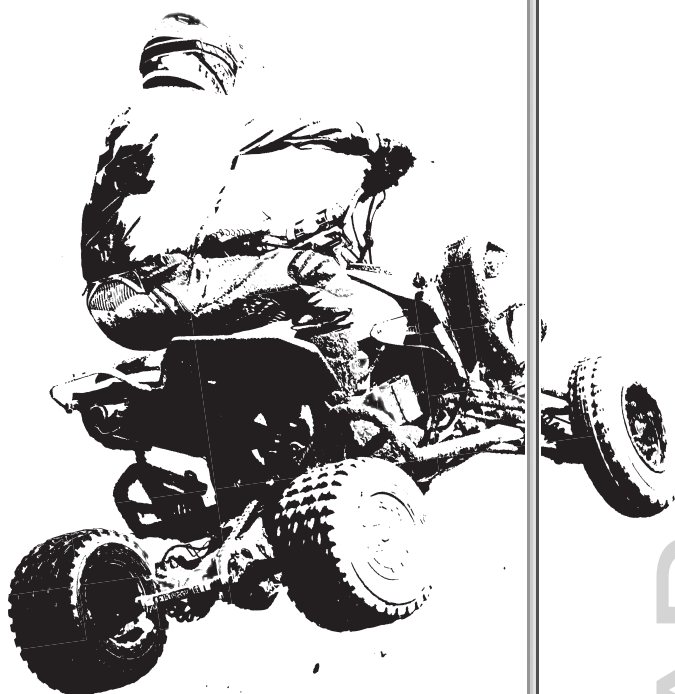


FMI *duemiladodici*

QUAD



QUAD

REGOLAMENTO QUAD CROSS 2012

La FMI indice, per l'anno 2012, il Campionato Italiano Quad Cross e il Campionato Internazionale d'Italia Quadcross QX1.

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare l'organizzazione della manifestazione ad Azienda specializzata.

DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - QUADRICICLI AMMESSI E CATEGORIE

1.1. SONO AMMESSI TUTTI I QUADRICICLI O CHIAMATI COMUNEMENTE QUAD A QUATTRO RUOTE, DI CILINDRATA COMPRESA TRA I 150 E I 1.000 cc. SUDDIVISI IN 6 CATEGORIE:

QX1: Quadricicli con cambio a marce, con cilindrata compresa tra 430cc e 480cc. 4T

QX2: Quadricicli con cambio a marce, con cilindrata compresa tra 445cc e 686 cc. 4T

QX3: Quadricicli comunemente reperibili sul mercato con cambio a marce o monomarcia a 2 o 4 T, con cilindrata massima di 200 cc se motore a 2 tempi monocilindrico e cilindrata massima di 349 cc con motore a 4 tempi monocilindrico a piloti di età compresa fra 10 anni e 16 anni. Per ragioni di sicurezza è facoltà del direttore di gara modificare il tracciato.

QX4: Quadricicli con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc fino a 686cc: Possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti di età minima di 40 anni.

QX5: Quadricicli con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc. fino a 686cc. mono cilindrici. Per ragioni di sicurezza è facoltà del direttore di gara modificare il tracciato.

Possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti **ESCLUSI** i classificati fino al 20° posto del C.I. Quadcross Cat. QX1-QX2 Anno 2009. Esclusi i piloti classificati fino al 20° posto del C.I. Quadcross Cat. QX1-QX2-QX4 Anno 2010. Escluso i piloti classificati fino al 15° posto del C.I. Quadcross Cat. QX1-QX2-QX4 Anno 2011: I Primi 3 piloti classificati a fine campionato 2012 saranno obbligati al passaggio di categoria in QX1-QX2-QX4 a libera scelta.

QX6 : Quadricicli biposto con seduta laterale per il passeggero comunemente reperibili sul mercato con cambio a marce o monomarcia a 2 o 4 ruote motrici con trasmissione a catena o cardanica direzionati da volante con cilindrata compresa tra 272cc. fino a 1.000 cc. aspirati (NO SOVRALIMENTATI) mono o bicilindrici. Per ragioni di sicurezza è facoltà del direttore di gara modificare il tracciato.

- 1.2. Ogni categoria deve avere un numero minimo di 10 fino ad un numero massimo di 24 partecipanti, in caso contrario, se il numero minimo non fosse raggiunto le categorie potranno essere accorpate, mantenendo comunque classifiche separate. E' consentito a tutti i piloti di prendere la partenza in due o più classi differenti nella stessa manifestazione purchè vengano usati due diversi quad. Per la categoria QX6 numero minimo partecipanti 5 fino ad un massimo di 10.
- 1.3. Il cambio previsto per le categorie QX1-QX2-QX4-QX5 deve intendersi di tipo meccanico-manuale.
- 1.4. Non sono ammessi quadricicli con trazione integrale esclusa la categoria QX6.

Art. 2 - PILOTI E PASSEGGERI AMMESSI

- 2.1. Sono ammessi piloti in possesso di licenza fuoristrada under - over 21 (SOLO PER CATEGORIA QX6 ETA' MINIMA PILOTA 16 ANNI PASSEGGERO/CO PILOTA 14 ANNI il passeggero/copilota non è obbligatorio), fuoristrada, elite e juniores con età minima 10 anni. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri appartenenti a Federazioni aderenti all'UEM in possesso di licenza nazionale e relativo nulla osta della federazione di appartenenza.

Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

- 3.1. n° 7 prove (14 corse).
- 3.2. n° 7 prove (14 corse) Campionato Internazionale d'Italia Quadcross (QX1)

Art. 4 - ISCRIZIONI E TASSE

- 4.1. Le iscrizioni, redatte su appositi moduli dell'organizzatore devono essere inviate: a mezzo fax, posta o e-mail, a (THREE EYES) - www.quadcross.it - E-Mail info@quadcross.it - Via Einaudi 114/d 61032 Fano PU . Tel 0721-854653 Fax 0721-857413.
- 4.2. I piloti potranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della Three Eyes., all'intero Campionato in unica soluzione al promotore (Three Eyes) a mezzo Fax 30 gg. prima dell'inizio del Campionato. Le stesse saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa.
- 4.3. L'iscrizione permanente pari a Euro 700,00 (iva esclusa), oltre a garantire un minor costo totale, assicura la possibilità di ottenere il numero fisso, nelle gare di Quadcross, la facoltà di non presentare giustificazione in caso di mancata partecipazione, senza incorrere in alcuna sanzione.
- 4.4. I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova Euro 150,00 (iva esclusa) dovranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli a mezzo fax, 7 gg. prima della manifestazione all'organizzatore. La relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle Operazioni Preliminari.
- 4.5. Soltanto per i piloti della categoria QX3 la tassa di iscrizione permanente è pari a Euro 500,00 (iva esclusa) mentre l'iscrizione alla singola prova sarà di Euro 100,00 (iva esclusa).
- 4.6. Per la categoria QX6 l'iscrizione permanente è pari a Euro 1.000,00 (iva esclusa) i piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova Euro 200,00 (iva esclusa).

Art. 5. PERCORSO DI GARA

Le prove si disputano su percorsi di lunghezza compresa tra 800 mt e 1750 mt, per una larghezza minima di 8 mt. I circuiti potranno prevedere: solo fuoristrada (terra

o simile purchè composto da materiale compatto che garantisce percorribilità in sicurezza), o solo sabbia.

Art. 6 - NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO

- 6.1. Il numero di gara assegnato dall'organizzatore sarà fisso per tutto il Campionato.
- 6.2. 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.
- 6.3. TABELLE PORTANUMERO
 - a) Fondo Bianco / Numeri Neri.
 - b) Nelle tabelle portanumero si dovranno applicare gli adesivi del Campionato, se forniti dal Promotore.
 - c) Dalla 2° prova la tabella anteriore del Leader del Campionato di ogni categoria dovrà rispettare le seguenti condizioni: Fondo ROSSO Numeri BIANCHI.
- 6.4 Per la categoria QX6 le tabelle portanumero sono quattro quella anteriore deve essere posta in alto a sinistra sul roll-bar, quella posteriore al centro, e le due laterali (una a destra e una a sinistra all'altezza della cintura del quadriciclo subito dietro al posto guida zona inizio cassoncino. (vedi disegno in allegato). Non è obbligatorio il numero sulla maglia.

Art. 7 - VERIFICHE TECNICHE

7.1 - Punzonatura

I quadricicli dovranno essere presentati privi di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato. Ogni pilota potrà punzonare fino a 2 quadricicli anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione.

7.2- Prova fonometrica

La Prova Fonometrica verrà effettuata con la procedura metodo "2METERMAX". Sarà eseguita all'interno di una zona delimitata da transenne o fettuccia dove potrà accedere solo il pilota con il proprio mezzo.

- 7.3 In presenza di pioggia le prove fonometriche non saranno effettuate.
- 7.4 Ogni pilota potrà punzonare 4 (quattro) silenziatori per quadriciclo, ai quali sarà apposta una punzonatura, e sarà proibito cambiarli dopo le verifiche tecniche.
- 7.5 Un quadriciclo che non è conforme ai limiti stabiliti può presentarsi più volte ai controlli durante gli orari previsti per il proprio turno delle Operazioni Preliminari.
- 7.6 Al termine di ogni corsa ai primi 3 piloti classificati, ed un altro pilota estratto a sorte (numero di gara) dovrà essere obbligatoriamente effettuata la prova fonometrica.
- 7.7 Per le verifiche effettuate al termine di ogni corsa, i valori massimi di rumorosità consentiti dovranno essere aumentati di + 2 DbA.
- 7.8 Se ritenuto necessario a cura del Commissario di Gara F.M.I. e del Direttore di Gara potranno essere sottoposti a verifiche fonometriche ulteriori piloti.
- 7.9 Il pilota al cui motociclo fosse riscontrato un valore superiore al limite massimo consentito o che giungesse al traguardo privo di silenziatore, verrà retrocesso di 5 posizioni nella classifica della corsa disputata.
- 7.10 Il pilota manterrà il suo motore in moto senza la marcia inserita e aumenterà i giri del motore fino al raggiungimento del limite previsto.

- 7.11 La prova fonometrica per i motori che hanno più di un cilindro sarà effettuata ad ogni estremità dei tubi di scarico.
- 7.12 Il rumore circostante non dovrà superare il livello di 90 Db/A in un raggio di 5 metri durante i controlli.
- 7.13 Gli strumenti impiegati per i controlli fonometrici devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.
- 7.14 L'interruttore d'ammortizzatore delle vibrazioni dovrà essere regolato su "lento".

Art. 8 - PROVE UFFICIALI

IL GIORNO DI GARA

- 8.1. Un turno di 15 o 25 minuti a seconda della categoria o gruppo, negli orari previsti dal Time Table.
- 8.2. Se i piloti verificati per le categorie QX1-QX2-QX3-QX4-QX5 sono più di 24 partenti verranno formati 2 gruppi "A" e "B" mentre per la categoria QX6 se i piloti verificati sono più di 10 verranno formati 2 gruppi "A" e "B"
- 8.3. La composizione dei gruppi delle prove ufficiali dovrà avvenire nelle stesse modalità delle qualifiche.

Art. 9 - QUALIFICAZIONI

IL GIORNO DI GARA

Categorie QX1/QX2: 5 minuti (prove libere) + 20 minuti di prove cronometrate a seguire mediante esposizione da parte del direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni)

Categoria QX4/QX3/QX5/QX6: 5 minuti (prove libere)+ 10 minuti di prove cronometrate a seguire mediante esposizione da parte del direttore di gara della bandiera verde e di un cartello a fondo giallo con scritta nera (qualificazioni)

9.1 COMPOSIZIONE GRUPPI

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

9.2 BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

- a) Nel caso di categorie con più di 24 piloti partenti (più di 10 nella QX6), verranno effettuati due gruppi di qualificazione A e B;
- b) I primi 7 piloti col miglior tempo del gruppo A insieme ai primi 8 piloti col miglior tempo del gruppo B verranno schierati al cancello di partenza in prima fila mentre i restanti fino a raggiungere un numero massimo di 24 partenti saranno schierati in seconda fila. Gli eccedenti i 24 faranno una manche unica di 10 minuti + due giri come finale B. Per lo schieramento in griglia faranno fede i tempi registrati. Per la categoria QX6 i primi 5 piloti col miglior tempo del gruppo A insieme ai primi 5 piloti col miglior tempo del gruppo B verranno schierati al cancello gli eccedenti i 10 faranno una manche unica di 10 minuti +2giri come finale B. Per lo schieramento in griglia faranno fede i tempi registrati. Se i piloti delle categorie QX1-QX2-QX3-QX4-QX5 non dovessero superare il numero di 20 partenti verranno allineati tutti in prima fila negli impianti ove previsto idoneo cancello per le partenze con 20 quadricicli (40 moto) negli impianti ove previsto idoneo cancello per le partenze con 15 quadricicli (30 moto) gli eccedenti verranno schierati in seconda fila. Il tutto dopo opportuna verifica dell'omologa del

ciruito per quanto concerne il numero massimo dei piloti autorizzati ad effettuare la gara. Se i piloti della categoria QX6 non dovessero superare il numero di 10 partenti verranno allineati tutti in prima fila negli impianti ove previsto idoneo cancello per le partenze con 20 quadricicli (40 moto) negli impianti ove previsto idoneo cancello per le partenze con 15 quadricicli (30 moto) gli eccedenti verranno schierati in seconda fila. Il tutto dopo opportuna verifica dell'omologa del circuito per quanto concerne il numero massimo dei piloti autorizzati ad effettuare la gara.

c) I tempi registrati dei 24 piloti qualificati determineranno l'ordine di allineamento al cancello/ griglia di partenza sia per la prima che per la seconda corsa. Mentre per la QX6 i tempi registrati dei 10 piloti qualificati determineranno l'ordine di allineamento al cancello/griglia di partenza sia per la prima che per la seconda corsa.

9.3 PROVE CRONOMETRATE

Nel caso di categorie con un minor numero di piloti fino ad un massimo di 24 piloti partenti con schieramento a cancelletto (meno o uguale a 10 piloti partenti in QX6) si effettuerà un turno di prove cronometrate di 20 minuti per le categorie QX1-QX2 e di 10 minuti per le categorie QX3/QX4/QX5/QX6: i tempi fatti registrare determineranno l'ordine di allineamento al cancello/ griglia di partenza seguendo la medesima procedura sia per la prima che per la seconda corsa.

Art. 10 – GARA

10.1. Si disputerà su due corse di 20 minuti + 2 giri per la categoria QX1 - due corse di 15 minuti + 2 giri per la categoria QX2 e di 10 minuti + 2 giri per le categorie QX3-QX4-QX5-QX6, negli orari previsti dal Time Table.

Art 11 PROCEDURA DI PARTENZA

- 11.1 La partenza sarà collettiva con motore acceso. Zona di attesa aperta 20 minuti prima dell'inizio di ogni gara di ogni categoria
- 11.2 Tutti i quadricicli dovranno trovarsi nella zona di attesa 10 minuti prima dell'orario previsto per l'inizio di ogni corsa di ogni categoria. Trascorso tale termine la zona di attesa verrà chiusa e non sarà più possibile accedervi, pertanto il ritardo comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 11.3 Nessuno, tranne i piloti, il personale dell'organizzazione, gli ufficiali di gara, i fotografi e gli operatori televisivi sarà ammesso nell'area di partenza.
- 11.4 E' vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.
- 11.5 Per il posizionamento in griglia/cancello di partenza si terrà conto dei tempi effettuati nelle prove cronometrate. Per le gare dove non è prevista la partenza con il cancelletto, i piloti saranno suddivisi a scalare in base ai tempi in file composte da 3, 2, 3, 2 e così a seguire; mentre là dove è presente in modo permanente il cancelletto all'americana, la partenza verrà fatta in linea sempre tenendo conto dei tempi effettuati nelle prove cronometrate. Il pole man avrà diritto a scegliere la posizione che preferisce nel cancelletto di partenza, ma una volta scelta, non potrà più cambiarla; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire. Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione del cancelletto di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc. 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.

- 11.6 Nel caso in cui il circuito non lo consenta il direttore di gara avrà la facoltà di disporre i quad in file da 2 (solo per gare su sabbia). Il ddg ha la facoltà di aumentare del 10% il numero dei partenti al cancelletto/griglia rispetto a quanto previsto dal regolamento (art 1.2)
- 11.7. I piloti devono raggiungere la pregriglia (gare su terra) o la griglia (gare su sabbia) a velocità moderata, allinearsi, secondo lo schema di partenza nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione (esposizione del cartello 10 minuti), che sarà loro dato dal Direttore di Gara o ufficiale di gara preposto. Per il giro di ricognizione tempo massimo per la ricognizione della pista 4 minuti. Terminato il giro di ricognizione ogni pilota dovrà riportarsi al proprio posto sulla pregriglia (gare su terra) o griglia (gare su sabbia) di partenza ed attendere sul quadriciclo (Esposizione del cartello 4 minuti TUTTI I PRESENTI DOVRANNO ABBANDONARE IMMEDIATAMENTE LA ZONA DI ATTESA ESCLUSO IL SINGOLO MECCANICO DI OGNI PILOTA CHE E' LEGITTIMATO A RIMANERVI). I piloti che hanno problemi meccanici durante il giro di ricognizione e/o non riescono a condurre la propria moto nella zona di attesa (pregriglia) in tempo, saranno esclusi dalla corsa stessa. Su disposizione del ddg inizierà lo schieramento alla griglia di partenza, a motore acceso (solo su sabbia), il segnale di partenza. Per le partenze senza cancelletto il Direttore di gara espone "bandiera verde" ed attende che la griglia di partenza sia completata (bandiera verde sventolata). A quel punto verrà esposto il cartello dei 15 secondi e a seguire quello dei 5 secondi e contemporaneamente si accenderà la luce rossa del semaforo di partenza o verrà innalzata la bandiera tricolore e, dopo un tempo che potrà variare dai 3 ai 5 secondi, verrà data la partenza spegnendo la luce rossa o abbassando la bandiera tricolore. Nel caso di partenza a cancelletto nei crossdromi, ovvero all'americana, verrà esposto il cartello dei 15" e a seguire quello dei 5" dopo di che i piloti attenderanno l'abbassamento del cancelletto di partenza.
- Spetta al direttore di gara per quanto concerne le gare su sabbia la facoltà di ridurre il numero dei partenti fino ad un minimo di 20 piloti. I restanti faranno un'unica manche da 10 minuti + due giri (finale B)

Art. 12 - FALSA PARTENZA

- 12.1. Per quanto riguarda le partenze in griglia, generalmente adottate sulle gare di sabbia, i Commissari di Percorso indicheranno al Direttore di Gara i piloti che hanno anticipato la partenza e ai quali verrà inflitta una penalizzazione da un minimo di 10 ad un massimo di 30 secondi; si tratta di una penalità inflitta ad assoluta discrezione del Direttore di Gara, che andrà a sommarsi al tempo impiegato dal pilota stesso per effettuare la sua prova. La penalizzazione sarà prontamente segnalata al pilota interessato durante la corsa, mediante esposizione di un cartello nel quale viene evidenziata la penalità ed il numero di gara corrispondente al pilota penalizzato. L'interruzione della gara sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.
- 12.2. I piloti dovranno rientrare nella zona di attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile.

Art. 13 - ARRESTO DI UNA CORSA

- 13.1. Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.

- 13.2. Nel caso in cui una corsa è fermata entro la metà del tempo di gara , la stessa sarà ripetuta. (per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali). Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.
- 13.3 I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno trenta minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della moto (dove prevista la punzonatura di due moto per ogni pilota) è consentito. La scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza. Il Direttore di Gara in accordo con il Race Director (ove previsto) può proporre al Commissario di Gara Delegato l'esclusione di uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedirgli di prendere parte alla nuova partenza.
- 13.4 Se l'arresto della gara avviene dopo che il primo pilota ha completato il 50% del tempo previsto di gara, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa (Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time-table senza considerare i due giri finali) e il punteggio verrà assegnato pieno.

Art. 14 – RIPARAZIONI E ASSISTENZA/ TAGLIO DI PERCORSO

- 14.1 L'Aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa
- 14.2 Per le riparazioni, deve essere predisposta un'area riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in gara, e gli ufficiali di gara.
- 14.3 Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento
- 14.4 I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista
- 14.5 La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.
- 14.6 Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
- 14.7 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 DDG e/o il Race Director proporranno ulteriori sanzioni.
- 14.8 Se un pilota durante la corsa esce dal circuito di gara e rientra all'interno del parco piloti non potrà più rientrare in pista durante la corsa medesima.

Art.15 – CONDOTTA DI GARA

- 15.1 In ogni manifestazione è prescritto che:
- a) un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue, o che lo precede: la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato;
 - b) ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti viene punita con l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia Sportiva;
 - c) 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

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

- 16.2 I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
- 16.3 Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la moto.
- 16.4 Tutti i piloti termineranno la gara nello stesso giro del vincitore, saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dai piloti con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito. I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Per determinare la posizione in classifica dei piloti che non hanno terminato il giro entro 5 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.
- 16.5 Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato, indipendentemente dal numero di batterie e/o corse alle quali ha partecipato e/o portato a termine. In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda). Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del quadriciclo attraversa la linea di arrivo.

Art. 17 – RECLAMI

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

- 17.1. Se il reclamo è stato avanzato al termine di Gara 2 si procederà immediatamente alla verifica tecnica; se il reclamo è stato presentato al termine di Gara 1, il quad oggetto di reclamo sarà opportunamente ri-punzonato e sarà ricondotto al parco chiuso per la verifica al termine di Gara 2.
- 17.2. Il pilota che presenta un reclamo sulla cilindrata dovrà mettere a disposizione anche il proprio quad utilizzato in gara per la medesima verifica pena la squalifica. Se il pilota che presenta reclamo non avesse ragione dovrà pagare tutte le spese al pilota reclamato dovute alla manodopera per lo smontaggio il montaggio e i relativi materiali di consumo guarnizioni ecc. ecc.
- 17.3. I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato di € 200,00 per Reclamo Sportivo entro 30 minuti dall'esposizione della classifica; in caso di Reclamo Tecnico oltre alla tassa di € 200,00 dovrà essere corrisposto un deposito cauzionale di € 400,00.

Art. 18 – PUNTEGGI

Nel Campionato Internazionale d'Italia (QX1) e nel Campionato Italiano Quadcross. In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 50% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore e dopo aver preso regolare bandiera a scacchi verranno assegnati i seguenti punteggi:

1°	classificato	Punti	25
2°	classificato	Punti	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

Art 19 CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO

- 19.1 Se al termine del Campionato Italiano Quadcross due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:
- I migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - La classifica assoluta dell'ultima gara;
- 19.2 Il Campionato sarà valido se verranno disputate almeno la metà (arrotondamento per difetto) + 1 delle prove previste
- 19.3 Il pilota in possesso di passaporto italiano meglio posizionato all'interno della Classifica del Campionato Internazionale d'Italia Quadcross (QX1) otterrà il titolo di Campione Italiano Quadcross QX1

Art. 20 – NORME COMUNI

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

REGOLAMENTO TECNICO

Art.1 – DEFINIZIONE:

Il quadriciclo è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico disposto anteriormente o posteriormente e con trasmissione posteriore. Sono considerati quadricicli anche i mezzi azionati da trasmissione 4x4. 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 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 o biposto laterale (SSV) e la direzionalità avviene per mezzo di un manubrio o di un volante.

Art. 2 - VEICOLI AMMESSI

Campionato Italiano Quad Cross e Campionato Internazionale d'Italia Quadcross (QX1)

Classi:

QX1: mezzi con cambio a marce, con cilindrata compresa tra 430 cc e 480 cc 4T

QX2: mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 445cc fino a 686cc.4T

QX3: mezzi regolarmente reperibili sul mercato con cambio a marce o monomarcia, con cilindrata massima di 200cc se con motore a due tempi e cilindrata massima di 349 cc se con motore a 4 tempi a piloti di età compresa fra 10 anni e 16 anni

QX4: Over 40 possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti di età minima di 40 anni : mezzi con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc. fino a 686cc

QX5: Quadricicli con cambio a marce, con cilindrata superiore a 300cc. fino a 686cc. mono cilindrici. Possono prendere parte a questa categoria tutti i piloti escluso i classificati fino al 20° posto del C.I. Quadcross cat. QX1-QX2 anno 2009. Escluso i piloti classificati fino al 20° posto del C.I. Quadcross cat. QX1-QX2-QX4 anno 2010. Escluso i piloti classificati fino al 15° posto del C.I. Quadcross cat. QX1-QX2-QX4 anno 2011: I Primi 3 piloti classificati a fine campionato 2012 saranno obbligati al passaggio di categoria in QX1-QX2-QX4 a loro libera scelta.

QX6: Quadricicli con cambio a marce o monomarcia a 2 o 4 ruote motrici regolarmente reperibili sul mercato con trasmissione a catena o cardanica direzionati da volante con cilindrata compresa tra 272cc fino a 1.000 cc. aspirati (NO SOVRALIMENTATI) mono o bicilindrici

Art. 3 - RUOTE

Diametro massimo dei cerchi 12 pollici - (14 pollici solo per QX6). Sono vietate ruote a raggi. Le ruote devono avere dei parafanghi di buona fattura costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

Art. 4 - PNEUMATICI

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi antiderapanti sono vietati, eccetto gare su sabbia e ghiaccio.

Per le gare su sabbia, ai fini della sicurezza, l'altezza massima della paletta/spatola dei pneumatici specifici non dovrà essere superiore a mm 21. Gli pneumatici dovranno essere di serie come forniti dal costruttore e non potranno essere modificati artigianalmente.

Art. 5 - FRENI

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio. Le ruote 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 6.0 Categoria QX6

Solo per la categoria QX6 i freni sono obbligatori sulle 4 ruote. Per l'asse posteriore, è autorizzato un sistema frenante centrale. La frenata deve avvenire mediante un

doppio circuito comandato dallo stesso pedale. L'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote. In caso di perdite in un punto qualsiasi delle canalizzazioni o di un guasto qualunque del sistema frenante, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi su almeno due ruote.

Art 6.1 Carrozzeria QX6

Carrozzeria e telaio devono proteggere il pilota in tutte le direzioni con una "luce" di almeno 25 cm. (per la parte anteriore, oltre alla corsa dei pedali) e di almeno 5 cm. al di sopra del casco del pilota. Un pavimento (fondo) unico e piatto chiude la parte inferiore dell'abitacolo della pedaliera fino all'arco principale e sarà fissato saldamente al telaio.

Questo sarà realizzato in lamiera di acciaio (spessore minimo = 1mm) o in lamiera di alluminio (spessore minimo=2mm). La carrozzeria sarà chiusa fino alla cintura con un'altezza minima di 45cm. (Foto2), rispetto al pavimento, su tutto l'abitacolo. 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.

E' obbligatorio un tetto metallico. Sul'anteriore sono vietati dispositivi aerodinamici. I deflettori ed i parasassi del cofano anteriore sono ammessi solo se sono parte integrante del calco originale della carrozzeria (nota:non possono essere aggiunti successivamente).

Art 6.2 Tetto QX6

La parte superiore dell'abitacolo deve essere totalmente chiusa da un tetto di acciaio (spessore minimo = 1,5mm) e sarà saldato al roll-bar (con un minimo di 20 saldature, ciascuna di almeno 2cm. di lunghezza). E' vietato forare il roll-bar. A completamento di codesto tetto, la carrozzeria può comportare un tetto in poliestere in materiale non metallico) fissato meccanicamente.

Art 6.3 Sicurezza QX6

E' obbligatorio un roll-bar tipo "gabbia" di concezione libera. Deve essere integrato al telaio/scocca, avere almeno 6 punti minimi e due diagonali (Foto1). Per tutto ciò che riguarda l'arco principale, il roll-bar deve rispettare i disegni come allegato. L'arco potrà non scendere fino al pavimento ma potrà appoggiarsi sulla struttura principale del telaio, se questa struttura è solida e rinforzata a livello dei punti di appoggio. I tubi dell'arco devono essere realizzati in acciaio disteso a freddo senza saldature (tubi roll-bar spessore 50mm X 2 mm). I tubi dell'arco in prossimità del casco del pilota, seduto normalmente in posizione di guida, devono essere rivestiti dalle specifiche protezioni in gomma (omologate) contro gli urti. (Foto3)

Art 6.4 Protezioni laterali QX6

E'costituita da una struttura in tubo di acciaio le cui dimensioni minime del tubo sono 40 mm x 2mm, fissata su entrambi i lati della struttura principale della vettura, all'altezza dei mozzi delle ruote, su una lunghezza almeno pari al 60% del passo. Queste strutture si estendono verso l'esterno di ogni lato almeno a partire da una linea retta ideale tracciata tra le mezzerie degli pneumatici anteriori e posteriori, ma non oltre un'altra linea retta ideale tracciata tra i fianchi esterni delle ruote complete anteriori e posteriori, tenute in posizione rettilinea.

Lo spazio tra queste strutture e la carrozzeria deve essere totalmente o parzialmente colmato per impedire che una ruota vi possa penetrare ed essere trattenuta. (Foto3).

Art 6.5 Parabrezza QX6

Allo scopo di fermare le pietre le maglie della rete in tessuto previste sul parabrezza saranno non superiori a 30mmx30mm e il filo della maglia della rete dovrà avere un diametro minimo di 1 mm.

Art 6.6 Reti QX6

E' obbligatorio il montaggio delle reti di protezione sulle parti laterali aperte dell'abitacolo che devono quindi essere completamente chiuse per 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, posto nella parte inferiore delle reti stesse.

6.7 Cinture QX6

E' obbligatorio montare le cinture di sicurezza con minimo 6 punti, (Foto4) dove le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto di ancoraggio separato. Il sistema hans non è obbligatorio.

Art 6.8 Sedile QX6

E' fortemente consigliato l'uso di un sedile omologato. Il sedile omologato dovrà essere fissato mediante 4 punti di fissaggio con bulloni di diametro minimo=8mm. Il sedile non omologato dovrà essere fissato inoltre per mezzo di ulteriori 2 punti di fissaggio all'altezza delle spalle. Lo spessore minimo dell'acciaio utilizzato per attacchi, placche di rinforzo dovrà essere almeno 3mm. Appogiatesta è obbligatorio nel caso di montaggio di un sedile non omologato, deve essere parte integrante del sedile o rigidamente fissato al telaio.

6.9 Batterie QX6

Le batterie o la batteria deve essere protetta e sistemata solidamente con barra isolata, trasversale e steli filettati con diametro=8mm. Se sono posizionate nell'abitacolo o vicino a questo, devono essere ricoperte con una protezione isolante e stagna.

Art.7 Luci QX6

Ogni quadriciclo della QX6 deve essere equipaggiato posteriormente di:

Una luce rossa centrale "anti-crash" del tipo a led (altezza o diametro minimi 50mm/36 diodi minimo) posizionata nella parte posteriore all'altezza del tubolare del roll-bar che funzionerà continuamente. Luci rosse di STOP comandate mediante pulsante idraulico inserito nel circuito frenante saranno inoltre collegati direttamente sull'impianto dello stacca batteria. La qualità del montaggio di queste luci deve assicurare una resistenza adatta alle condizioni di gara

Art.8 Ganci di traino QX6

Tutti i quadricicli devono essere equipaggiati in modo permanente, sia anteriormente che posteriormente, di un solido gancio traino che permetta di trainare il quadriciclo e non deve superare la proiezione verticale della sagoma del quadriciclo. Deve essere inoltre dipinto con un colore vivo (giallo, arancione, rosso).

Art 8.1 Stacca batteria

Lo stacca batteria deve interrompere tutti i circuiti elettrici. Deve essere a scatola chiusa di tipo antideflagrante e deve poter essere azionato dall'interno del quadriciclo dal pilota seduto in posizione di guida, con le cinture allacciate, e dall'esterno dai commissari. Il comando esterno deve essere posto alla base dell'arco

anteriore o principale e deve essere segnalato mediante un triangolo di almeno 12cm di base contenente un lampo rosso su fondo blu e con bordo bianco. esaapolare.

Art 8.2 Paraurti

Sono vietati i paraurti ove non previsti di serie come equipaggiamento

Art 8.3 Volante

E' consigliato un volante a calice

Art 8.4

Retrovisori e obbligatorio il centrale possibilmente a parabola

Art 8.5

Estintore installato in zona accessibile da parte del pilota e commissari di percorso

Art. 9 - DIMENSIONI

La larghezza massima di ingombro del mezzo delle classi QX1-2-3-4-5 non deve essere superiore a mm 1300. (Per la classe QX6 mm.1700).

Art. 10 - MANUBRIO E LEVE

La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati. Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura finale dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 30. 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. Le leve devono terminare con una sfera avente diametro minimo di mm 19.

Art. 11 - COMANDO ACCELERATORE

Il comando può essere a manopola, a leva (pollice o indice) o a pedale (solo QX6); in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

Art. 12 - IMPIANTO DI SCARICO

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

Art. 13 - PROTEZIONI E SICUREZZA

Una barra antiurto deve essere posta dietro al sedile del pilota.

La lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno, immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore. Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote con profilo arrotondato (non saranno ammesse protezioni con angoli vivi). Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto per categorie (QX1-2-3-4-5) un dispositivo a strappo collegato al corpo del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione (Stacco di massa).

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

Art. 14 – ABBIGLIAMENTO

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

Art.15 - Per la categoria QX6 il pilota deve indossare tuta e guanti ignifuga casco omologato e scarpe del tipo automobilistico.

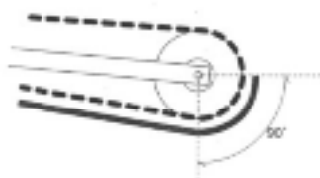
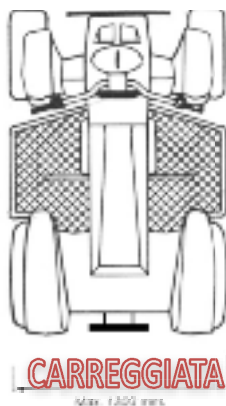
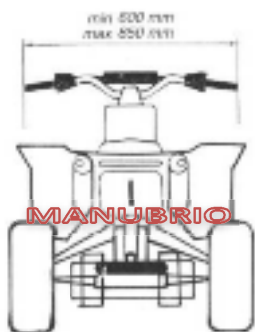
Art. 16 - IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante. Le luci anteriori e posteriori possono essere smontate per categorie (QX1-2-3-4-5).

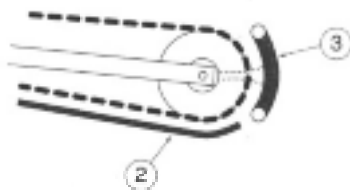
Art. 17 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

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

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



COPRICATENA MONTATO AD UNA ALTEZZA MINIMA DI 90°



2) Copricatena di protezione

3) Barra di protezione

Foto Classe QX6



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto

REGOLAMENTO

CAMPIONATO ITALIANO QUAD COUNTRY 2012

TROFEO ITALIANO RACING SPRINT 2012

Art. 1 - DEFINIZIONE

Le gare "Quad Country" sono manifestazioni motociclistiche di durata alle quali partecipano i singoli piloti.

Le gare "Racing Sprint" sono manifestazioni motociclistiche alle quali partecipano i singoli piloti.

Art. 2 - DESCRIZIONE

Le gare Quad Country hanno una durata totale per i quad di 2 (due) ore, mentre la gara per i side by side è composta da due manche della durata di 30 minuti più un giro.

Le gare Racing Sprint sono a carattere nazionale sono divise in due gruppi nominati Racing Sprint Nord e Racing Sprint Centro, composte di sei gare ognuno, il titolo assoluto sarà assegnato in prova unica nella Finale Racing Sprint, alla quale potranno accedere tutti i piloti di ogni singolo gruppo di appartenenza (Racing Nord, Racing Centro).

Le gare Racing Sprint hanno sono composte da 2 (due) manche di durata diversa per ogni categoria.

Art. 3 - NORME COMUNI

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

Art. 4 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI

In occasione di gare di Campionato Italiano Quad Country e Racing Sprint si possono organizzare delle Manifestazioni collaterali, purché queste non vadano ad interferire con il regolare svolgimento della gara di Campionato alla quale sono abbinate.

Art. 5 - PERCORSO

Il percorso di gara è di tipo fettucciato, chiuso al traffico ed al pubblico (per quest'ultimo devono essere previste delle apposite aree); possono essere presenti o meno asperità naturali e/o artificiali, quali salti, passaggi tecnici, asfalto, ecc.

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

Il 70% del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza minima di sei metri.

Gare Quad Country:

Il punto di rilevamento dei giri deve essere posto nelle vicinanze del punto dell'area box, prima o dopo.

La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i Piloti su di un'unica fila (una parte dei Piloti può anche essere allineata in curva, purché quest'ultima sia sufficientemente larga da permettere il passaggio contemporaneo di più Piloti affiancati).

L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere tali da non costituire pericolo d'incidente fra i Piloti che entrano ed escono dall'area box e quelli che sono sul percorso; si devono inoltre evitare possibili incroci di traiettoria fra gli stessi. Il percorso può essere visionato dai Piloti prima della partenza solamente a piedi. A discrezione dell'Organizzazione il percorso potrà essere provato con il quadriciclo per un numero di giri stabilito dalla stessa.

Il percorso viene omologato dal Direttore di gara.

Art. 6 - AREA BOX

L'area box è la zona nella quale avviene il rifornimento di carburante e qualsiasi intervento sui quadricicli. Quest'area deve essere predisposta dagli organizzatori e deve essere chiusa al pubblico; all'interno dell'area box possono accedervi unicamente i Piloti e due meccanici, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli U.d.G. addetti.

La velocità di percorrenza all'interno dell'area box deve essere molto bassa, ciò viene messo in atto grazie a degli ostacoli artificiali dislocati lungo il passaggio all'interno del box; in alternativa si può predisporre del personale all'interno di quest'area con la funzione di rallentare i Piloti. È a discrezione del D.d.G. penalizzare, nel modo che ritiene più opportuno e in base alla gravità della mancanza, tutti quei Piloti che non rispettino un comportamento adeguato e di sicurezza (soprattutto velocità eccessiva) all'interno dell'area box.

Allo stesso modo saranno i piloti ad essere penalizzati, come sopra, per il comportamento scorretto, quali non rispetto delle indicazioni degli U.d.G., dei meccanici al loro seguito. È fatto obbligo all'Organizzazione predisporre di un'apposita area per i segnalatori.

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 entrare nel percorso di gara e il caso in cui il pilota decide di non continuare la stessa e riconsegna il testimone agli organizzatori (nel caso delle Gare Quad Country).

È fatto obbligo all'Organizzazione controllare, a mezzo di un addetto, che i piloti che escono dall'area box per inserirsi nel percorso di gara. In caso contrario il pilota non potrà entrare nel percorso.

La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 7 - SEGNALETICA

Tutto il percorso deve essere delimitato da fettuccia; questa non è richiesta ove il percorso sia delimitato in altro modo (ad esempio da un fossato, da una siepe, ecc.).

L'ingresso all'area box deve venire segnalato con un cartello ben visibile; devono altresì essere segnalati tutti i punti pericolosi del percorso per mezzo di una tabella rossa, posta nelle immediate vicinanze di detti punti.

Le bandiere di segnalazione sono quelle previste dalle N.S.S.; è prevista anche una bandiera nera con cerchio arancio (bandiera tecnica): questa bandiera deve essere utilizzata per indicare al Pilota interessato l'obbligo immediato di recarsi nell'area box, al fine di rimediare ai problemi tecnici del motociclo riscontrati dal D.d.G. Se possibile la bandiera deve essere accompagnata dal numero di gara del concorrente interessato. La segnalazione deve essere data ai Piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

Art. 8 - PARTECIPAZIONE

Sono ammessi a partecipare alle gare "Quad Country" e "Racing Sprint" tutti i Piloti in possesso di qualsiasi licenza FMI valide per l'anno 2012.

Art. 9 - ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle gare è OBBLIGATORIO inviare al Moto Club organizzatore l'apposito modulo di iscrizione adeguatamente compilato, mentre la tassa di iscrizione deve essere versata come stabilito dal Regolamento Particolare. La tassa di iscrizione per l'intero campionato Quad Country composto da sei prove, è pari a 600,00 euro, i piloti dovranno inviare le iscrizioni e il relativo pagamento entro il 18 febbraio 2012. L'iscrizione alla gara singola è pari a 150,00 euro: i piloti dovranno inviare le pre-iscrizioni entro il mercoledì antecedente la gara e la relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle O.P. La tassa di iscrizione per l'intero campionato Racing Sprint è pari a 500,00 euro: i piloti dovranno inviare le iscrizioni e il relativo pagamento entro il 2 marzo 2012. L'iscrizione alla gara singola è pari a 100,00 euro: i piloti dovranno inviare le iscrizioni entro il mercoledì antecedente la gara e la relativa tassa sarà regolarizzata al momento delle O.P.

Gare Quad Country:

QC1 - QC2- QC4- Campionato	€ 600,00
QC1 - QC2- QC4- Gara singola	€ 150,00
QC3 Campionato	€ 1.000,00
QC3 Gara singola	€ 200,00 ad equipaggio

Gare Racing Sprint Nord e Centro:

Campionato	€ 500,00
Gara singola	€ 100,00

Finale Racing Sprint

Gara	€ 100,00
------	----------

In caso di pagamento dopo tale data viene applicata una soprattassa di 50 €.

Nel caso in cui una gara venga rinviata dall'Organizzatore e sia stata già versata la quota d'iscrizione, il pagamento rimane valido come quota d'iscrizione alla gara successiva prevista in calendario. Nel caso in cui un pilota iscritto non si presenti alla gara, non avrà diritto alla restituzione della quota d'iscrizione versata.

Art. 10 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti, a discrezione dell'Organizzazione, non è ritenuto sufficiente; in tal caso è prevista la restituzione della tassa di iscrizione.

L'Organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e massimo degli iscritti che verranno riportato sul R.P.

Art. 11 - CLASSI

Le Classi istituite per il Campionato Quad Country sono le seguenti:

- QC1 (marce oltre 200 cc)
- QC2 (automatici open)
- QC3 (a coppie)
- QC4 (side by side)

Le Categorie istituite per il Trofeo Racing Sprint sono le seguenti:

- CATEGORIE R.S.AMATORI: (marce – livello di guida base)
- CATEGORIE R.S.PROMO: (marce – livello di guida con minima esperienza agonistica)
- CATEGORIE R.S.SPORT: (marce – livello tecnico alto)
- CATEGORIE R.S.EXPERT: (marce – livello tecnico elevato)
- CATEGORIE R.S.YOUNG: (marce - cilindrata fino a 351 cc 4T e 200 cc 2T; per i ragazzi dai 10 ai 16 anni)
- CATEGORIE R.S.A1 (automatici fino a cc 200 2T e 350 4T)
- CATEGORIE R.S.A2 (automatici tra 350 4T e 500 4T, oltre 200 2T)
- CATEGORIE R.S.A3 (automatici oltre 500 4T)
- CATEGORIE R.S.M1 (automatici cc 110 con età tra 8 anni e 10 anni)
- CATEGORIE R.S.M2 (automatici cc 110 con età tra 11 anni e 14 anni)
- CATEGORIE R.S.M3 (marce cc 150 con età tra 8 anni e 14 anni)
- CATEGORIE R.S.FE (classe femminile: viene costituita se c'è un minimo di 5 iscritte, altrimenti le pilote avranno una classifica femminile separata nelle categorie sopra esposte nelle quali gareggiano).

Il criterio utilizzato per costituire le classi del Trofeo Racing Sprint è il livello di guida del pilota. La suddivisione delle classi è compito del Responsabile del Trofeo.

Durante lo svolgimento dell'evento della gara è previsto uno spazio di avviamento alla disciplina in un'area predisposta alla promozione.

Art. 12 - PILOTI

- un Pilota se iscritto al Campionato "QUAD COUNTRY" nella Categoria QC1-QC2-QC4 può utilizzare un solo quad. Nella QC3 è ammesso anche l'uso di due QUAD.
- un Pilota se iscritto al Trofeo Racing Sprint potrà punzonare fino a 2 quad anche di marca diversa e potrà usarli indifferentemente durante tutta la manifestazione, escluse le batterie in corso.

Art. 13 - NUMERI DI GARA

L'assegnazione dei numeri di gara è a discrezione dell'Organizzazione nelle Gare Quad Country.

È fatto obbligo all'Organizzazione assegnare ai piloti, in fase di O.P., i relativi numeri di gara.

I concorrenti sono tenuti ad apporre i numeri di gara sulle 2 tabelle porta-numero dei propri quad.

Gare Racing Sprint: I numeri di gara vengono assegnati ad inizio anno, prima dell'inizio del Trofeo, su richiesta del pilota stesso.

Art. 14 - CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Un pilota s'intende classificato, e di conseguenza comparirà nelle classifiche di gara, qualora abbia regolarmente preso il via e gli sia stato rilevato, dal personale addetto al rilevamento dei passaggi, almeno il 75 % della manche, indipendentemente dai motivi della sua interruzione e senza aver preso la bandiera scacchi.

Classifiche di gara

Alla fine di ogni manche, ai primi 20 Piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella:

35 punti al 1°	15 punti al 6°	10 punti al 11°	5 punti al 16°
29 punti al 2°	14 punti al 7°	9 punti al 12°	4 punti al 17°
24 punti al 3°	13 punti al 8°	8 punti al 13°	3 punti al 18°
20 punti al 4°	12 punti al 9°	7 punti al 14°	2 punti al 19°
17 punti al 5°	11 punti al 10°	6 punti al 15°	1 punto al 20°

In caso di parità di risultato nelle gare di Quad Racing, a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto e il pilota successivo riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

Esempio:

PILOTA A = 28'33" 1° 35 punti

PILOTA B = 28'33" 1° 35 punti

PILOTA C = 30'00" 3° 24 punti

I punteggi vanno assegnati ai piloti nelle Classifica di Categoria.

Nel caso di gare a più manche le classifiche vengono redatte sommando i punteggi delle manches svolte; in caso di parità di punteggi nelle gare Racing Sprint la discriminante sarà la seconda manche effettuata.

Classifiche Finali

Se al termine delle Classifiche Finali, due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore quello che avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

In caso d'ulteriore parità verrà considerato il piazzamento della prima giornata di gara. Il cambio di Classe è consentito durante tutto il Trofeo Racing Sprint, a discrezione dell'organizzatore.

I punti acquisiti dalla Categoria di provenienza non saranno tolti, ma non saranno sommati ai punti acquisiti nella nuova Categoria.

Scarto

Tutte le gare sono tenute utili ai fini della classifica finale e di classe.

Nella classe QC3 nel caso di cambiamento di componenti di una coppia, quest'ultima comparirà in classifica come un nuovo equipaggio.

Non esiste limite nel cambio di coppie di piloti.

Art. 15 - ASSEGNAZIONE GARE

Tutte le manifestazioni in calendario hanno validità per i Campionato Italiano Quad Country e Trofei Racing Sprint.

Art. 16 - QUADRICICLI

Sono ammessi alle manifestazioni i quad targati e non.

Non v'è alcuna restrizione di cilindrata (vedere R.P.)

QC4 (side by side) Quadricicli con cambio a marce o monomarcia a 2 o 4 ruote motrici regolarmente reperibili sul mercato con trasmissione a catena o cardanica direzionati da volante con cilindrata compresa tra 272cc fino a 1.000 cc. aspirati (NO SOVRALIMENTATI) mono o bicilindrici. QC4 (side by side) come da disposizioni in materia dell'annesso di specialità QUAD CROSS.

Art. 17 - PNEUMATICI

Sono ammessi pneumatici da enduro e da cross, anche ricostruiti.

L'uso di pneumatici a paletta è consentito con una misura di altezza massima della spatola di 21 mm (da produzione).

Art. 18 - PROTEZIONI E SICUREZZA

Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote. Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze.

Una griglia, in metallo o con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto 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).

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo) posizionata sopra il fanale, ed una posteriore, alla fine della sella posta 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 e apporre il proprio nome (facoltativo). Il colore delle tabelle porta numero deve essere: fondo bianco – numeri neri.

Dimensione minima della padella che ogni pilota dovrà predisporre: cm 21x19. Misure e protezioni art.45.

Art. 19 - ABBIGLIAMENTO

Il pilota deve indossare abbigliamento adeguato da motocross.

Il pilota QC 4 deve indossare l'abbigliamento come da disposizioni in materia dell'annesso di specialità QUAD CROSS.

Il casco deve essere indossato obbligatoriamente durante le prove e le gare.

Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima.

È obbligatorio l'uso della pettorina/paraschiene.

È consigliato l'uso del neck brace (collare protettivo).

Art. 20 - PROVE FONOMETRICHE

La FMI ha la facoltà di effettuare le prove fonometriche anche qualora ne venga fatta esplicita richiesta da parte delle amministrazioni locali.

Il limite massimo di rumorosità ammesso è di 94 Db.

Art. 21 - VERIFICHE TECNICHE

- Alle verifiche tecniche viene punzonato il solo telaio del quad (lato destro) che s'intende utilizzare per la gara (2 quad = 1 pilota).
- Le verifiche tecniche possono essere effettuate anche dai meccanici.
- I quadricicli devono essere presentati alle verifiche tecniche privi di precedenti punzonature e con i numeri di gara riportati in modo ben visibile sulle tabelle portanumero.
- È compito e responsabilità del Pilota controllare l'avvenuta punzonatura del quad.
- Gli organizzatori devono fornire il personale e la vernice necessaria per le punzonature.
- Gli organizzatori, all'atto di punzonare i quad, devono verificare che i piloti siano iscritti nella Categoria corretta.

Art. 22 - PROVE LIBERE/CRONOMETRATE

Le prove libere/cronometrate vengono effettuate dopo le Operazioni Preliminari, per stabilire l'Ordine di Partenza della prima manche e seconda manche. Nelle prove cronometrate ai primi tre classificati sarà assegnato il seguente punteggio che andrà a sommarsi nella classifica finale di Campionato.

1° classificato: 3 punti

2° classificato: 2 punti

3° classificato: 1 punto

Art. 23 - PRE-GRIGLIA

I piloti devono presentarsi in Pre-Griglia alla chiamata per la loro manche, pena esclusione dalla gara.

Art. 24 - ORDINE DI SCHIERAMENTO

L'ordine di schieramento per la partenza avviene in base al risultato delle prove. Nelle gare racing il secondo in classifica sceglie la posizione in griglia a dx o sx del primo.

Art. 25 - PARTENZA

La partenza viene effettuata tramite semaforo.

Gare Quad Country: L'allineamento per la partenza è in file da max 10 piloti, ogni 10 sec. viene fatta partire una fila, fino alla partenza dell'ultima fila.

La partenza deve avvenire contemporaneamente per tutti i Piloti disposti su ogni fila (max 10).

Gare Racing Sprint: La partenza viene fatta a piramide o a più piramidi, dove al vertice c'è il miglior risultato delle prove e a scalare tutti gli altri.

Art. 26 - INTERRUZIONE E/O ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE

Interruzione: sospensione momentanea della gara tramite esposizione della bandiera rossa. Ciò può avvenire a causa di intervento di un mezzo di soccorso lungo il percorso, condizioni atmosferiche critiche, sistemazione di tratti del percorso, ecc. La ripresa della gara verrà effettuata, dopo aver allineato i Piloti in base all'ordine di arrivo del giro nel quale è stata esposta la bandiera, con una nuova partenza. In questo caso la classifica finale verrà redatta secondo le modalità previste per le gare a più manche (Art. 13).

Se la gara non può più essere ripresa, essa verrà dichiarata valida se interrotta dopo il 50% del tempo totale previsto, altrimenti verrà dichiarata nulla e non valida ai fini del campionato.

Arresto anticipato: sospensione definitiva e anticipata, rispetto al tempo di durata previsto, della gara tramite esposizione della bandiera a scacchi.

Se l'arresto della gara avviene dopo il 50% del tempo totale previsto, questa è da ritenersi valida a tutti gli effetti ai fini del campionato, indipendentemente dal numero di manche in cui la gara è suddivisa, e ai Piloti viene attribuito il punteggio pieno, altrimenti la gara viene dichiarata nulla e non valida ai fini del campionato.

Art. 27 - GARE QUAD COUNTRY

È facoltà del Moto Club organizzatore ritirare la licenza degli iscritti alla gara come cauzione per il transponder consegnato; la stessa sarà resa ai diretti interessati al momento della riconsegna del transponder. Il supporto per il transponder deve essere fissato obbligatoriamente nella parte anteriore del quad. Solamente il Pilota che ha il transponder può accedere al percorso di gara. Il pilota è l'unico responsabile dell'integrità del proprio transponder, dal momento della consegna in fase di verifiche sportive fino alla riconsegna a fine gara.

Nel caso in cui il transponder venga smarrito o danneggiato in modo irreparabile, è diritto del Moto Club organizzatore rivalersi sul pilota che lo aveva in dotazione, e richiedere allo stesso il rimborso trattenendone, a titolo di garanzia, la licenza di concorrente. Il costo unitario dei transponder è di 200,00 Euro.

Art. 28 - GARE QUAD COUNTRY: RECUPERO DI UN QUAD

Rottura del quad o Infortunio di un Pilota: In caso di guasto di un quad lungo il percorso il recupero del quad e del pilota avviene da parte dei mezzi dell'Organizzazione.

Art. 29 - RIFORNIMENTO ED ASSISTENZA

Il rifornimento e l'assistenza ai quad possono essere eseguiti anche dai meccanici e devono avvenire unicamente all'interno dell'area box, anche nel caso in cui siano stati recuperati lungo il percorso a causa di un guasto.

È fatto divieto assoluto di rifornimento e di manutenzione dei quad all'esterno dell'area box. Il rifornimento deve avvenire unicamente a motore spento e senza sigaretta accesa. La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 30 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio è a cura dell'Organizzazione.

Art. 31 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

- Bandiera Tricolore=Partenza; N.B. Sarà più comune l'utilizzo del semaforo per le partenze.
- Bandiera VERDE= inizio procedura di partenza
- Bandiera ROSSA= gara sospesa – fermarsi immediatamente
- Bandiera GIALLA= pericolo generico – fare attenzione e procedere con prudenza, rallentando all'occorrenza. È vietato il sorpasso. Il pilota che non rispetta tale segnalazione e/o sorpassa approfittando della bandiera gialla, subirà una penalizzazione di 15 secondi che sarà sommata al tempo finale della sua prova.
- Bandiera BLU = state per essere doppiati, è obbligatorio consentire il sorpasso.
- Bandiera NERA CON NUMERO = squalifica pilota – uscire dal tracciato e fermarsi.
- Bandiera a SCACCHI (bianchi e neri)= fine gara.

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. 32 - RITIRO

Ai fini delle classifiche di gara non è previsto il ritiro.

Se durante la gara un pilota decide di non voler più continuare nella competizione ed ha la necessità di lasciare il luogo della manifestazione, è suo dovere riconsegnare il transponder all'Organizzazione; ai fini delle Classifiche di gara verrà classificato con il numero di giri che ha compiuto fino al momento dell'abbandono.

Art. 33 - TERMINE DELLA GARA

Allo scadere del tempo stabilito il D.d.G. esporrà il cartello dell'ultimo giro al Concorrente che in quel momento è primo nella classifica di manche, ed al giro successivo esporrà la bandiera a scacchi per decretare la fine della gara. Se, ad esempio, il giro dura 6 minuti ed il Concorrente in testa transita a 4 minuti dalla fine del tempo stabilito, viene esposto il cartello dell'ultimo giro in quanto al giro successivo lo stesso transiterà a tempo scaduto.

Art. 34 - TEMPO MASSIMO

È stabilito un tempo massimo di 20 (venti) minuti per tutti i concorrenti per transitare sul traguardo, e prendere la bandiera a scacchi. I venti minuti verranno conteggiati dallo scadere del tempo previsto per la manche ed indipendentemente dall'esposizione della bandiera a scacchi. A tutti i Piloti che transiteranno oltre questo termine non verrà rilevato il giro, ma verranno ugualmente classificati senza alcuna penalità e con il numero di giri da loro percorsi fino all'ultimo rilevamento.

Art. 35 - AIUTO ESTERNO

È proibito ogni aiuto esterno, salvo nell'area box.

L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona, all'infuori del Pilota o di un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il quad o con il transponder dei Concorrenti; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno è l'esclusione dalla gara.

Art. 36 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: criterio di allineamento per la prima partenza, numero di manche nella quale verrà suddivisa la gara, classi ammesse ecc.

Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che ha approvato il R.P. può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile. Sempre per cause di forza maggiore il D.d.G. ha la facoltà, solamente nel giorno della gara, di posticipare gli orari di svolgimento della stessa. Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione. Per quanto non contemplato nel seguente regolamento si deve fare riferimento alle N.S.S.

Art. 37 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i Piloti dovranno personalmente essere presenti per l'identificazione ed il controllo delle licenze. Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, sarà escluso dalla manifestazione. Le O.P. devono avvenire unicamente lo stesso giorno dello svolgimento della manifestazione. Al termine delle O.P. il Moto Club organizzatore ha l'obbligo di esporre l'elenco dei Piloti verificati; i Piloti hanno a disposizione 30 minuti per presentare eventuali reclami dall'ora di esposizione dello stesso.

Art. 38 - RECLAMI

I reclami devono essere presentati per iscritto ed accompagnati dall'apposita tassa reclamo al Commissario di gara delegato.

Art. 39 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Il Moto Club organizzatore deve provvedere ad un'adeguata assicurazione R.C. per coprire tutti i danni che i Piloti ed i propri addetti possono provocare.

Art. 40 - DIRETTORE DI GARA

Il D.d.G. è il responsabile dello svolgimento e del buon esito della manifestazione. È consentita la direzione di gara ai Direttori abilitati alle specialità di Enduro e Motocross. È sua facoltà alla fine delle O.P., ed in qualunque altro momento della manifestazione che egli ritenga opportuno, indire una riunione informativa per tutti gli interessati. Il D.d.G. si riserva la facoltà di interrompere e/o abbreviare la gara per particolari esigenze. Il D.d.G. dovrà segnalare obbligatoriamente l'inizio dell'ultimo giro al transito del 1° pilota per la zona di rilevamento giri. Il D.d.G. ha la facoltà, in base all'Art.5, di penalizzare i piloti che non tengono un comportamento adeguato nell'area box.

Art. 41 - UFFICIALI DI GARA

Gli U.d.G. sono persone preposte dall'Organizzazione aventi le seguenti funzioni:

- segnalare ai Piloti in gara gli eventuali pericoli insorti lungo il tracciato;
- mantenere in ordine il tracciato di gara sistemando la fettuccia, i paletti e gli altri segnali di delimitazione del percorso e di pericolo qualora questi vengano accidentalmente danneggiati;
- comunicare ai D.d.G. eventuali problemi che si presentano lungo il tratto di percorso a loro assegnato;
- rilevare e segnalare le infrazioni commesse dai Piloti, sia al Regolamento sia avendo un comportamento antisportivo, al D.d.G., il quale infliggerà loro la penalità prevista dal Regolamento dopo averli interpellati ed averne sentito le eventuali ragioni.

Gli U.d.G. devono essere facilmente riconoscibili sia lungo il percorso sia nell'area box.

Art. 42 - SERVIZI GENERALI

È fatto obbligo al M.C. organizzatore predisporre un punto di ristoro ed un servizio igienico.

Art. 43 - PENALITA'

Le penalità che possono essere inflitte ai Piloti sono le seguenti:

A) penalità di 20 sec:

- partenza anticipata (Art.22);
- giro non conforme, urto contro le protezioni interne curva;

B) penalità di 3 sec:

- nelle qualifiche penalità applicata al giro migliore, nel caso di un giro non conforme.

C) esclusione dalla gara:

- assenza alla prova per l'ordine di schieramento (Art.21).
- prova del percorso in quad quando non consentito dall'Organizzazione (Art.4);
- introdurre nell'area gara quadricicli non punzonati (Art.5);
- uscire dall'area box con il quad durante la gara (Art.5);
- entrare nel percorso senza transponder (Art.5);
- rifornimento quad all'esterno dell'area box (Art.26);
- effettuare assistenza ai quad all'esterno dell'area box (Art.26);
- rifornimento a motore acceso (Art.26);
- rifornimento con sigarette accese (Art.26);
- ricevere aiuto esterno nelle zone non predisposte (Art.31);
- assenza alle O.P. (Art.33);
- taglio di percorso;
- comportamento scorretto in gara.

Per "taglio di percorso" si intende quando un pilota transita all'esterno della fettuccia o di altri mezzi che delimitano il percorso di gara traendone vantaggio.

D) a discrezione del D.d.G.:

- in caso di comportamento non appropriato nell'area box.
- in caso di segnalazione da parte degli U.d.G.

Art. 44 - CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E PREMIAZIONI

Ad ogni gara verranno premiati i primi tre Piloti di ogni classe.

Al fine del campionato Italiano Quad Country verranno redatte le seguenti classifiche:

- Categoria QC1
- Categoria QC2
- Categoria QC3
- Categoria QC4

Al fine del Trofeo Racing Sprint verranno redatte le seguenti classifiche:

- Categoria R.S.Amatori
- Categoria R.S.Promo
- Categoria R.S.Sport
- Categoria R.S.Expert
- Categoria R.S.Young
- Categoria R.S.A1
- Categoria R.S.A2
- Categoria R.S.A3
- Categoria R.S.M1
- Categoria R.S.M2
- Categoria R.S.M3
- Categoria R.S.CFE

È raccomandato di prevedere anche un Premio (fiori-omaggio) per tutte le pilote che hanno portato a termine la gara.

Art. 45 - MISURE E PROTEZIONI

QUAD

- larghezza massima manubrio 850 mm
- larghezza massima quadriciclo 1300 mm (filo ruota dx-filo ruota sx)
- protezione laterali (nerf bar)
- protezioni anteriori (bull bar)
- protezione posteriore (catena — disco)
- QC4 (side by side) come da disposizioni in materia dell'annesso di specialità QUAD CROSS.

REGOLAMENTO

CAMPIONATO ITALIANO BAJA 2012

La FMI indice, per l'anno 2012, il Campionato Italiano Baja.

La Federazione Motociclistica Italiana si riserva il diritto di assegnare l'organizzazione della manifestazione ad Azienda specializzata.

Baja sono manifestazioni sportive organizzate che si svolgono su terreni di tipo prevalentemente fuoristradistico, per evidenziare l'abilità di guida dei conduttori e l'affidabilità dei mezzi. Il percorso viene indicato per mezzo di frecce e fettucce, con assistenza rapida in gara, i piloti partono scaglionati ogni 15 sec.

La caratteristica principale quindi delle gare "baja" è l'assenza di navigazione e la formula no stop. Si deve percorrere il tragitto tutto di un fiato, senza mai fermarsi, se non per fare rifornimento, pena perdita di tempo e posizioni in classifica.

Licenze e piloti ammessi:

Possono partecipare a gare di Baja e concorrere per la classifica di Campionato i Conduttori nazionali in possesso di Licenza Sportiva Fuoristrada FMI.

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica di Campionato:

- Conduttori di nazionalità straniera in possesso di Licenza italiana

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica assoluta e di giornata:

- Conduttori stranieri con Licenza e Nulla-Osta della Federazione di appartenenza.

CLASSI

MOTO

- E1 (125cc 2T - 250cc 4T)
- E2 (250cc 2T - 450cc 4T)
- E3 (300cc 2T - 500cc 4T)
- Bicilindrici

Per il regolamento tecnico "Moto" (quanto non contemplato nel seguente regolamento) si fa riferimento alle norme tecniche dell'Annesso Enduro, Motorally e al Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.). La cilindrata del motociclo e quad è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara, e deve corrispondere a quanto indicato nel libretto di circolazione. Alle verifiche amministrative, il pilota deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

QUAD

- QS Sportivi a marce
- QA Automatici

Per il regolamento tecnico "Quad" (quanto non contemplato nel seguente regolamento) si fa riferimento alle norme tecniche dell'Annesso QUAD COUNTRY QUAD CROSS.

UTV

- UTV 1 800cc
- UTV 2 oltre 800cc

Tutti i veicoli devono essere dotati di una tabella porta-numero anteriore posizionata nella parte più alta del mezzo (o spazio equivalente), di due laterali (o spazio equivalente) per le moto e una posteriore bifacciale per i quad montata sulla barra antiurto dietro la sella del pilota.

E' obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente (FIM / UEM / FMI conforme) durante le fasi di assistenza dei mezzi durante tutto lo svolgimento della gara. Il tappeto deve avere una misura uguale o maggiore alla proiezione a terra del mezzo nella sua interezza.

PROVA FONOMETRICA

La Prova Fonometrica verrà eseguita con la procedura metodo "2METERMAX". Potrà essere effettuata a tutti i piloti, oppure a campione, a discrezione del Commissario Fonometrista. I motocicli/quad che non superino la prima prova, potranno presentare il mezzo più volte entro l'orario di chiusura delle O.P.

Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione del CdG.

I motocicli che alla verifica supereranno di 2 (due) dB il limite massimo saranno penalizzati di 10' (dieci minuti), mentre, oltre i 2dB, il mezzo sarà escluso dalla gara.

UTV

Veicolo tout terrain a quattro ruote fissate in ciascuna estremità diagonale, consiste in una cellula integrale completa con due posti a sedere uno di fianco all'altro, guidato con un volante. Deve essere omologato dal Ministero dei Trasporti terrestri come Quadriciclo.

* UTV 1

- Veicolo con cambio automatico 4X2 o 4X4
- Deve utilizzare un motore originale omologato
- Cilindrata massima 800 cc

* UTV 2

- Veicolo con cambio automatico 4X2 o 4X4
- Deve utilizzare un motore originale omologato
- Cilindrata superiore a 800cc

CARATTERISTICHE TECNICHE UTV

- Roll-bar omologato con minimo sei punti di fissaggio al veicolo
- Uso obbligatorio delle reti di protezione laterale (fissate su tutti i lati della cabina di pilotaggio);
- Uso obbligatorio della portiera (lamiera o fibra) fissata al roll-bar protettivo
- Obbligatorio l'uso di cinture di sicurezza a quattro punti fissate alla struttura del veicolo
- Obbligatorio l'uso di sedili anatomici.

- Questi veicoli devono essere muniti di un dispositivo di stacca-corrente (visibile con appositi cartelli) in modo da arrestare il motore in ogni situazione, sia dal pilota all'interno dell'abitacolo che dall'esterno;
 - All'interno del quadriciclo deve essere posizionato un utensile idoneo a tagliare le cinture di sicurezza; deve essere fissato alla struttura del veicolo e di facile accesso da parte dei piloti.
 - Larghezza massima consentita per questi veicoli è 1915 millimetri;
 - E' obbligatorio che ci sia un estintore di almeno 2,0 kg nel veicolo fissato alla struttura;
 - Gli occupanti dei suddetti veicoli, devono essere protetti da, occhiali casco e guanti (tipo enduro-motocross omologati), così come da scarpe e tute ignifughe.
 - La distanza tra i caschi dei piloti ed il roll-bar di sicurezza deve essere almeno di 5 cm.
 - Il tetto del roll-bar di sicurezza deve essere chiuso da una paratia che può essere in lamiera o in fibra;
 - Il serbatoio del carburante deve avere una capacità non superiore a 65 litri (a meno che sia equipaggiato di serie) e lo stesso deve essere fissato al telaio.
 - L'uso dei pneumatici e cerchi è libero. Ma questi devono essere approvati secondo le normative europee.
- La mancata ottemperanza di queste regole di sicurezza comporta la squalifica immediata.

NORME DI SICUREZZA MOTO-QUAD-UTV

Tutti i veicoli devono adottare delle luci posteriori supplementari intermittenti di colore rosso o arancione.

Queste luci devono essere collegate direttamente alla batteria rimanendo sempre accese durante la gara anche a veicolo fermo.

Le luci devono essere ben visibili in qualsiasi posizione si trovi il veicolo e protette da danni in caso di urto.

AUTONOMIA

Tutti i veicoli devono avere un'autonomia minima di 100km.

RIFORNIMENTO

All'interno del percorso gara verrà identificata una zona predisposta al rifornimento di carburante. In suddetta zona i piloti dovranno procedere a velocità moderata.

E' fatto obbligo ai piloti MOTO e QUAD all'atto del rifornimento di arrestare il veicolo e scendere dallo stesso, i piloti UTV non saranno obbligati a scendere dal veicolo ma solamente di arrestarlo. E' vietato rifornirsi in zone diverse da quelle stabilite dall'organizzazione.

ORDINE DI PARTENZA

Sarà estratto a sorte alla prima gara, dopodiché in base alla classifica di campionato. Le partenze delle MOTO sono fissate in 4 al minuto (ogni 15 sec o in batterie da 4), i QUAD 2 al minuto (ogni 30 sec o in batterie da 2) e gli UTV 1.

PUNTEGGI

Verrà assegnato il seguente punteggio sia per l'assoluta piloti che per tutte le classi previste:

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

La classifica finale del Campionato Italiano Baja, (assoluta moto e assoluta quad e side by side) sarà il risultato della somma dei punti acquisiti in ogni singola giornata di gara.

PREMI CLASSIFICA BAJA

CAMPIONATO ITALIANO BAJA QUAD – MOTO € 6.000,00

MOTO	QUAD
1° € 1.000,00	1° € 1.000,00
2° € 800,00	2° € 800,00
3° € 550,00	3° € 550,00
4° € 400,00	4° € 400,00
5° € 250,00	5° € 250,00