

REGOLAMENTO QUADCROSS 2016

DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

CAPITOLO PRIMO: DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - QUADRICICLI AMMESSI E CATEGORIE:

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

CATEGORIA ELITE INTERNAZIONALE: Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2001. In detta categoria verrà estrapolata la classifica degli **ASSOLUTI D'ITALIA** riservata ai piloti in possesso di passaporto italiano.

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

I primi 3 classificati della categoria Sport nel Campionato 2015 passano obbligatoriamente alla categoria superiore ELITE nel campionato dell'anno 2016 ad eccezione dei piloti nati prima del 01/01/1987 che possono decidere di restare nella categoria Sport

CATEGORIA VETERAN: Sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/1977
A titolo sperimentale e "fuori classifica" potranno correre accorpate alla categoria "Veteran" i quad a propulsione elettrica : sono ammessi i piloti nati prima del 01/01/2003

CATEGORIA "JF250"

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

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

Art. 2 - PILOTI AMMESSI

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

Art. 3 - SVOLGIMENTO CAMPIONATO

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

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

Art. 4 - ISCRIZIONI E TASSE

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

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

4.3 - Il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 80,00 (ottanta) IVA inclusa per tutte le categorie ad eccezione della categoria "JF250" per la quale il costo dell'iscrizione ad una singola prova è fissato in Euro 50,00 (cinquanta) IVA inclusa. Come descritto nei commi 4.1 e 4.2, se la tassa è regolarizzata al momento delle Operazioni Preliminari si pagherà in loco anche l'ammenda per l'eventuale ritardo del pagamento.

4.4 – Sul sito www.fmiquad.it saranno pubblicati con almeno una settimana di anticipo i dati bancari di tutti i Moto Club organizzatori delle gare, affinché i piloti possano autonomamente effettuare il pagamento di ogni singola gara ad ogni singolo Moto Club Organizzatore. (eliminare)

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

Art. 5. PERCORSO DI GARA

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

Art 6 - AREA BOX

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7 - NUMERI DI GARA - TABELLE PORTA NUMERO

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

A) Continuità con il passato: le prenotazioni dei numeri si apriranno con la precedenza ai "numeri storici" dei piloti militanti fino al 2014 nel Campionato Italiano QuadCross. Coloro che hanno un numero di gara fisso possono confermarlo entro e non oltre il 31 gennaio 2016.

B) Ordine di richiesta da parte del pilota: una seconda fase di prenotazione dei numeri di gara si svolgerà rispettando l'ordine cronologico delle richieste che verranno formulate (dall'1 febbraio 2016 in poi) da parte dei piloti sia del Campionato Italiano Quad Cross che del Campionato Italiano Quad.
Il pilota non ha facoltà di cambiare il proprio numero durante la stagione: il numero prescelto deve restare il medesimo per tutta la durata dei Campionati 2015.

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

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

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

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

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

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

La categoria JF250 avranno tabella a fondo blu/numero bianco

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

Art 8 - VERIFICHE TECNICHE

8.1 - Punzonatura

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

8.2 – Prova Fonometrica

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

Art. 9 - PROVE LIBERE E QUALIFICHE

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

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

9.3 Composizione gruppi per le prove

- a) Prima prova di Campionato: mediante sorteggio tra i piloti presenti alle O.P.

b) Dalla seconda prova di Campionato: secondo l'ordine di classifica di Campionato, assegnando il pilota primo in classifica al primo gruppo, il secondo al secondo gruppo e così di seguito fino alla 15ª posizione. I restanti piloti mediante estrazione a sorte.

Art. 10 – GARA

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

Art. 11 - PROCEDURA DI PARTENZA

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

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

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

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

11.5 Schieramento di partenza - L'ordine di classifica risultante dai tempi cronometrati durante le prove cronometrate determina la scelta della posizione al cancelletto, dove la partenza verrà fatta in linea. Il primo classificato nella sua categoria sceglierà per primo, il secondo classificato sceglierà per secondo e così via. Una volta scelta, non potrà più cambiarla; lo stesso dicasi per tutti gli altri piloti a seguire. Il pilota non potrà preparare il suo terreno all'interno della postazione del cancelletto di partenza con l'ausilio di attrezzi - pale scope ecc.

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. Se i piloti iscritti ad una delle categorie superassero il limite di 20 (per le piste con cancelletto da 40 moto) o di 15 (per le piste con cancelletto da 30 moto), al raggiungimento del numero limite verrà creata una seconda fila di altrettanti piloti (fino ad un massimo di 20 piloti per piste con cancelletto da 40 moto e fino ad un massimo di 15 piloti per le piste con cancelletto da 30 moto).

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

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

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

Art 12 - ARRESTO DI UNA CORSA

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

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

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

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

Art. 13 – RIPARAZIONI E ASSISTENZA

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

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

13.3 Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

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

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

13.6 Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.

Art. 14 – TAGLIO DI PERCORSO

14.1 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 proporrà ulteriori sanzioni.

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

Art. 15 - CONDOTTA DI GARA

15.1 Un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue, o che lo precede: la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato.

15.2 Ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti viene punita con l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia Sportiva.

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

Art. 16 RISULTATI di Gara (Classifica di giornata)

16.1 Una gara sarà terminata ufficialmente alla fine del giro in cui sia stata esposta la bandiera a scacchi 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 ripunzonato e sarà ricondotto al parco chiuso per la verifica al termine di Gara 2.

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

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

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

In ogni corsa di ogni singola categoria, per ogni manifestazione e soltanto ai piloti che hanno effettuato il **70%** (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore verranno assegnati i seguenti punteggi: Per la classifica degli Assoluti d'Italia Elite verranno utilizzati i punteggi conquistati nella categoria Elite Internazionale.

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

Art 19 - CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO

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

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

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

19.3 Classifiche a squadre di moto club : Le squadre possono essere di CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente) iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto

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

Art. 20 – CONTRIBUTO FEDERALE

20.1 Servizio di cronometraggio (Trasponder) a totale carico F.M.I.

20.2 € 1.800,00 ad ogni organizzatore

Art. 21 – NORME COMUNI

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

CAPITOLO SECONDO: REGOLAMENTO TECNICO

Art.1 - DEFINIZIONE:

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

Art. 2 - VEICOLI AMMESSI:

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

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

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

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

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

- Una luce posizionata sulla parte anteriore del veicolo, deve segnalare al pilota quando il veicolo è acceso.

CATEGORIA “JF250”

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

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

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

Art. 3 – RUOTE

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

Art. 4 – PNEUMATICI

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

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

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

Art. 5 – FRENI

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

Art. 6 - DIMENSIONI

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

Art. 7 - MANUBRIO E LEVE

La larghezza deve essere compresa tra mm 600 e mm 850. La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto. Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati. Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura finale dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 30. 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. 8 - COMANDO ACCELERATORE

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

Art. 9 - IMPIANTO DI SCARICO

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

Art. 10 - PROTEZIONI E SICUREZZA

Una protezione deve essere posta nella parte posteriore inferiore, la lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore. Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote con profilo arrotondato (non saranno ammesse protezioni con angoli vivi). Analoga protezione deve essere montata ai lati, nella parte compresa tra le ruote anteriori e quelle posteriori; tale protezione deve avere profilo arrotondato e diametro minimo di mm 25. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia, in metallo o

con cinghie incrociate, deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno. Deve essere previsto per tutte le categorie un dispositivo a strappo collegato al corpo del pilota che, in caso di caduta, interrompa il circuito elettrico e di iniezione (stacco di massa).

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

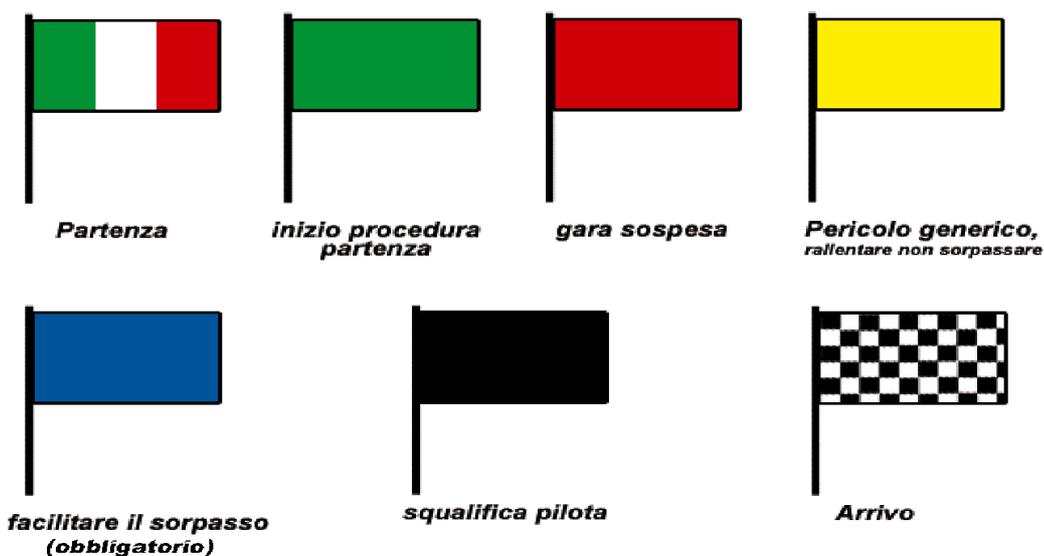
Art. 11 – ABBIGLIAMENTO

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

Allo schieramento in griglia di partenza il casco e gli occhiali protettivi devono essere indossati obbligatoriamente per le prove e le gare. Il casco deve essere omologato secondo le direttive di cui all'Art.030 del Regolamento Tecnico, parte Diciottesima.

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 BANDIERE



Le protezioni devono essere obbligatoriamente indossate sotto la maglia da gara.

Art. 12 - IMPIANTO ELETTRICO

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

Art. 14 - BANDIERE E LORO SIGNIFICATO

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

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

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

Art 14 - PREMIAZIONI

Al termine delle gare si procederà immediatamente alla premiazione sino alla terza posizione in classifica di giornata. La premiazione ufficiale avverrà mezz'ora dopo la pubblicazione delle classifiche di giornata o come previsto dal Comitato Organizzatore (togliere)

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

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

Art. 15 - RIUNIONE ANTE GARA DEI PILOTI (BRIEFING)

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

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

APPENDICE FOTOGRAFICA

FIG. 1: Paracatena inferiore

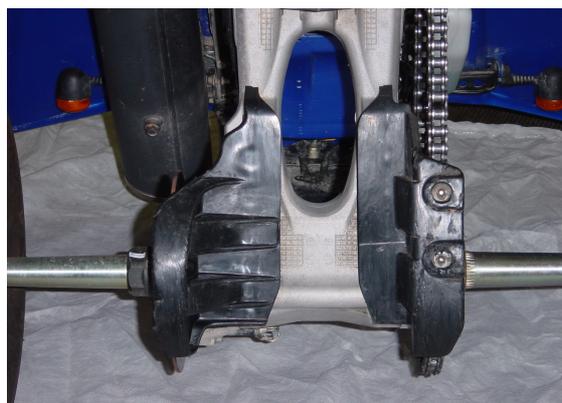


FIG. 2: Paracatena inferiore



FIG. 3: Paracatena

