento della gara; se necessario, il Direttore di Gara potrà anche effettuare modifiche al percorso tra una corsa e l'altra. Per la preparazione della pista non è sufficiente una sola battitura; nei giorni precedenti la gara, il percorso deve essere battuto e fresato più volte e comunque il giorno della gara deve essere presente o fatto intervenire un mezzo battipista di idonee dimensioni qualora ci fosse la necessità di apporre modifiche alla pista o procedere alla sua sistemazione;
- d) in caso di nevicata prima o durante la gara, è necessario ribattere il tracciato fino a che risulti idoneo al regolare svolgimento della manifestazione;
- e) qualora le condizioni del tempo pregiudichino la sicurezza nello svolgimento della gara, (scarsa visibilità, nevicata intense o altro), il Direttore di Gara può apportare modifiche agli orari previsti dal Regolamento Particolare.
- f) è obbligatorio il riassetto della segnaletica di gara ove questa manchi ed induca piloti e pubblico a confondere il bordo della pista;
- g) il Direttore di Gara, prima dell'inizio di ogni gara, dovrà riunire tutti i segnalatori di percorso ai quali dovrà sintetizzare i loro compiti.

Art. 31 - CONTRIBUTO FEDERALE

- 31.1 - Agli organizzatori di ogni singola gara sarà erogato un contributo di €3.000,00

Art. 32 - NORME GENERALI

- 32.1 - Il casco deve essere di tipo omologato ed obbligatoriamente indossato; guanti e stivali devono essere di tipo cross o enduro; per l'abbigliamento è opportuno trovare una buona combinazione tra comfort climatico e robustezza; è obbligatorio avere una cintura in vita con un anello metallico al quale agganciare il cavo di sicurezza per lo spegnimento qualora l'abbigliamento sia sprovvisto d'altro aggancio idoneo.

Art. 33 - AMMONIZIONI

- 33.1 - è facoltà del Direttore di Gara, avvalendosi dell'apposita segnaletica, ammonire un pilota per infrazioni al regolamento. Una singola infrazione fungerà d'avvertimento, la seconda ammonizione nell'ambito della stessa corsa, farà automaticamente scattare l'esclusione o la squalifica dalla corsa.

Art. 34 - TAGLIO DI PERCORSO

- 34.1 - Per avviare a tale possibilità, all'interno di ogni curva deve essere posto un "muretto" di neve; in mancanza del suddetto, devono essere posti dei paletti che sostengono una fettuccia che delimita il percorso. L'uscita all'esterno di una curva o dalle bandierine, non è penalizzabile solo a condizione che il pilota rientri dallo stesso punto in cui è uscito. Il taglio di percorso può essere penalizzato sempre e comunque, nel caso in cui il pilota ne tragga un effettivo vantaggio sia di tempo sia di percorso.

Art. 35 - PENALIZZAZIONI

35.1 - Le penalizzazioni da comminare a chi commette infrazioni sono:

- a) ammonizioni:
- ripetuto appoggio e piegamento paletti reggi-fettuccia;
 - ripetuto abbattimento di bandierine;
 - comportamento scorretto (non grave) verso piloti o Ufficiali di Gara;
 - mancato rispetto delle disposizioni del Direttore di Gara;
 - sorpasso dell'apripista nei giri di ricognizione;
- b) squalifica:
- seconda ammonizione;
 - abbattimento volontario di paletti reggiffettuccia, bandierine, ecc.;
 - comportamento scorretto verso piloti, Ufficiali di Gara;
 - uscita dal parco piloti senza autorizzazione;
 - manomissione o assenza della punzonatura sulla motoslitte;
 - prova percorso non autorizzata;
 - invasione e/o disturbo con la motoslitte sui campi da sci;
 - riparazioni fuori dal parco lavoro: esclusione

Art. 36 - NORMA GENERALE

36.1 - Per quanto non specificatamente contemplato nel presente Regolamento, valgono, in quanto applicabili, le disposizioni delle N.S.S. e del R.M.M

TIME TABLE CAMPIONATO ITALIANO MOTOSLITTE

Verifiche Amministrative	<i>inizio</i> 08,00	<i>fine</i> 09,00
Verifiche tecniche	<i>inizio</i> 09,00	<i>fine</i> 09,45

		<i>Chiusura parco</i>	<i>Inizio</i>	<i>durata</i>
Tabella Rossa	Prove libere		09,50	10 min
Tabella Gialla	Prove libere		10,05	10 min
Tabella Rossa	1° corsa	10,25	10,30	10min + 2 giri
Tabella Gialla	1° corsa	10,45	10,50	7min + 2 giri
Tabella Rossa	2° corsa	11,05	11,10	10min + 2 giri
Tabella Gialla	2° corsa	11,25	11,30	7min + 2 giri
Tabella Rossa	3° corsa	11,45	11,50	10min + 2 giri
Tabella Gialla	3° corsa	12,05	12,10	7min + 2 giri
Tabella Rossa	4° corsa	12,25	12,30	10min + 2 giri
Premiazione		14,00		

PARTE VENTUNESIMA

Regolamento Tecnico

Art. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO

1.1 - Viene definito motociclo un veicolo avente meno di quattro ruote, propulso da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, eccetto in casi momentanei ed in certe circostanze eccezionali.

Art. 2 - CLASSI E PESO DEI MOTOCICLI

Classe	Cilindrata	Peso
50 - 65cc.	fino a 65cc.	Min. kg 55
80cc.	2T da 50cc. a 85cc.	Min. kg 65
85cc.	4T da 85cc. a 150cc.	Min. kg 73
125cc.	2T da 100cc. a 125cc.	Min. kg 88
250cc.	2T da 175cc. a 250cc.	Min. kg 98
	4T da 290cc. a 450cc.	
500cc.	2T da 290cc. a 500cc.	Min. kg 102
	4T da 475cc. a 650cc.	
MX1	2T da 175cc. a 500cc.	Min. kg 98
	4T da 290cc. a 650cc.	
MX2	2T da 100cc. a 144cc.	Min. kg 102
	4T da 175cc. a 250cc.	
MX2 Femm.	2T da 85cc. a 144cc. 4T da 175 a 250cc.	
A1 - A2	max 65cc.	
Cadetti	max 65cc.	
Junior Senior	2T max 85cc. 4T max 150cc.	

Art. 3 - MISURA DELLA CILINDRATA

3.1 - Motore alternativo, ciclo "otto"

La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore:

$cilindrata = (D^2 \times 3,1416) : 4 \times C$ oppure $D2 \times C \times 0,7854$

D = alesaggio del cilindro

C = corsa del pistone

Quando la forma del cilindro non è regolare, l'area della sezione deve essere determinata con un metodo appropriato di calcolo geometrico, quindi il risultato moltiplicato per la corsa per determinare la cilindrata.

Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati a 1/100 di mm.

- 3.2 - Motore rotativo
Cilindrata: $2 \times V/N$
V = volume totale di tutte le camere di scoppio comprese nel motore
N = numero dei giri dell'albero motore necessari a completare un ciclo in una camera.
Questo motore è considerato come un "4 tempi".

Art. 4 - ACQUISIZIONE DATI MEDIANTE APPARATI ELETTRONICI E TELEMETRIA

- 4.1 - E' vietato l'uso di apparati elettronici per la trasmissione dei dati a o da un motociclo in movimento.
4.2 - Sono consentite apparecchiature elettroniche montate sulla moto quando fornite dall'Organizzatore per il servizio di cronometraggio.
4.3 - E' consentito montare un'apparecchiatura per la rilevazione dei tempi, purché non interferisca con la strumentazione ufficiale del servizio di cronometraggio.

Art. 5 - PESO DEI MOTOCICLI

- 5.1 - Al controllo di fine gara con le bilance è consentita una tolleranza dell'1% sul peso minimo regolamentare.

Art. 6 - MATERIALI VIETATI

- 6.1 - Per tutti i motocicli è vietato l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone oscillante e dei perni delle ruote e del forcellone. È vietato altresì l'uso di una qualunque lega leggera per i perni delle ruote.
6.2 - E' consentito l'uso di bulloneria in titanio.

Art. 7 - PROTEZIONE DELLA TRASMISSIONE

- 7.1 - In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza (paracatena) concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota e/o il passeggero entrino in contatto accidentale con la catena e/o i pignoni. La protezione dovrà essere disegnata per evitare che il pilota possa subire lesioni. Per i sidecar è richiesta una protezione specifica se la trasmissione secondaria non è protetta dalla carenatura.

Art. 8 - IMPIANTO DI SCARICO

- 8.1 - I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore.
8.2 - L'estremità del tubo (o dei tubi) di scarico dei motocicli deve essere orizzontale e parallela (tolleranza +/- 10°) all'asse longitudinale del motociclo per una lunghezza minima di 30 mm.
8.3 - I gas di scarico devono essere espulsi all'indietro ma in modo tale da non sollevare polvere od imbrattare i freni od i pneumatici, né costituire in alcun modo disturbo per l'eventuale passeggero o per i corridori che seguono.
8.4 - Sui sidecars, il tubo (o i tubi) di scarico devono espellere i gas orizzontalmente e verso l'indietro, con un angolo massimo di 30° rispetto all'asse longitudinale del mezzo, e la sua estremità deve avere un diametro costante per una lunghezza minima di 30 mm.

- 8.5 - L'estremità dei tubi di scarico di un motociclo "solo" non deve sporgere oltre la tangente verticale al pneumatico posteriore.
8.6 - Nei Sidecars il tubo (o i tubi) di scarico non deve oltrepassare la larghezza del sidecar e l'estremità posteriore del tubo di scarico non deve oltrepassare la tangente verticale al bordo posteriore della carrozzeria del sidecar; le estremità del tubo (o dei tubi) di scarico deve essere disposta o protetta in maniera tale che sia impossibile, nel caso due veicoli si tocchino, di restare agganciati.

Art. 9 - MANUBRI

- 9.1 - La larghezza dei manubri deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850.
9.2 - Le manopole devono essere fissate in maniera tale che la larghezza minima dei manubri sia rispettata, misurando il bordo esterno delle manopole. Le estremità esposte dei manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
9.3 - L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 15° per i motocicli "solo" e 20° per i sidecars.
9.4 - In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.
9.5 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. Tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo.
9.6 - I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare zone di rottura nel manubrio;
9.7 - È vietato riparare i manubri in lega leggera mediante saldatura.
I manubri dei motocicli da motocross devono avere una imbottitura sulla barra trasversale; se privi di barra, dovranno avere una protezione imbottita al centro del manubrio che comprenda le barre stesse del manubrio.

Art. 10 - LEVE MANUBRI E PEDALI DI COMANDO

- 10.1 - Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm.. Essa può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.). Queste estremità devono essere fissate stabilmente e costituire parte integrante della leva.
10.2 - Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un fulcro indipendente.
10.3 - Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggiatesta, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiatesta è piegato o deformato.

Art. 11 - COMANDO ACCELERATORE

- 11.1 - In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.
11.2 - Per tutti i motocicli deve essere installato un interruttore, posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore.
11.3 - Nei sidecars, e nei veicoli a tre ruote in generale, deve essere installato un dispositivo di sicurezza che interrompa il circuito di accensione allorché il pilota abbandona il mezzo. Detto dispositivo deve interrompere il circuito elettrico primario e dev'essere munito di un collegamento per l'arrivo ed il ritorno di corrente.

11.4 - Deve essere posizionato il più vicino possibile al centro del manubrio e deve essere azionato da un cavo non elastico a spirale della lunghezza massima di 1 metro, fissato al polso destro del pilota.

Art. 12 - POGGIAPIEDI

- 12.1 - I poggiapiedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale. All'estremità esterna ci deve essere una parte arrotondata con raggio di 8 mm.
- 12.2 - I poggiapiedi non ribaltabili in acciaio devono avere all'estremità, fissato in maniera permanente, un terminale costruito in materiale plastico, teflon o equivalente (diam. min. 16 mm.).

Art. 13 - FRENI

- 13.1 - Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.
- 13.2 - I Sidecars devono avere almeno due freni efficaci agenti su almeno due ruote e azionati separatamente e in maniera concentrica con le ruote. Per i sidecars per corse su strada, sulla ruota del carrozino deve essere montato un freno funzionante.

Art. 14 - PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

- 14.1 - I parafanghi devono essere più larghi da ogni lato delle ruote.
- 14.2 - Il parafango anteriore deve coprire almeno 100° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango fino al centro della ruota ed una linea tracciata orizzontalmente passante per il centro della ruota deve essere compreso tra 45° e 60°. L'angolo formato da una linea tracciata dal bordo posteriore del parafango fino al centro della ruota ed una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota non deve essere superiore a 20° (vedi figura E ed F).
- 14.3 - Il parafango posteriore deve coprire almeno il segmento di un cerchio rappresentato da una linea verticale tracciata attraverso l'asse della ruota posteriore ed una linea tracciata a un angolo di 25° dietro a questa verticale. (vedi figure E ed F).
- 14.4 - Le estremità dei parafanghi devono essere arrotondate, il raggio deve essere minimo 8 mm. E non superiore a 60 mm. (vedi figura E).
- 14.5 - Se sono utilizzate delle ruote modellate o saldate una protezione a forma di disco solidale dovrà coprire i raggi.

Art. 15 - CARENATURA

- 15.1 - Non è ammessa nessuna tipo di carenatura.

Art. 16 - PNEUMATICI

- 16.1 - Sono proibiti i pneumatici a spatole detti "Scoop" (nervature radiali continue) e/o i pneumatici con blocchi di una altezza superiore a 19.5 mm.
- 16.2 - La superficie dei pneumatici non deve essere equipaggiata con un seguito di elementi come chiodi antiderapanti, catene speciali, ecc.

Art. 17 - TARGHE PORTANUMERO

- 17.1 - Per il Motocross le colorazioni delle targhe portanumero e numeri di gara, sono riportati nelle norme sportive dei singoli campionati e trofei.
- 17.2 - Per le gare Territoriali nel rispetto delle disposizioni dei singoli Comitati Regionali e del Regolamento Particolare.
- 17.3 - Caratteristiche
- Quando sono richieste targhe portanumero sui motocicli partecipanti ad una manifestazione, devono essere in numero di tre, fabbricate in materiale rigido e solido e devono misurare 285 x 235 mm. al minimo;
 - Le targhe possono essere leggermente bombate (ma non più di 50 mm. dalla superficie piana);
 - Una targa deve essere posta anteriormente, inclinata a non più di 30° dalla verticale; le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del pilota in posizione di guida. Sul portanumero anteriore possono essere praticati fori, che in nessun caso possono interessare i numeri;
 - Invece di usare delle targhe staccabili, si possono dipingere sulla carenatura degli spazi nelle medesime dimensioni, con vernice opaca;
 - Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari;
 - Per i caratteri bisogna fare attenzione che il numero "uno" sia costituito da una semplice linea, ed il "sette" non abbia la barretta intermedia;
 - Ogni altra targa o etichetta sul motociclo, che possa generare confusione con uno dei numeri di gara, deve essere tolta prima della partenza.

Art. 18 - EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

- 18.1 - Durante le prove e le gare i piloti ed i passeggeri dovranno indossare lo specifico abbigliamento di protezione.
- 18.2 - Per i piloti è obbligatorio l'uso della pettorina/parascienza, mentre è vivamente consigliato l'uso del neck brace (collare protettivo).
- 18.3 - Per il motocross
Il pilota ed il passeggero dovranno indossare pantaloni e guanti in materiale resistente. I corridori dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. Al fine di evitare le escoriazioni, in caso di incidente, le braccia dei piloti e dei passeggeri dovranno essere interamente coperte da un abbigliamento in materiale appropriato.
- 18.4 - Per le motoslitte
Il pilota dovrà indossare un abbigliamento appropriato che dia una protezione contro il freddo e le ferite in caso di caduta, calzature imbottite fino al ginocchio o altre calzature solide.
- 18.5 - Per il supermotard
Il pilota deve indossare una combinazione di cuoio (spessore minimo raccomandato 1,2 mm), con dei rinforzi supplementari in cuoio o altre protezioni sui gomiti, ginocchi, spalle ecc., guanti in materiale resistente. I piloti dovranno indossare stivali in cuoio o in materia equivalente alti fino al ginocchio. è raccomandata una protezione del dorso.
Il sottotuta non deve essere di materiale sintetico.

Art. 19 - VERIFICHE TECNICHE

- 19.1 - Il pilota, o il suo meccanico, si deve presentare con il proprio motociclo al Commissario di Gara preposto, per il controllo tecnico, nei tempi prescritti dal Regolamento Particolare. Su richiesta del Commissario di Gara il pilota dovrà presentarsi personalmente.
- 19.2 - Alle verifiche tecniche, effettuate nel rispetto di quanto previsto dalla normativa specifica, potrà assistere il pilota ed un meccanico per ogni mezzo presentato.
- 19.3 - Nelle gare a squadre è ammessa la presenza del Responsabile della squadra.
- 19.4 - Alle verifiche tecniche il pilota deve presentarsi munito della scheda tecnica compilata in tutte le sue parti e firmata.
Sulla stessa scheda dovrà essere riportato, a cura del Commissario di Gara, l'esito di ogni verifica e/o controllo.
- 19.5 - Su disposizione del Commissario di Gara F.M.I. e /o del Direttore di Gara, i motocicli potranno essere sottoposti alla verifica del peso, il serbatoio del motociclo dovrà contenere al massimo 0,5 litri di carburante; in caso di dubbio circa il peso del motociclo, il Commissario di Gara potrà ordinare lo svuotamento del serbatoio.
- 19.6 - Ogni pilota potrà presentare alle verifiche tecniche fino ad un massimo di 2 motocicli, (anche di marca diversa) che potrà usare come segue: durante il giro di ricognizione/gara esclusivamente con la moto prescelta, 10 minuti prima della chiusura della Zona di Attesa.
La seconda moto deve rimanere nel parco Piloti, e potrà essere utilizzata esclusivamente nel caso di Arresto di una corsa.
La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.
Per il Minicross, ogni pilota potrà presentare alle verifiche tecniche esclusivamente una moto.
- 19.7 - Nel caso in cui un motociclo fosse presentato alle verifiche tecniche a nome di una squadra o di più piloti, dovranno essere dichiarati esplicitamente i nomi dei piloti che ne faranno uso.
- 19.8 - Entro 10 minuti dalla partenza il Commissario di Gara dovrà effettuare la verifica delle punzonature di tutti i motocicli che prenderanno parte alla batteria.

Art. 20 - PUNZONATURA MOTOCICLI

- 20.1 - La punzonatura dei motocicli deve essere effettuata nel rispetto dell'art. 27 del R.T.G.
- 20.2 - La punzonatura del motociclo è finalizzata esclusivamente all'identificazione dello stesso, pertanto dovrà essere apposta solo nell'area del canotto di sterzo, salvo la necessità di verifiche tecniche a parti diverse del motociclo, compreso il propulsore, che in questo caso dovrà opportunamente essere punzonato per consentirne l'identificazione in sede di verifica finale.
- 20.3 - In presenza di anomalie e/o reclami il motociclo dovrà essere nuovamente punzonato per consentirne successive verifiche.
- 20.4 - In generale, nelle gare di motocross su più corse, al termine della gara i motocicli dei piloti primi tre classificati dovranno essere portati in Parco Chiuso per le verifiche tecniche, salvo diverse disposizioni.
- 20.5 - In nessun caso i motocicli potranno essere trattiene in Parco Chiuso prima del termine della gara.

Art. 21 - FONOMETRIA

- 21.1 - Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impiegati in qualunque manifestazione è fissato, in 94 dB/A.

Cilindrata Tipologia	Limite dB	Modalità Misura	Tolleranza Fine Gara
Fino a 85cc	94 dB/A	8.000 RPM	2 dB/A
Oltre 85cc e fino a 125cc	94 dB/A	7.000 RPM	2 dB/A
Oltre 125cc e fino a 250cc	94 dB/A	5.000 RPM	2 dB/A
Oltre 250cc e fino a 500cc	94 dB/A	4.500 RPM	2 dB/A
Oltre 500cc	94 dB/A	4.000 RPM	2 dB/A
Minibike Motard	94 dB/A	11 m/s 4T - 13 m/s 2T	2 dB/A

- 21.2 - I silenziatori dovranno essere punzonati a controllo effettuato e non è permessa la loro sostituzione dopo il controllo stesso, tranne il caso in cui un altro esemplare sia stato anch'esso preventivamente controllato e punzonato o se diversamente previsto.
- 21.3 - Le misurazioni fonometriche devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende dalla velocità media del pistone, legata al valore della corsa del motore.
- 21.4 - Il regime viene fornito dalla relazione:

$$N = \frac{30.000 \times Vm}{C}$$

in cui N è il numero dei giri, Vm è la velocità media lineare del pistone espressa in m/sec. e C è la corsa in mm..

- 21.5 - Il livello fonometrico per i motori pluricilindrici deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun tubo di scarico.
- 21.6 - Una moto che eccede i limiti fonometrici prescritti, può presentarsi al controllo pre-gara diverse volte.
- 21.7 - Gli strumenti utilizzati dovranno essere conformi alla normativa IEC 60651 o alla più recente normativa IEC 60672, classificati in classe di tolleranza 1 o 2, ed essere muniti di un calibratore conforme alla normativa IEC 60942 e di classe non superiore a quella del fonometro.
- 21.8 - Durante le misurazioni lo strumento dovrà essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dBA) e ponderazione temporale di tipo Slow.
- 21.9 - Le misurazioni dovranno essere effettuate in un ambiente idoneo lontano da ostacoli quali muri, tettoie e manufatti in grado di riflettere il suono; per uniformità, tutte le misurazioni dovranno avvenire nella stessa posizione e, in caso di presenza di vento, lo scarico dovrà essere orientato nella direzione di provenienza del vento (vento a favore del motociclo).
- 21.10 - Il microfono del fonometro per il controllo della rumorosità dovrà essere collocato a 20 cm. minimo dal suolo e essere posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore

ad un angolo di 45 gradi (+/- 10%) rispetto all'asse longitudinale del motociclo, ovvero dall'asse mediano del terminale di scarico, qualora questo non sia longitudinalmente parallelo all'asse del motociclo. Qualora l'estremità del silenziatore sia posta a un'altezza inferiore ai 20 cm dal suolo, il microfono del fonometro potrà essere posto più in alto e inclinato verso il basso di 45 gradi, sempre rispettando la distanza di 50 cm dall'estremità del silenziatore.

- 21.11 -Il motociclo dovrà essere mantenuto in moto dal pilota/meccanico, posizionato al fianco del motociclo stesso, che accelererà progressivamente fino al raggiungimento del regime di rotazione stabilito per regolamento.
- 21.12 -Il rumore di fondo circostante, durante la singola operazione di rilevazione, dovrà essere inferiore al valore massimo consentito di almeno 10 dBA.
- 21.13 -I valori delle misurazioni dovranno essere espressi in dBA con valore intero senza alcun arrotondamento (senza tenere conto delle cifre decimali indicate dallo strumento).
- 21.14 -In caso di pioggia le rilevazioni fonometriche non potranno essere effettuate.
- 21.15 -Tolleranze
- Alle misurazioni effettuate dovrà essere applicata una tolleranza di 1 dBA se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 1 e di 2 dBA se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 2;
 - In caso di temperatura ambiente inferiore ai 10° centigradi, alla tolleranza relativa al tipo di strumento (di cui sopra) dovrà essere aggiunta una ulteriore tolleranza di 1 dBA per temperature superiori o uguali a 0° centigradi e di 2 dBA per temperature inferiori a 0° centigradi;
 - Ulteriori tolleranze potranno essere applicate nelle misurazioni effettuate al termine o durante una manifestazione se esplicitamente previste dai regolamenti.

Art. 22 - CARBURANTI E LIQUIDI DI RAFFREDDAMENTO

22.1 - Carburante

- Nelle competizioni nazionali è consentito l'uso di benzina "senza piombo" in vendita nella rete delle stazioni di servizio pubblico stradali o autostradali, (alle benzine può essere miscelata solo aria ambiente quale ossidante).
- Le caratteristiche della benzina "senza piombo" sono conformi alla direttiva CEE (G.U. n° 85 del 04/11/91) recepita dall'Italia
- I composti individuali di idrocarburo presenti nelle concentrazioni di meno del 5% v/v devono costituire almeno il 50% (m/m) del carburante.
- La densità a 15 °C: più/ meno 30 Kg/m³
- Residuo di distillazione: non controllato.

22.2 - Liquidi di raffreddamento

I soli liquidi di raffreddamento autorizzati (oltre all'olio lubrificante), nelle gare che si svolgono in piste asfaltate, sono l'acqua pura o miscelata con alcool etilico.

Art. 23 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 23.1 - Nel corso delle O.P. se un motociclo presenta anomalie tali da compromettere la sicurezza, il C.T. lo escluderà dalla partecipazione della manifestazione.
- 23.2 - Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario Tecnico constata un difetto ad un motociclo tale da costituire un pericolo, lo notificherà immediatamente al Direttore di Gara, il quale provvederà a richiamare il conduttore interessato che dovrà sottoporre a nuova verifica il motociclo.

- 23.3 - Se un motociclo è coinvolto in un incidente ed il conduttore intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica.

Art. 24 - MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

- 24.1 Le seguenti caratteristiche dei materiali devono almeno essere equivalenti a 1,5 mm. di spessore di pelle:
- Qualità ignifuga;
 - Resistenza all'abrasione;
 - Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto;
 - Qualità di assorbimento della traspirazione;
 - Test medico (non tossico e non allergico);
 - Il materiale deve essere tale da non fondere al calore.

Art. 25 - CASCHI

- 25.1 - Per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio, se si è a bordo di un motociclo con il motore in moto, indossare un casco protettivo, omologato ed adeguato alla specialità.
- 25.2 - Il Casco deve essere in perfette condizioni, di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata all'esemplare così come è stato prodotto dal Costruttore.
- 25.3 - Il Casco deve riportare al suo interno, l'etichetta dell'omologazione
- 25.4 - Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto del casco, è lasciata alla piena responsabilità del conduttore, tuttavia gli Ufficiali di Gara preposti potranno effettuare delle verifiche, durante il corso della manifestazione e, se il casco non dovesse superare tali verifiche, sarà trattenuto e restituito solo a fine manifestazione.
- 25.5 - A seguito di incidente che abbia provocato un impatto del casco, lo stesso deve essere portato al Commissario Tecnico per la verifica.

Art. 26 - PROTEZIONI PER GLI OCCHI

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

Art. 27 - PUNZONATURE

- 27.1 - I Motocicli devono essere portati alle verifiche, prive di precedenti punzonature.
- 27.2 - Le Punzonature, dove previste, devono essere realizzate con:
- Vernice o Pennarello Indelebile;
 - Etichetta adesiva.
- con riportato il numero di gara.

Art. 28 - SPECIFICHE SUPPLEMENTARI PER I SIDECARS

- 28.1 - La trazione sarà unicamente sulla ruota posteriore del motociclo.
- 28.2 - Il manubrio deve essere fissato solidamente alla forcella; sarà posizionato ad un'altezza al disopra del punto centrale del sedile. Il veicolo dovrà essere munito di una piastra superiore in testa alla forcella che, come il manubrio, non deve essere fissata alla parte non sospesa della sospensione della ruota anteriore.

- 28.3 - Al fine di ridurre la torsione nello sterzo è autorizzato uno scarto massimo tra le tracce della ruota anteriore e quella posteriore di 75 mm.
- 28.4 - Il serbatoio del carburante deve essere protetto in maniera conveniente e indipendente contro tutti i contatti con il suolo.
- 28.5 - Sono proibiti i sidecars snodati.
- 28.6 - Se il sidecar non fa parte integrante del telaio deve essere fissato al motociclo almeno in tre punti. I punti di fissaggio non devono muoversi. Se l'angolo di inclinazione è variabile dovrà essere piazzato in modo che sia solidamente attaccato e non unicamente serrato.
- 28.7 - Le dimensioni minime del sidecar per il passeggero sono:
- Lunghezza 1000 mm.;
 - Larghezza 400 mm.;
 - Altezza del parabrezza che protegge il passeggero: 300 mm. (vedi figura F).
- 28.8 - L'altezza libera dal suolo del veicolo, misurata quando il motociclo è carico non deve essere inferiore a mm. 175.
- 28.9 - Per i sidecars la ruota posteriore e la ruota del sidecar devono essere coperte e protette con un materiale solido.
- 28.10 - La distanza tra le tracce lasciate dalle linee mediane della ruota posteriore del motociclo e quella del sidecar deve essere da un minimo di 800 mm. Ed un massimo di 1150 mm.
- 28.11 - Sulla parte opposta del sidecar il tubo di scarico non deve superare di più di 330 mm. Il centro della macchina. Dall'altro lato il tubo di scarico non deve superare la larghezza del sidecar (vedi figura F). L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve superare la tangente verticale del bordo posteriore del pneumatico posteriore. Nel caso in cui la piattaforma del sidecar è più corta del pneumatico posteriore del motociclo, il tubo di scappamento non deve superare il bordo posteriore del pneumatico stesso.

Art. 29 - SPECIFICHE TECNICHE MINIBIKE CROSS

29.1 - Caratteristiche Generali

- Motore 4 tempi montato a sbalzo, di cilindrata massima 150cc, con cilindro orizzontale, monoalbero;
- Carburatore libero per marca e diametro.

29.2 - Specifiche Generali

- Il solo carburante consentito è la benzina verde in normale distribuzione presso la rete di distribuzione stradale nazionale;
- Non è consentito alcun tipo di carenatura e/o capolino;
- Il peso minimo senza carburante è stabilito in Kg. 60;
- I parafanghi e la parte posteriore della sella deve terminare con forme arrotondate.

29.3 - Ciclistica

- L'interasse massimo del motociclo è di mm. 1200 con una tolleranza di + mm.10;
- L'altezza massima da terra della sella, misurata dal punto più alto, deve essere massimo mm 800 con una tolleranza di + mm. 50 (misure con moto sulle ruote, senza pilota e in massima estensione).
- Il manubrio deve essere di misura massima come nel minicross;
- Le leve devono terminare con una sfera di diametro minimo di mm. 16/19. Il comando dell'acceleratore deve chiudersi quando rilasciato dal pilota.

29.4 - Ruote

- Cerchio anteriore diametro massimo 14";
- Cerchio posteriore diametro massimo 12";
- E' consentito esclusivamente l'uso di pneumatici da fuoristrada;
- Le sospensioni sono libere nel tipo e nella misura;
- Le pedane poggiapiedi non possono essere fisse e devono essere provviste di un dispositivo che le riporti automaticamente in posizione; le stesse devono essere provviste di un terminale arrotondato del diametro minimo di mm 16.

29.5 - Telaio: Il telaio può essere di tipo a culla aperta/culla chiusa.

29.6 - Motore

- Tutte le sue parti possono essere lavorate, modificate e/o sostituite con altre aftermarket o di costruzione artigianale;
- Il filtro dell'aria può essere in vista o in cassetta;
- Il cambio deve avere un massimo di 4 marce;
- L'impianto di scarico è libero, la parte finale non deve eccedere, perpendicolarmente, la sagoma posteriore del motociclo.

Art. 30 - SPECIFICHE TECNICHE MINIBIKE MOTARD

30.1 - Caratteristiche Generali

- E' vietato l'uso del titanio nella costruzione del telaio, della forcella anteriore, del canotto di sterzo, del manubrio, dei bracci oscillanti, degli assi dei bracci oscillanti e delle ruote;
- E' vietato l'uso delle leghe leggere per gli assi delle ruote;
- E' vietato l'utilizzo della fibra di carbonio nelle protezioni e nei rivestimenti;
- E' consentito l'utilizzo del titanio per la bulloneria;
- Il solo carburante consentito è la benzina verde in normale distribuzione presso la rete stradale nazionale;
- Non è consentito alcun tipo di carenatura e/o copolino;
- Sono obbligatori i paramani chiusi posizionati sul manubrio;
- Sono obbligatori i tamponi in teflon sui permiruota ant. e post.

30.2 - Ciclistica

- L'interasse massimo del motociclo è di mm. 1200 con una tolleranza di + mm.10;
- L'altezza massima da terra della sella, misurata dal punto più alto, deve essere massimo mm 800 con una tolleranza di + mm. 50 (misure con moto sulle ruote, senza pilota e in massima estensione);
- Il manubrio deve avere una lunghezza compresa tra un minimo di 600 mm ed un massimo di 850 mm.;
- Le leve devono terminare con una sfera di diametro minimo di mm. 16/19. Il comando dell'acceleratore deve chiudersi quando rilasciato dal pilota.

30.3 - Ruote

- Cerchio anteriore diametro massimo 14";
- Cerchio posteriore diametro massimo 12";
- Le sospensioni sono libere nel tipo e nella misura;
- Le pedane poggiapiedi, se ribaltabili, devono essere provviste di un dispositivo che le riporti automaticamente in posizione; le stesse devono essere provviste di un terminale arrotondato del diametro minimo di mm 16, e dotate inoltre di un accessorio in teflon sotto le pedane poggiapiedi stesse.

30.4 - Motore categoria MB OPEN

- a) Tutte le sue parti possono essere lavorate, modificate e/o sostituite con altre aftermarket o di costruzione artigianale;
- b) Il diametro del carburatore deve essere al massimo di mm **28**; se di forma ellittica il costruttore dovrà fornire un disegno quotato per determinare l'effettiva volumetria;
- c) Il filtro dell'aria può essere in vista o in cassetta;
- d) Il cambio deve avere un massimo di 4 marce;
- e) L'impianto di scarico è libero, la parte finale non deve eccedere, perpendicolarmente, la sagoma posteriore del motociclo;
- f) Il limite fonometrico è fissato in Db 94. Il numero dei giri per il rilevamento viene considerato in relazione alla corsa del pistone (vedi tabella art. 12)

30.5 - Motore categorie Stock OPEN e Stock Boymotard

Nelle categorie stock per mantenere il valore promozionale **NON SONO AMMESSE** Motorizzazioni "Giapponesi o di derivazione Giapponese".

Art. 31 - SPECIFICHE PER SUPERMOTO

- 31.1 - I motocicli devono essere provvisti di tre tabelle portanumero, una anteriore ed una per ciascun lato del motociclo.
- 31.2 - Il colore delle tabelle è lasciato alla discrezione dei piloti, ma il colore del numero deve essere di colore nettamente contrastante con il colore del fondo.
- 31.3 - E' vietata la tabella di colore rosso, rilasciata al pilota che detiene la testa della classifica nel corso della stagione agonistica.
- 31.4 - Un dispositivo di sicurezza (coppiglia o dermo) deve essere montato tra l'apparato frenante e la piastra di ancoraggio.
- 31.5 - Il filo di sicurezza impiegato sul dado di fissaggio alla staffa dei freni deve essere visibile.
- 31.6 - Sui motocicli con motore 4T è obbligatorio installare un serbatoio di recupero dell'olio della capacità minima di 0,5 litri oppure un sistema sigillato di riciclaggio dell'olio.
- 31.7 - I motocicli devono essere equipaggiati con un recipiente, collocato sotto il motore, che serva sia da protezione che da recupero di oli o liquidi in caso di rottura del propulsore.
- 31.8 - E' possibile accedere alla pista solo con i recipienti per il recupero dei liquidi vuoti.
- 31.9 - Il solo liquido di raffreddamento ammesso è l'acqua.
- 31.10 - Il filo utilizzato per fissare i tappi del serbatoio dell'olio, dell'acqua e dei rabocchi devono essere fissati, deve essere visibile.
- 31.11 - Sono autorizzati tagli e scanalature nei pneumatici.
- 31.12 - La profondità del profilo dei pneumatici anteriori e posteriori non può superare i 10 millimetri.

Art. 32 - SPECIFICHE PER LE MOTOSLITTE

32.1 - Disposizioni Generali

La motoslitte è un veicolo mosso da almeno un cingolo azionato dal motore; il cingolo garantisce la motricità mentre la direzionalità è data da uno sterzo al quale sono collegati gli sci; il motore deve essere collocato davanti al pilota.

32.2 - Carrozzeria ed Ingombri

Essendo regolamentata la distanza massima fra gli sci, ne consegue che anche la

larghezza totale ne è strettamente connessa così come la lunghezza totale. Il pilota deve essere interamente visibile. è vietato aggiungere degli alettoni o spoiler o tettucci alla carrozzeria originale. L'utilizzo del titanio è severamente vietato. La carrozzeria non deve presentare sporgenze tali da costituire pericolo per i piloti. Nulla quindi, se non quanto sotto elencato, può sporgere dalla carrozzeria:

- maniglia posteriore di sollevamento del mezzo;
- pattini direzionali e relativi bracci delle sospensioni, con limitazioni.

32.3 - Dispositivo di Spegnimento

Durante la corsa, nel Parco Prove e comunque sempre quando la motoslitte è in moto, essa dovrà essere collegata al pilota a mezzo di un cavetto avente una lunghezza non superiore a cm. 150. Tale cavetto dovrà essere obbligatoriamente collegato da un lato al pilota tramite un anello metallico fissato ad una cintura o anello in vita, dall'altro ad un dispositivo d'interruzione di corrente a mezzo strappo, che dovrà provocare lo spegnimento immediato in caso di caduta o disarcionamento del pilota. Tale dispositivo, già di norma presente nella maggior parte delle motoslitte, dovrà comunque essere situato il più vicino possibile al centro del manubrio. Per le motoslitte non provviste del suddetto dispositivo, dovrà comunque esserne montato uno analogo, anche di tipo nautico. Tale dispositivo, in entrambi i casi, entrando in funzione dovrà provocare lo spegnimento del mezzo con uno strappo non superiore a Kg. 5.

32.4 - Parabrezza

Non è ammesso nessun tipo di parabrezza. è tuttavia permesso coprire eventuali fori sulla carrozzeria formati a seguito dell'esportazione del faro con materiale che in caso d'urto non si scheggi e non si stacchi dal cofano.

32.5 - Paraspruzzi

La motoslitte deve essere equipaggiata del paraspruzzi originale nella parte posteriore. Esso non può essere rimpicciolito, deve essere di materiale semirigido e deve presentare un accavallamento di mm. 30 minimo su ogni lato del tunnel del cingolo e fissato saldamente sullo stesso. Inoltre non deve distare più di mm. 100 dal suolo a mezzo scarico. L'utilizzo di molle o cavetti per trattenere il paraspruzzi è vietato.

32.6 - Protezione Organi di Trasmissione

Ogni parte degli organi di trasmissione deve essere protetta e schermata da idonea protezione, per garantire sia l'incolumità del pilota, sia l'incolumità del pubblico qualora la motoslitte uscisse dalla pista. Idonea protezione deve dividere il pilota dal cingolo motore. È inoltre assolutamente vietato:

- mettere il moto la motoslitte senza la protezione sulla trasmissione variatore - cingolo;
- transitare sulla pista, nel Parco Conduttori o in qualsiasi altra zona senza carenatura o cofano.

32.7 - Carburatore

Il carburatore deve essere munito di adeguata protezione, elemento filtrante o scotola filtro, al fine di evitare che la neve entri nello stesso bloccandone il funzionamento.

32.8 - Comando Acceleratore

è libera l'adozione di qualsiasi tipo di comando.

32.9 - Freni

La motoslitte deve essere dotata di almeno un freno meccanico o idraulico. La sua efficienza deve permettere al mezzo di arrestarsi in spazi ragionevolmente brevi.

32.10 -Cingoli

La lunghezza e la larghezza sono libere; proibita invece la chiodatura e la ferratura anche se minime.

32.11 -Sci Direzionali

Lunghezza e larghezza degli sci direzionali sono libere. Tuttavia gli sci sono soggetti ad una serie di norme in tema di assetto e di sicurezza:

- interasse: la distanza massima fra gli sci, misurata al centro dell'asse che collega gli sci ai bracci delle sospensioni, è fissata in cm. 110;
- profili di sicurezza: gli sci devono presentare una protezione sul bordo esterno e sulla punta; essi dovranno essere dotati di una nervatura a sezione circolare con diametro minimo di mm. 5 che, partendo dall'estremità esterna posteriore, si estenda fino al compimento di 180° della punta dello sci. Le protezioni di tale tipo, anziché di tondino, possono essere anche stampate nella costruzione dello sci stesso il quale può essere anche in plastica o ricoperto, purché il materiale sia di idoneo spessore e la rotondità del profilo deve essere di diametro minimo di mm. 5 e la sezione di circonferenza della nervatura almeno 220°, logicamente con la parte vuota all'interno;
- punta degli sci: deve essere dotata di un archetto protettivo, costituito da tondino di diametro minimo di mm. 5 che, partendo dalla punta dello sci, dovrà compiere un arco rivolto verso la zona di mezz'aria della faccia superiore dello sci stesso, ovvero descrivere una semicirconferenza il cui raggio interno dovrà essere di mm. 50;
- nervatura della deriva: sotto gli sci può essere incastonata una deriva di materiale più resistente dello sci stesso; l'angolo di sfaccettatura della deriva che è rivolto verso il suolo non può essere inferiore a 60°.

32.12 - Silenziatore/i

Le motoslitte devono essere fornite di silenziatore/i; esso/i deve essere adeguatamente schermato, non eccedere l'ingombro della carrozzeria ed impedire che la rumorosità sia superiore a 94 DB/A. Il livello di rumorosità dei motori con più di un cilindro sarà misurato all'estremità di ogni singolo silenziatore.

32.13 - Fari e Luci

Il faro anteriore deve essere rimosso o ricoperto. Le motoslitte devono essere equipaggiate da un fanalino posteriore rosso con potenza minima di 20 watt e di dimensioni minime di mm. 40 x 50.

32.14 - Manubrio e Leve

La larghezza del manubrio deve essere minimo mm. 500 e massimo mm. 900; è obbligatoria almeno una leva del freno; all'estremità del manubrio sono vietate prolunghie o riccioli che non siano di materiale omologato; le estremità del manubrio devono comunque essere chiuse.

32.15 - Pedane

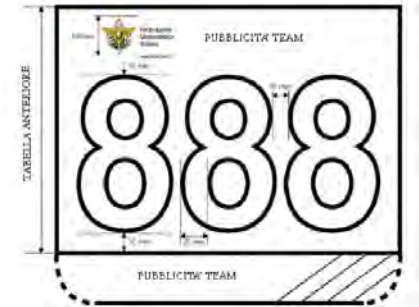
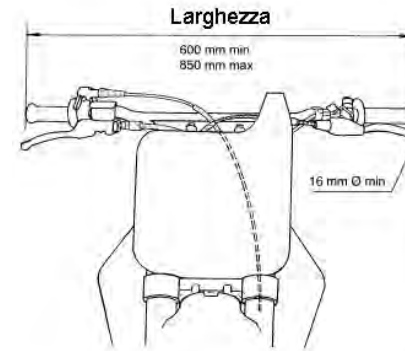
Se le pedane della motoslitte sono fornite di un fermapièdi, esso deve avere un arresto che impedisca al piede del pilota di entrare oltre 1/3 della sua lunghezza.

32.16 - Tabella Portanumero e Numero di Gara

Tutte le motoslitte dovranno essere dotate di tabelle porta numero. Esse dovranno essere collocate: una per ogni fiancata ed una anteriormente. I numeri dovranno avere un'altezza minima di cm. 15 ed una larghezza del carattere minima di cm. 2.

PARTE VENTIDUESIMA

DIAGRAMMI



MOTOSLITTE

