

REGOLAMENTO TECNICO CROSS COUNTRY RALLIES

Indice dei contenuti

01.01	INTRODUZIONE	74
01.03	LIBERTA' DI COSTRUZIONE	74
01.05	CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI	74
01.07	CLASSI	75
01.11	MISURA DELLA CILINDRATA	77
01.17	SOVRALIMENTAZIONE.....	78
01.18	TELEMETRIA	78
01.19	PESO DEL MOTOCICLO WEIGHTS.....	78
01.21	DESIGNAZIONE DELLA MARCA	79
01.23	DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO	79
01.25	SPECIFICAZIONI GENERALI	79
01.26	DEFINIZIONI DI UN QUADRO DI UN MOTOCICLO.....	80
01.27	DISPOSITIVI DI PARTENZA	81
01.29	PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE	81
01.31	TUBI DI SCAPPAMENTO	81
01.33	MANUBRI	82
01.35	LEVE DI CONTROLLO.....	83
01.37	VALVOLE A FARFALLA.....	83
01.39	POGGIAPIEDI.....	83
01.41	FRENI	84
01.43	PARAFANGHI E PROTEZIONI DELLA RUOTE.....	84
01.45	AERODINAMICITA'.....	84
01.47	RUOTE, CERCHI, PNEUMATICI.....	85
01.49	GOMME.....	85
01.50	SPECIFICAZIONI AGGIUNTIVE PER VEICOLI A PROPULSIONE ELETTRICA.....	86
01.53	SPECIFICAZIONI AGGIUNTIVE PER SIDECARS.....	95
01.55	PLACCHE NUMERICHE.....	96
01.56	LUCI, DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE, TACHIMETRI	
01.58	MOTOCICLI PER RALLY CROSS COUNTRY	
01.59	CATEGORIE CAMPIONATO DEL MONDO 450CC E COPPA DEL MONDO OLTRE 450CC (non Coppa del Mondo FIM)	
01.60	CATEGORIA QUAD	
01.63	CARBURANTE, MISCELA CARBURANTE/OLIO.....	104
01.65	EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO...	111
01.67	USO DEL CASCO.....	
01.69	ISTRUZIONI PRATICHE PER IL CASCO.....	
01.81	TIME KEEPING	127
	DIAGRAMMES	128

01.70	MARCHI RICONOSCIUTI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALE.....	113
01.71	PROTEZIONE DEGLI OCCHI.....	113
01.73	COLORI NAZIONALI DEI CASCHI.....	114
01.75	EMBLEMA DELLA FIM.....	115
01.76	PETTORINE.....	116
01.77	CONTROLLI.....	116
01.79	CONTROLLO FONOMETRICO.....	119
01.80	DIRETTIVE PER L'UTILIZZAZIONE DEI FONOMETRI.....	126
01.81	CRONOMETRAGGIO.....	127
	DIAGRAMMI.....	128

01.81	TIME KEEPING.....	127
	DIAGRAMMES.....	128

01.01 INTRODUZIONE

Con il termine motociclo si intendono tutti i veicoli aventi, in principio, meno di quattro ruote, a propulsione motore e designati essenzialmente al trasporto di una o più persone, delle quali una è il conducente del veicolo. Le ruote devono normalmente essere in contatto con il suolo, salvo momentaneamente o in alcune circostanze eccezionali. Inoltre, al fine di poter attraversare certe superfici di terreno, una o tutte le ruote possono venire sostituite da sci, pattini o catene.

01.03 LIBERTA' DI COSTRUZIONE

Un motociclo deve conformarsi alle esigenze dei regolamenti FIM, al Regolamento Particolare, così come ad un numero di condizioni specifiche che la FIM possa esigere per alcune competizioni. Non è posta alcuna restrizione sulla marca, la costruzione o il tipo di motociclo usato.

Tutte le moto "solo" (Gruppo A) devono essere costruite in modo tale da essere completamente controllate dal conducente. I motocicli con Sidecars (Gruppo B) devono essere costruiti per trasportare un passeggero.

01.05 CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI

I motocicli sono divisi in categorie, che devono essere osservate per tutte le manifestazioni e tentativi di record mondiali.

Per principio, è vietato per diverse categorie, gruppi e classi di competere nella stessa gara, a meno che il Regolamento Supplementare non lo autorizzi.

Categoria I

I motocicli a propulsione azionata da una ruota in contatto con il suolo.

Categoria II (non applicabile per Corse su Pista)

Veicoli speciali a propulsione azionata da una o più ruote in contatto con il suolo, ma non corrispondenti alle condizioni della Categoria I.

Gruppo A1 – Motocicli "Solo"

Veicoli a 2 ruote che lascino una sola traccia sul suolo.

Gruppo B1

Veicoli a tre ruote, che lascino due tracce sul suolo, consistenti in un motociclo che lasci una traccia e un Sidecar per un passeggero che lasci l'altra.

Gruppo B2

Veicoli a tre ruote, che lascino due o tre tracce sul suolo in direzione della marcia in avanti, con un Sidecar permanentemente attaccato che formi un'unità completa e integrale.

Se vengono prodotte tre tracce, la linea centrale delle due tracce lasciate dalle ruote del motociclo non deve comportare uno scarto di più di 75 mm. Una traccia è determinata dalla linea centrale di ogni ruota del veicolo nella direzione della marcia in avanti.

Categoria II (non applicabile a Gare su Pista)

- Gruppo C - Motocicli Speciali a 2 ruote motrici
- Gruppo D - Motocicli Speciali a 3 ruote, con 2 ruote motrici
- Gruppo E - Motoslitte
- Gruppo F - Sprinters e Dragsters
- Gruppo G - Quad da competizione
- Gruppo H --
- Gruppo I --

Categoria III (non applicabile a Gare su Pista)

- Gruppo J - **Veicoli Elettrici (vedi Articolo 01.50)**

1.07 CLASSI

I gruppi sono ancora separati in classi a seconda della cilindrata del motore, come sotto descritto. Generalmente, queste classi devono essere osservate per tutte le manifestazioni. (comunque, vedi Art **058.01** del regolamento del Campionato Mondiale di Cross-Country Rallies).

Categoria I

Per l'articolo principale, fare riferimento allo stesso numero nella sezione Generale.

Gruppo A1 Motocicli

Classe (cc)	oltre (cc)	fino a(cc)
50	-	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppi B1, B2 Sidecars

Come per i gruppi A1 e A2 oltre i 175 cc.

Categoria II

- Gruppo C - Motocicli Speciali a 2 ruote motrici
- Gruppo D - Motocicli Speciali a 3 ruote, con due ruote motrici
- Gruppo E - Motoslitte
- Gruppo F - Sprinters e Dragsters
- Gruppo G - Quad da competizione : veicoli da tout-terrain con pneumatici pallone, aventi una ruota ad ogni estremità diagonale.
A propulsione data dall'azione di due ruote (2 ruote motrici).
I basamenti del motore non devono essere posizionati dietro al concorrente. Solo un pilota siede a cavalcioni.
Lo sterzo avviene tramite manubrio.
Stesse classi della Categoria I, Gruppo A1.
- Gruppo H - Quad da competizione: unica differenza – a propulsione data dall'azione di quattro ruote (4 ruote motrici)
- Gruppo I -

Categoria III

- Gruppo J - Veicoli Elettrici (vedi Art. 01.82 nel Regolamento Tecnico del Road).

01.11 MISURAZIONE DELLA CILINDRATA

11.11 Motore A movimento alternato, Ciclo "Otto"

La cilindrata di ogni cilindro-motore è calcolata dalla formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dal pistone, e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone dal suo punto più alto a quello più basso:

$$\text{Cilindrata} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

dove D = foro

e C = corsa del pistone

Quando un foro di un cilindro non è circolare, la superficie di sezione trasversale deve essere determinata da un metodo o calcolo geometrico appropriato, poi moltiplicato per la corsa del pistone per determinare la cilindrata.

Nella misurazione, è consentita una tolleranza di 1/10 mm. Se con questa tolleranza il limite di cilindrata per la classe in questione viene superato, deve venir presa una misurazione successiva a motore freddo, con una tolleranza di 1/100 mm.

11.13 Motore a Rotazione

La cilindrata di un motore che determinerà la classe nella quale il motociclo dovrà competere in una manifestazione, è calcolata come segue:

$$\text{Cilindrata} = \frac{2 \times V}{N}$$

dove V = cilindrata totale di tutte le camere componenti il motore

e N = numero di giri del motore, necessari a completare un ciclo in una camera.

Considerato motore a 4 tempi.

11.15 Sistema Wankel

Per motori a sistema Wankel con un pistone triangolare, la cilindrata è data dalla formula:

$$\text{Cilindrata} = 2 \times V \times D$$

dove V = cilindrata di una sola camera

e D = numero di rotazioni dei dischi.

Questo motore è classificato come a 4 tempi.

01.17 SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, di qualsiasi tipo siano i mezzi utilizzati, è vietata in tutte le manifestazioni.

Un motore a 2 tempi o a 4 tempi rientrante in una qualsiasi delle classi riconosciute (determinata dalla capacità del cilindro motore) non dovrà essere considerato sovralimentato quando, nel corso di un ciclo motore, la cilindrata totale del/dei dispositivi di carico di carburante misurata geometricamente, aggiunta alla cilindrata del cilindro motore (se questo è utilizzato per immissione del carburante), non eccede la cilindrata massima della classe in questione.

01.18 TELEMETRIA

Le informazioni non devono essere trasmesse in nessun modo a o da un motociclo in marcia.

Un dispositivo ufficiale di segnalazione può venire richiesto sul veicolo.

Dispositivi automatici di cronometraggio di tappa non sono considerati "telemetria".

Dispositivi automatici di cronometraggio di tappa non dovranno interferire con nessun metodo e attrezzatura ufficiale di cronometraggio.

01.19 PESO DEI MOTOCICLI **Peso dei motocicli senza carburante**

19.01

E' accettata una tolleranza dell' 1 % del peso del veicolo dopo la gara.

19.03

I sigilli devono essere fissati sulla parte anteriore del telaio principale.

19.04

Le bilance devono essere certificate ogni anno da un Istituto Nazionale.

19.05

Per i gruppi B1 e B2 in tutte le competizioni deve essere trasportato un passeggero.

01.21 DESIGNAZIONE DELLA MARCA

Quando due costruttori sono coinvolti nella costruzione di un motociclo, il nome di entrambi deve apparire sul veicolo, come segue:

- Il nome del costruttore del telaio
- Il nome del costruttore del motore

Questo si applica quando non vi sono interessi commerciali.

01.23 DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO

Un motociclo prototipo è un veicolo che deve conformarsi alle esigenze di sicurezza prescritte dal Codice Sportivo della FIM e Appendici, applicabile al tipo di competizione per la quale è usato.

01.25 SPECIFICAZIONI GENERALI

Le seguenti specificazioni si applicano a tutti i veicoli dei gruppi indicati e a tutti i tipi di competizioni, tranne quando altrimenti stabilito dalla corrispondente sezione del Codice Sportivo della FIM.

Devono altresì essere applicate a tutte le competizioni nazionali, a meno che la FMNR (Federazione Motociclistica Nazionale) abbia disposto diversamente.

Ulteriori specificazioni per alcune competizioni possono essere richieste e queste saranno dettagliate negli appropriati Annessi della FIM o nel Regolamento Supplementare per le competizioni in questione.

25.01

E' vietato l'utilizzo di titanio nella costruzione del telaio, delle forcelle anteriori, del manubrio, delle braccia oscillanti, delle assi delle braccia oscillanti e delle ruote.

the swinging arms, the swinging arm spindles and the wheel spindles is forbidden.

E' vietato anche l'utilizzo di leghe leggere per le assi delle ruote (ad eccezione dei motocicli da Trial).

L'uso di dadi e bulloni in lega di titanio è consentito.

Test del Titanio possono essere effettuati in pista:

25.01.1 Test magnetico (il titanio non è magnetico).

25.01.2 Test di acido nitrico al 3 % (il Titanio non reagisce. Se il metallo è l'acciaio, la goccia lascerà una macchia nera).

25.01.3 Una massa specifica di lega di titanio del 4,5-5, di acciaio del 7,5-8,7 può essere stabilita pesando la parte e misurando il suo volume in un bicchiere graduato riempito d'acqua (valvola d'immissione, bilancere, barra di connessione, ecc.)

25.01.4 In caso di dubbio, il test dovrà avvenire in un Laboratorio di Controllo di Materiali.

25.02

Leghe di alluminio possono essere accertate visivamente.

25.06

Il numero di cilindri in un motore è determinato dal numero di camere di combustione.

25.07

Se vengono usati spazi di combustione separati, devono essere connessi fra loro da un passaggio non riducibile, la cui sezione minima sarà almeno del 50 % della sezione totale d'immissione.

01.26 DEFINIZIONE DI TELAIO DI UNA MOTO

La struttura o le strutture usate per unire ogni meccanismo di sterzo collocati sulla parte anteriore del veicolo, al motore/scatola del cambio e a tutti i componenti delle sospensioni posteriori.

26.01

Ogni motociclo nel 'parco chiuso' dev'essere equipaggiato con piedistallo laterale. Il piedistallo dovrà essere posizionato o sul telaio o sul braccio oscillante.

01.27 DISPOSITIVI DI PARTENZA

I dispositivi di partenza sono obbligatori.

01.29 PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE

29.01 Una protezione deve essere installata al pignone dell'albero intermedio.

29.02 Una protezione della catena deve essere installata in maniera tale da prevenire l'intrappolazione fra la corsa della catena inferiore e la ruota dentata posteriore.

01.31 TUBI DI SCAPPAMENTO

Tubi di scappamento e silenziatori devono rispondere ai requisiti inerenti il controllo fonometrico (vedi anche Art. 01.79).

31.01

L'estremità del silenziatore deve essere orizzontale e parallela (oltre una distanza minima di 30 mm) alle assi centrali della moto (con una tolleranza di $\pm 10^\circ$) e non deve oltrepassare la fine del corpo del silenziatore di più di 5 mm. Tutti i bordi taglienti devono essere arrotondati con un raggio minimo di 2 mm (Vedi diagramma E).

31.02

I gas di scappamento devono essere scaricati verso il retro ma non in maniera da sollevare polvere, sporcare i pneumatici o i freni, o arrecare disturbo al passeggero, se presente, o ad ogni altro concorrente.

Tutte le possibili misure devono essere prese per prevenire la possibile perdita di olio di scarto, in modo che non arrechi disturbo al concorrente seguente.

Qualsiasi sistema di valvola NON ORIGINALE installato sul sistema di scappamento, in vista di interferire con (o modificare) il test fonometrico è vietato. Sono autorizzati soltanto sistemi di valvola di scappamento (ad es.: Exup, ecc.) forniti dai costruttori. Il montaggio è libero.

31.03

L'estremità dei tubi di scappamento sulle moto non deve oltrepassare la tangente del pneumatico posteriore (vedi diagramma S).

31.04

Su un Sidecar i tubi di scappamento devono espellere i gas orizzontalmente e verso il retro, ad un angolo massimo di 30° in rapporto all'asse del veicolo.

01.33 MANUBRI

33.01

L'ampiezza del manubrio (Moto e Sidecars) è: non meno di 600 mm e non più di 850 mm.

33.02

Il manubrio deve essere equipaggiato con un'imbottitura di protezione sulla barra trasversale. I manubri senza barra trasversale devono essere equipaggiati con un'imbottitura di protezione situata a metà del manubrio, ampiamente ricoprente le morse del manubrio.

33.05

Le estremità esposte del manubrio devono essere turate con materiale solido o ricoperte in gomma.

33.08

Arresti rigidi (diversi da un ammortizzatore di sterzo) devono essere fissati al fine di assicurare uno spazio minimo di 30 mm fra il manubrio con le sue leve e il serbatoio, quando in pieno bloccaggio, per evitare al concorrente di intrappolarsi le dita.

33.09

I morsi del manubrio devono essere accuratamente arrotondati e costruiti al fine di evitare punti di frattura nella barra.

33.10

Se vengono utilizzati protettori delle mani, devono essere realizzati in materiale resistente alla distruzione ed avere un'apertura permanente per la mano.

33.11

La riparazione tramite saldature di manubri in lega leggera è proibita.

33.12

Manubri realizzati in carbonio/carbonio, carbonio/Kevlar o altri materiali composti non sono autorizzati.

01.35 LEVE DI CONTROLLO

35.01

Tutte le leve del manubrio (frizione, freni, ecc.) devono per principio terminare con una sfera (del diametro di almeno 16 mm). Questa sfera può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm). Queste estremità devono essere fissate in modo permanente e formare una parte integrante della leva.

35.03

Ogni leva di controllo (leve alle mani e ai piedi) deve essere montata su un perno indipendente.

35.04

La leva del freno, se imperniata sull'asse poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.

01.37 COMANDI ACCELERATORE

37.01

I comandi acceleratore devono chiudersi automaticamente quando non trattenute con la mano.

37.03

Le motociclette devono essere equipaggiate con un interruttore di accensione funzionale o pulsante montato su entrambi i lati, destro e sinistro, del manubrio (raggiungibili dalla mano mentre è sull'impugnatura) in grado di fermare un motore in marcia (per motocicli da Corsa su Pista, si prega di far riferimento a questo articolo nella sezione CCP).

01.39 POGGIAPIEDI

I poggiapiedi devono essere di tipo pieghevole ed essere equipaggiati con un dispositivo che li faccia tornare automaticamente nella posizione normale. Una protezione integrale del raggio di almeno 8 mm deve essere posta all'estremità del poggiapiedi (vedi diagramma S).

01.41 FRENI

41.01

Tutti i motocicli devono avere almeno 2 freni efficienti (uno su ogni ruota) che funzionino separatamente e in maniera concentrica con la ruota.

41.02

I veicoli nel Gruppo B devono essere equipaggiati con almeno 2 freni efficaci su almeno 2 delle ruote e funzionanti separatamente e in maniera concentrica con le ruote.

01.43 PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

I motocicli devono essere equipaggiati con parafanghi.

43.01

I parafanghi devono oltrepassare il pneumatico da ogni lato.

43.02

Il parafango anteriore deve coprire almeno 100° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità frontale del parafango al centro della ruota e una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota deve essere compresa fra 45° e 60°.

43.03

Il parafango posteriore deve coprire almeno 120° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da due linee, una tracciata dall'estremità posteriore del parafango al centro della ruota e una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota non dovrà superare i 20°.

L'angolo (massimo 20°) per il parafango posteriore dovrà essere misurato con il concorrente seduto sul motociclo (Vedi diagramma S).

01.45 CARENATURE

Nessuna carenatura completa è autorizzata

Le protezioni del radiatore dovranno essere realizzate esclusivamente in materiali flessibili (ad es. plastica).

01.47 RUOTE, CERCHI, PNEUMATICI

47.01

Tutti i pneumatici saranno misurati montati sul cerchio a una pressione di 1 kg/cm (14 lb./sq.in.); le misure devono essere prese a una sezione di pneumatico situata a 90° dal suolo.

47.02

Tutte le modifiche al cerchio o raggi di una ruota integrale (colata, foggatura, inchiodatura) così come fornita dai costruttori, o di un cerchio tradizionale distaccato oltre che per i raggi, valvole o bulloni di

sicurezza sono proibiti, ad eccezione di viti di sicurezza del pneumatico a volte usate per prevenire il movimento del pneumatico in relazione al cerchio. Se il cerchio è modificato per questi scopi, deve essere fornito di bulloni, viti, ecc..

01.49 PNEUMATICI

49.01

Le dimensioni dei pneumatici anteriori e posteriori sono libere con riferimento al diametro e larghezza.

49.03

Pneumatici con chiodi in metallo (ad eccezione di eventi invernali e approvati dalla Giuria Internazionale - vedi Art 51.06), punte, catene o qualsiasi altro dispositivo anti-slittamento non sono permessi. Pneumatici a spatola "Scoop" (nervatura a raggi continui) sono vietati.

49.04 Generalità

Soltanto pneumatici normalmente disponibili in commercio o alla vendita al dettaglio sono autorizzati. Non è autorizzata alcuna modifica ai pneumatici. E' vietato trattare i pneumatici con prodotti chimici, tagliarli o scanalarli, rendere i pneumatici più caldi o alterarne con ogni altro mezzo la forma, la durezza minima a terra, la costruzione o altre caratteristiche.

I pneumatici devono apparire sul catalogo dei pneumatici di serie dei costruttori o su liste specifiche di pneumatici disponibili al pubblico generico. Devono essere costruiti in accordo alle esigenze dell'Organizzazione Tecnica Europea di Pneumatici e Cerchi (ETRTO), nel rispetto dei codici di peso e velocità e avere una descrizione di utilizzo minimo di 45 M.

Sia i pneumatici anteriori che quelli posteriori devono avere un marchio "E" e/o DOT (Dipartimento Americano dei Trasporti) approvato e il numero DOT deve essere forgiato sul fianco del pneumatico.

49.05 Modello di battistrada

Le specificazioni sul battistrada del pneumatico posteriore sono le seguenti: Profondità del battistrada, misurato ad angolo retto alla superficie del pneumatico (tutti i blocchi del battistrada devono estendersi fino alla superficie del pneumatico): Massimo 13 mm (vedi diagramma S). Le dimensioni sono libere per i Cross-Country Rallies e i Bajas. Ad ogni modo, si applica completamente l'Art. **49.04.**

49.06 Pneumatici con chiodi

L'uso di pneumatici chiodati sarà definito nelle Regole Supplementari della manifestazione. L'uso di pneumatici chiodati dovrà essere approvato dalla Giuria Internazionale, basandosi sullo stato del percorso.

Solamente pneumatici chiodati disponibili dai commercianti di pneumatici al dettaglio sono autorizzati. Questi dovranno apparire nel catalogo dei pneumatici del costruttore o nelle liste di specificazione disponibili al pubblico generico (vedi Diagramma S).

Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, metodo di montaggio, ecc., devono essere in accordo con la legislazione nazionale del Paese in cui è tenuta la manifestazione.

01.55 PLACCHE NUMERICHE

Sono richieste delle placche numeriche per i **Cross-Country Rallies**.

L'Organizzazione fornirà ad ogni concorrente un set di placche di identificazione comprendente 1 placca frontale e 2 laterali chiamate placche numeriche. La misura esatta e la posizione di queste placche numeriche saranno spiegate nel Regolamento Particolare.

Le placche numeriche saranno applicate in modo visibile sul lato frontale e sui lati posteriori del motociclo. In nessuna circostanza dovranno coprire, per tutta la durata del Rally, neanche parzialmente, targa e numero di telaio del motociclo.

55.07

Le cifre dovranno essere chiaramente leggibili e, come lo sfondo, dovranno essere verniciate in colori opachi per evitare il riflesso della luce del sole.

Le dimensioni minime delle cifre dovranno essere:

Altezza:	140mm
Larghezza:	80mm
Larghezza dei tratti:	25mm
Spazio fra 2 cifre:	15mm

55.08

Per i numeri deve venire utilizzato il sistema inglese. Vale a dire una singola linea verticale per l' "uno" e una semplice linea inclinata senza barra orizzontale per il "sette". (Vedi diagramma 0).

55.09

Tutte le altre placche numeriche o marchi su un motociclo che possano causare confusione con i numeri dovranno essere rimossi prima della partenza di una competizione.

55.12 Colori delle placche numeriche

I colori di sfondo e le figure variano secondo la classe del motociclo e il tipo di competizione; le regole principali sono indicate nel Regolamento Particolare di ogni manifestazione.

I colori dovranno essere opachi, in conformità con la tabella dei colori RAL, ad es.:

NERO	9005
GIALLO	1003
ROSSO	3020
BIANCO	9010
PORPORA	4006

I colori da utilizzare sono:

Cross-Country Rallies	450cc	Sfondo bianco	Numeri neri
	Oltre 450cc (non Coppa FIM)	Sfondo giallo	Numeri neri
	Quads	Sfondo bianco	Numeri neri
	Donne	Sfondo Porpora	Numeri bianchi

55.13

In caso di disputa riguardante la leggibilità dei numeri, la decisione del Commissario Tecnico sarà quella definitiva.

01.56 LUCI, DISPOSITIVO DI SEGNALAZIONE E CONTACHILOMETRI

I motocicli e il loro equipaggiamento dovranno attenersi ai requisiti legali nazionali per la circolazione su strada del Paese in cui il veicolo è immatricolato e alle altre regole specificate nel Regolamento Particolare.

Il generatore elettrico dovrà funzionare normalmente ed in modo continuo per quanto riguarda la corrente e il voltaggio durante la competizione e durante i controlli dopo la competizione. Le connessioni elettriche dovranno essere mantenute.

MOTOCICLI PER CROSS COUNTRY RALLY

01.58 GENERALITA'

Tutti i veicoli delle categorie Campionato Mondiale 450cc, **oltre 450cc** e Quad dovranno conformarsi totalmente ai requisiti della Convenzione di Vienna del 1968, anche se il Paese nel quale il veicolo è stato costruito non sia firmatario di quella Convenzione, e dovranno essere immatricolati per la circolazione su strada.

58.01 Luci ed equipaggiamento di sicurezza

Il sistema di illuminazione di **tutte** le categorie deve conformarsi in tutto alla Convenzione Internazionale sulla circolazione stradale, inoltre:

I fari anteriori e le luci posteriori potranno essere modificati o sostituiti. Potranno essere aggiunte luci supplementari.

Ogni motociclo/quad dovrà essere equipaggiato con almeno:

- Un faro anteriore (min 55 watts o equivalente in 'lumen')
- Un fanale posteriore omologato con luce di arresto
- In aggiunta, una luce antinebbia (min 21 watts o equivalente in 'lumen'), con una superficie minima legale, potrà essere frazionata in due elementi e potrà lampeggiare
- Un generatore con una potenza minima di 140 watts
- Un clacson sonoro di minimo 90 dB/A, misurato ad un metro.
- Minimo uno specchietto retrovisore.
- Una tanica di riserva d'acqua fissa della capacità di 3 litri

Tutte le moto/i quads dovranno trasportare l'equipaggiamento di sopravvivenza necessario come richiesto nelle Appendici Cross-Country Rallies, Art. 081.23.

58.01 Carburante

Per tutte le categorie, il motore dovrà funzionare con carburante senza piombo, in accordo con le specificazioni della FIM sul carburante (vedi Art. 01.63) ed essere di tipo equivalente al carburante delle stazioni di servizio pubbliche. Le eccezioni saranno indicate nel Regolamento Particolare della manifestazione.

01.59 CAMPIONATO DEL MONDO 450cc E OLTRE 450cc (non Coppa FIM)

Motocicli di serie, immatricolati per la circolazione su strada, che possono essere modificati ed equipaggiati per le competizioni di Cross-Country Rallies.

Le parti principali: telaio, motore (cilindri, testata e basamento) e bracci oscillanti utilizzati dovranno essere componenti standard, ed essere liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali, ad eccezione del basamento, potranno essere modificate ma dovranno rispondere alle Regole Tecniche della FIM per i Cross-Country Rallies.

Tutti i motocicli saranno conformi a **Categoria 1**, Gruppo A1 e **categoria 2, gruppo C** (Art. 01.07).

59.01 Cilindrata del Motore

Campionato Mondiale categoria 450cc:

Motori a uno o due cilindri fino a 450cc **2T o 4T**

Categoria oltre 450cc:

Motori a uno o due cilindri oltre 450cc **2T o 4T**

59.02 Motore

Il numero del motore deve rimanere visibile in ogni caso.

La preparazione del motore è libera, ad eccezione del basamento, che dovrà assolutamente essere standard.

Durante la manifestazione, un "cambio di motore" significa rimuovere il motore dal telaio. Motori "A", montati originariamente nel telaio della moto possono essere rimossi dal telaio per essere riparati e sostituiti da motori "B". Motori "A" possono essere riparati durante la manifestazione a condizione che il basamento marcato durante le verifiche tecniche preliminari rimanga lo stesso.

Riparazioni alla parte alta del motore (cilindro + testata) sono libere durante la manifestazione. Tutti gli interventi alla parte inferiore (all'interno del basamento) saranno considerati come un cambio di motore.

Almeno un bullone/dado utilizzato per fissare il motore dovrà essere forato, al fine di attaccare un sigillo che racchiuda il telaio.

Il motore potrà essere rimosso dal telaio per riparazioni non collegate al basamento. Questo potrà essere fatto solo sotto la supervisione del Commissario Tecnico. Solamente il Commissario Tecnico potrà tagliare e sostituire il sigillo senza che ciò comporti alcuna penalità.

59.03 Sistema di scarico.

I bordi esposti dei tubi di scarico dovranno essere arrotondati, per evitare che siano taglienti.

59.04 Telaio e ausiliari

Il telaio principale dovrà essere marcato con il Numero originale di Identificazione del Veicolo (VIN). Il numero di telaio (VIN) dovrà rimanere visibile per tutto il tempo.

Il telaio non potrà essere sostituito durante la manifestazione. Il telaio potrà essere riparato sotto la supervisione del Commissario Tecnico.

59.05 Serbatoi carburante

La capacità totale di carburante contenuta in tutti i serbatoi sarà di 35 litri al massimo.

59.06 Peso

Non ci sono restrizioni.

01.60 CATEGORIA QUAD

Quadricicli di serie, immatricolati per la circolazione su strada, come da gruppi G e H, che possono essere modificati ed equipaggiati per le competizioni di Cross-Country Rallies.

Le parti principali: telaio e motore (cilindro, testata e basamento) utilizzate dovranno essere componenti standard, e dovranno essere liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali, ad eccezione del basamento, potranno essere modificate, ma dovranno attenersi alle Regole Tecniche della FIM per i Cross-Country Rallies - Categoria Quads.

Sono autorizzati due gruppi:

- Gruppo G/ Quad da competizione:

A propulsione data dall'azione di due ruote (2 ruote motrici).

- Gruppo H/ Quad da competizione:
A propulsione data dall'azione di quattro ruote (4 ruote motrici)

Fare riferimento all'Articolo 01.7/ Classi, per le definizioni.

60.01 Cilindrata del motore

Gruppo G:

- da 250cc fino a 350cc per motori bilicindri, 2-tempi
- fino a 500cc per motori monocilindrici, 2-tempi
- fino a 750cc per motori monocilindrici, 4-tempi.

Gruppo H:

- fino a 900cc per motori mono o bicilindrici, 4-tempi.

60.02 Motore

Il numero del motore dovrà rimanere sempre visibile.

La preparazione del motore è libera, ad eccezione del basamento, che dovrà assolutamente essere standard.

Durante la manifestazione, un "cambio di motore" significa rimuovere il motore dal telaio. Un motore "A", originariamente montato nel telaio del quad potrà essere rimosso dal telaio per essere riparato e sostituito dal motore "B". Il motore "A" potrà essere riparato durante la manifestazione a condizione che il basamento marcato durante le verifiche tecniche preliminari rimanga lo stesso.

Riparazioni alla parte superiore del motore (cilindro + testata) sono libere durante tutta la manifestazione. Tutti gli interventi alla parte inferiore (all'interno del telaio) saranno considerati come un cambio di motore.

Almeno un bullone/dado utilizzato per tenere il motore dovrà essere forato per attaccare un sigillo che racchiuda il telaio.

Il motore potrà essere rimosso dal telaio per riparazioni non collegate al basamento. Questo potrà essere fatto solo sotto la supervisione di un Commissario Tecnico. Il Commissario Tecnico solamente potrà tagliare e sostituire i sigilli, senza che venga applicata alcuna penalità.

60.03 Specificazioni dei veicoli

Il veicolo è direzionato solamente dalle ruote anteriori.

60.04 Sistema di scarico

Il silenziatore non dovrà oltrepassare le estremità posteriori del quad. Il tubo di scarico del silenziatore dovrà essere protetto da un bordo arrotondato di minimo 4 mm.

60.05 Telaio e annessi

Il telaio dovrà essere marcato con il Numero originale di Identificazione del Veicolo (VIN). Il numero del telaio (VIN) dovrà rimanere visibile per tutto il tempo.

Il telaio non dovrà essere sostituito durante la manifestazione. Il telaio potrà essere riparato sotto la supervisione del Commissario Tecnico.

60.06 Interruttori di disinnescio dell'accensione

I Quads dovranno essere equipaggiati con un interruttore di sicurezza di disinnescio dell'accensione, che dovrà arrestare il circuito primario e dovrà essere permanentemente attaccato al pilota da un cavo a spirale non elastico, di adeguata lunghezza (max. 100cm quando tirato), simile a un cavo telefonico.

60.07 Placche numeriche

Sono richieste quattro placche numeriche:

- 1 placca fissata sul lato frontale del veicolo al livello del faro, rivolta in avanti.
- 1 placca su ogni lato del veicolo, posta sul parafango posteriore.

60.08 Sospensioni

Tutti i fissaggi degli elementi di sospensioni anteriori e posteriori, bracci di sospensione e gli assi di sterzo saranno frenati da un filo metallico di sicurezza o una spina.

60.09 Freni, ruote e cerchi

Il diametro dei cerchi delle ruote posteriori non potrà eccedere i 12 pollici nel Gruppo G e i 15 pollici nel Gruppo H. Non sono autorizzate le ruote a raggi.

Ogni ruota anteriore dovrà avere un singolo freno funzionale installato sull'asse di ogni ruota, azionato da una leva montata sul manubrio.

Sul lato posteriore, il veicolo dovrà avere un freno su ogni ruota o un freno installato congiuntamente sull'asse di trasmissione delle ruote posteriori, azionato o da una leva sul manubrio o da un pedale.

60.10 Parafanghi

Le ruote anteriori e posteriori dovranno essere coperte da parafanghi fatti in materiali flessibili, che coprano ogni ruota per un'area come minimo di oltre 30 gradi.

60.11 Serbatoi carburante

Serbatoi supplementari di carburante dovranno trovarsi ad almeno 25 mm (1 pollice) di distanza dai bordi della barre di protezione.

La quantità massima di carburante contenuto in tutti i serbatoi è di 45 litri.

60.12 Protezioni (vedi Diagramma Q)

La trasmissione secondaria della catena dovrà essere equipaggiata con una protezione che copra sia la corona che il disco del freno.

Una protezione sul pignone del contralbero è obbligatoria. Questa protezione dovrà coprire il pignone almeno per il 30% per evitare che le mani/i piedi del pilota vi rimangano intrappolati. La lunghezza totale della catena inferiore dovrà essere schermata da una protezione, solidamente fissata.

Una 'barra' o 'protezione' dovrà essere fissata alla parte anteriore e posteriore del veicolo.

Una barra di protezione (o barriera) dal profilo arrotondato (diametro minimo: 25 mm o 1 pollice) dovrà essere installata su ogni lato del veicolo. Questa barra (barriera) dovrà essere fissata in modo tale da essere in allineamento con le ruote, per evitare le possibilità di incastramento. Non dovranno esserci parti prominenti (appuntite).

Una struttura di cinghie incrociate o una griglia metallica dovrà essere fissata per riempire l'apertura fra le ruote e la barriera, per preservare il pilota da accidentali contatti dei piedi col suolo.

60.13 Dimensioni

La larghezza non potrà eccedere i 1300mm per il gruppo G e i 1400mm per il gruppo H.

L'altezza massima al livello del sedile del pilota è 950mm per il gruppo G e 1000mm per il gruppo H.

60.14 Peso

Non vi è alcuna restrizione.

01.63 CARBURANTE, OLIO E LIQUIDO REFRIGERANTE

Tutti i motocicli dovranno essere alimentati con benzina senza piombo, nel senso generale del termine (ad eccezione di Corse su Pista, motori a quattro tempi - monocilindri).

63.01 Proprietà fisiche per combustibile senza piombo

63.01.1 La benzina senza piombo dovrà essere conforme alle specificazioni della FIM.

63.01.2 La benzina senza piombo (**incl. E10**) sarà conforme alle specificazioni della FIM se:

(a) Rispetterà le seguenti caratteristiche:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Ossigeno	% (m/m)		4.0	EN 13132 or 14517
Azoto	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzene	% (V/V)		1.0	EN 238 or EN 14517
Pressione del vapore (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Piombo	g/L		0.005	EN 237 or ICP-OES
Manganese	g/L		0.005	ICP-OES
Densità a 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilità all'ossidazione	minuti	360		EN ISO 7536
Gomma esistente	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Solfuro	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Corrosione del rame	quotazione		classe 1	EN ISO 2160
Distillazione:				
E a 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E a 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E a 150°C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Punto Finale di Ebollizione	°C		210	EN ISO 3405
Residuo	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Apparenza	Chiaro e brillante			Ispezione visiva
Etanolo (1)	% (V/V)		10	EN 13132 or 14517

Olefine	% (V/V)		18.0	EN 14517 or 15553
Sostanze aromatiche	% (V/V)		35.0	EN 14517 or 15553
Totale diolefine	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

(1) Dovrà essere conforme a EN 15376

- (b) Il totale dei componenti individuali di idrocarbonio presenti in concentrazioni di meno di 5% m/m dovrà costituire almeno il 30% m/m del carburante. Il metodo di controllo si effettuerà per cromatografia gassosa e/o GC/MS.
- (c) La concentrazione totale di nafteni, olefine e sostanze aromatiche classificata per numero di atomi di carbonio non dovrà eccedere i valori dati dalla seguente tabella:

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Nafteni	0	5	10	10	10	10
Olefine	5	20	20	15	10	10
Sostanze aromatiche	-	-	1.2	35	35	30

La concentrazione totale in nafteni bicicli e olefine bicicli non potrà mai essere superiore a 1% (m/m). Il metodo di controllo usato sarà la cromatografia gassosa.

- (d) Sono consentiti sono i seguenti ossigenati:
- Metanolo. Etanolo. Alcool Iso-propilico. Alcool Iso-butilico. Etere metilico terziario butilico. Etere etilico terziario butilico. Etere terziario amil-metilico. Etere di-isopropilico. Alcool N-propilico. Alcool N-butilico terziario. Alcol N-butilico. Alcool butilico secondario.
- (e) Il manganese non è permesso in concentrazioni superiori a 0.005 g/l. Attualmente questa tolleranza è destinata unicamente a coprire il possibile rischio di contaminazione da parte di altri combustibili. Il combustibile non conterrà alcuna sostanza suscettibile di reazione esotermica in assenza di ossigeno esterno. Le benzine di sostituzione ai carburanti con piombo, sebbene basicamente libere da piombo, non sono un'alternativa alla benzina senza piombo. Tali benzine potrebbero contenere additivi inaccettabili non conformi al Regolamento FIM sul Carburante.

63.01.3 L'etanolo E85 sarà conforme alle specificazioni della FIM se:

(a) Avrà le seguenti caratteristiche:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Pressione del vapore (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Piombo	g/L		0.001	ICP-OES
Manganese	g/L		0.001	ICP-OES
Stabilità di ossidazione	Minuti	360		EN ISO 7536
Gomma esistente	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Solfuro	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Corrosione del rame	Quotazione		Classe 1	EN ISO 2160
Distillazione:				
Punto Finale di Ebollizione	°C		210	EN ISO 3405
Residuo	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Apparenza	Chiaro e brillante			Ispezione visiva
Etanolo + alcoli superiori	% (V/V)	75		EN 13132 or 14517
Alcoli superiori (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 or 14517
Metanolo	% (V/V)		1.0	EN 13132 or 14517
Etere (5 o più atomi C)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Benzina senza piombo come specificato nel 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Acqua	% (V/V)		0.3	EN 12937
Clorido inorganico	mg/L		1	EN 15484
Acidità (come acido acetico)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

63.02 Olio

Per l'olio usato in miscele a due tempi, saranno concesse le seguenti tolleranze sulle specificazioni di carburante:

• Densità a 15°C	Più/meno di 30 kg/m ³
• Distillazione residua	Non controllata

Ogni infrazione alle specificazioni del carburante comporterà automaticamente l'esclusione del concorrente dall'intera manifestazione (vedi anche il Codice Sportivo della FIM Art. 140.1). Verrà tenuto in considerazione il risultato dell'analisi effettuata su un campione di carburante dei concorrenti (Campione A o B) più favorevole al concorrente (Vedi anche Art. 63.05.3).

Se il carburante disponibile localmente per la manifestazione non è di una qualità sufficiente all'uso da parte dei concorrenti, la FMN del Paese organizzatore dovrà chiedere una deroga alla FIM, al fine di permettere l'uso di carburante non corrispondente alle caratteristiche sopra definite.

63.03 Aria

Solo aria ambientale potrà essere mescolata con il carburante come ossidante.

63.04 Controlli Primari

63.04.1 In tutti i Campionati, la FIM potrà richiedere dei controlli preliminari sui carburanti utilizzati durante una determinata manifestazione.

63.04.2 La FIM potrà richiedere a qualsiasi persona o organizzazione, che sia un potenziale fornitore di carburante, di sottoporre un campione al controllo della conformità alle specificazioni del carburante nell'Art. 63.01.

63.05 Procedure di Controllo del Carburante

63.05.1 Controlli di carburante potranno essere effettuati in ogni momento e luogo durante il corso di qualsiasi manifestazione sotto l'autorità della FIM.

63.05.2 Solamente l'Ufficio CTI, in accordo con il Direttore della Commissione competente, è autorizzato, e può seguire l'iter dei controlli di carburante durante il corso di un Campionato FIM. Le istruzioni dovranno essere indicate in un documento scritto (Ordine di Controllo di Carburante) che dovrà essere consegnato al Presidente di Giuria FIM (o alla Direzione di Gara, quando applicabile) prima della manifestazione. Il Presidente di Giuria della FIM (o la Direzione di Gara quando applicabile) dovrà consegnare l'Ordine di controllo del Carburante al Commissario Tecnico responsabile per la manifestazione, che è incaricato dei controlli di carburante. L'Ordine di Controllo di Carburante dovrà contenere:

- (a) Il criterio (che potrà essere il caso) di selezione dei veicoli dai quali prendere i campioni; e
- (b) Gli ufficiali che dovranno effettuare i controlli.

(c) Almeno 3 delle caratteristiche specificate negli Artt. 63.01 e 63.02 saranno oggetto dei controlli, o solo 1 caratteristica quando si usi un “test breve” o un “metodo di controllo sul campo” approvato dalla ASTM per la detenzione di una sola delle caratteristiche in un campione di carburante.

63.05.3 Controlli di carburante dovranno essere effettuati in accordo con l’Ordine di Controllo di Carburante e dovranno conformarsi alle seguenti procedure:

(a) Solo ufficiali nominati potranno prendere i campioni.

(b) I contenitori per i campioni:

(i) dovranno essere puliti e costruiti in materiale robusto, non reattivo al carburante, impermeabile.

(ii) dovranno poter essere sigillati;

(iii) dovranno essere provvisti di un sistema di identificazione.

(c) L’equipaggiamento utilizzato per l’estrazione di carburante dai veicoli dovrà essere pulito e costruito con materiale non reattivo al carburante.

(d) Le FMNR dovranno assicurare che siano forniti almeno 12 contenitori (12 X 1 litro ciascuno).

(e) Ogni campione dovrà essere diviso in due e posto in contenitori separati, (2 campioni di massimo 1 litro ciascuno). Ogni campione potrebbe essere inizialmente controllato per una delle caratteristiche, usando metodi di test sul campo approvato dalla ASTM. I risultati ottenuti da tale controllo dovranno essere immediatamente consegnati alla Giuria Internazionale. I contenitori dovranno essere immediatamente sigillati e identificati con il riferimento al veicolo dal quale il campione sia stato preso.

Questa informazione dovrà essere indicata su un certificato (Certificato FIM di Campione di Carburante) che dovrà certificare la data, il luogo e l’ora del prelevamento del campione, l’identità del veicolo dal quale il campione è stato preso, e l’identità del suo pilota.

(f) Entrambi i campioni (campione A e campione B) dovranno rimanere sotto il controllo del Commissario Tecnico. Il pilota o il rappresentante del pilota/ team dovrà firmare il Certificato FIM di Campionamento del Carburante, attestante che un campione è stato preso, e dovrà averne copia.

(g) Alla fine della manifestazione il Commissario Tecnico dovrà consegnare entrambi i campioni (campione A e campione B) ad un corriere autorizzato dalla FIM, dal Presidente di Giuria o Commissario Tecnico. Il Commissario tecnico dovrà restituire copia del Certificato di Campionamento di carburante, firmato dal corriere, al Presidente di Giuria **FIM**.

(h) Il corriere autorizzato dovrà consegnare entrambi i campioni (campione A e campione B), insieme alle corrispondenti copie dei Certificati di Campionamento di Carburante, a un laboratorio autorizzato FIM, dove dovranno essere testati per il contenuto in conformità con le procedure scientifiche standard.

(i) I risultati di tali controlli dovranno essere allegati alla copia del laboratorio del Certificato di Campionamento di Carburante e consegnati alla FIM non appena ottenuti i risultati.

(j) In caso di non conformità alle regole, non appena ricevuti i risultati la FIM dovrà notificare:

(i) i corrispondenti piloti o rappresentanti degli equipaggi;

(ii) la FMNR in questione;

(iii) il Presidente di Giuria **FIM** per la manifestazione in questione.

63.05.4 La FIM potrà autorizzare uno o più laboratori nominati per il controllo dei carburanti. Tale autorizzazione dovrà apparire in un documento scritto, distribuito a tutte le FMNR.

63.05.5 Una Giuria potrà dirigere l'amministrazione dei controlli di carburante durante il corso di qualsiasi manifestazione internazionale diversa da un Campionato o da una Cerimonia di Premiazione FIM. L'Ordine di Controllo del Carburante dovrà essere consegnato al Commissario Tecnico. Tale Ordine di Controllo di Carburante avrà la stessa autorità che se fosse stato emesso dall'Ufficio CTI sotto l'Art. 63.05.2. Le procedure per l'amministrazione dei controlli di carburante indicate in questo Articolo dovranno conformarsi alle procedure degli Artt. 63.05.2 e 63.05.3.

63.05.6 Per i controlli indicati dall'Art. 63.04 tutte le caratteristiche specificate nell'Art. 63.01 dovranno essere riunite affinché il carburante controllato sia conforme.

63.05.7 Per i controlli indicati dagli Artt. 63.05.2 e 63.05.5 il carburante controllato dovrà essere conforme alle caratteristiche specificate nel relativo Ordine di Controllo di Carburante.

63.06 Costi del Controllo di Carburante

63.06.1 I costi dei controlli di carburante effettuati secondo gli Artt. 63.04.1, 63.04.2 e 63.05.2 saranno sostenuti dalla FIM.

63.06.2 I costi dei controlli di carburante effettuati secondo l'Art. 63.05.5. saranno pagati dall'Organizzazione della Manifestazione.

63.06.3 Quando un controllo di carburante è ordinato da una Giuria in riferimento a un reclamo, la parte perdente deve sostenere l'intero costo del controllo del carburante, o una parte dei costi in proporzione, fissata dalla Giuria.

01.65 EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

Durante le prove e la gara, i piloti e i passeggeri dovranno indossare l'abbigliamento e le calzature di protezione.

65.01

I piloti dovranno indossare un abbigliamento in tessuto o pelle. Devono essere indossati stivali al ginocchio, e guanti di pelle o di un materiale equivalente.

E' raccomandata una protezione dorsale e/o una protezione supplementare del torace e del dorso.

65.05

Il materiale di tutto l'abbigliamento e del suo interno deve essere controllato e certificato da un istituto scientifico ufficiale, tenendo conto delle qualità di resistenza al fuoco e all'usura di tutte le parti dell'abbigliamento a diretto contatto con la pelle. Deve essere anti-infiammabile e potrà essere approvato da una FMN (Federazione Nazionale di Motociclismo).

Fare riferimento agli stessi articoli nella sezione 'Regolamenti tecnici'.

65.07 Materiale equivalente alla pelle

Le seguenti caratteristiche dei materiali dovranno almeno essere equivalenti a 1.5 mm di spessore di pelle di vacca (non pelle strappata):

- 65.07.1** Qualità ignifuga
65.07.2 Resistenza all'abrasione
65.07.3 Coefficiente di frizione contro tutti i tipi di asfalto
65.07.4 Qualità di assorbimento della traspirazione
65.07.5 Controllo medico - non tossico e non allergico
65.07.6 Struttura di una qualità che non fonde.
- 65.07.7** Gli abbigliamento in materiale diverso dal cuoio devono possedere un adesivo o un'etichetta indicante "in conformità con le regole FIM". Questa etichetta dovrà essere cucita o attaccata all'abbigliamento in modo permanente.

65.08 Approvazione

Il fabbricante dell'abbigliamento è responsabile nell'assicurare che i prodotti e i materiali che portano il suo nome siano conformi a queste regole. La FIM non può ritenersi responsabile per qualsiasi ferimento che un pilota o passeggero possa subire malgrado il loro uso.

01.67 UTILIZZO DEI CASCHI

E' obbligatorio, per tutti i partecipanti che prendano parte alle prove e alle gare, indossare un casco protettivo. Il casco dovrà essere debitamente allacciato, adattarsi perfettamente ed essere in buone condizioni. Il casco dovrà essere munito di un sistema di fissaggio al mento con cinghia del tipo 'sistema di ritenzione'.

I caschi costruiti con una conchiglia esterna di più di un pezzo sono permessi, purchè, in caso di emergenza, possano essere velocemente e facilmente rimossi dal capo del pilota slacciando o tagliando solamente il cinturino sottogola.

Tutti i caschi dovranno essere marcati con uno dei marchi ufficiali internazionali standard indicati nell'Art. 01.70 o il Marchio Approvato (timbro) della FMN del pilota. I caschi marcati da una FMN dovranno essere conformi a uno degli Standard Internazionali elencati nell'Art. 01.70 prima dell'approvazione da parte di una FMN.

La mancanza dell'osservanza delle regole sopraindicate implicherà l'esclusione.

01.69 ISTRUZIONI OPERATIVE PER L'USO DEI CASCHI

69.01

Gli esaminatori, sotto la supervisione del Commissario Tecnico in Capo, potranno controllare prima delle prove e delle gare che tutti i caschi rispondano ai requisiti tecnici.

69.02

Se il casco non è conforme ai requisiti tecnici e risulta difettoso, il Commissario Tecnico dovrà rimuovere tutti i marchi di approvazione e trattenere il casco fino alla fine della manifestazione. Il pilota dovrà sottoporre un altro casco all'approvazione da parte del Commissario Tecnico. A seguito di un incidente che comporti un impatto, il casco dovrà essere presentato al Commissario Tecnico per essere esaminato (vedi anche Art. 77.02.14).

69.03

Tutti i caschi dovranno essere intatti e non essere stati alterati rispetto alla loro costruzione. A seguito di un incidente che comporti un impatto, il casco dovrà essere presentato al Commissario Tecnico per l'esaminazione.

69.04

Il Commissario Tecnico e/o l'Esaminatore Tecnico potrà effettuare i seguenti controlli prima di dare al pilota il permesso di partecipare alla gara:

69.04.1 Che il casco si adatti perfettamente alla testa del pilota,

69.04.2 Che non sia possibile far scivolare il cinturino sopra il mento, dopo essere stato completamente agganciato,

69.04.3 Che non sia possibile sfilare il casco da sopra la testa del pilota tirandolo da dietro.

01.70 MARCHI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALE RICONOSCIUTI

- Europa ECE 22-05 'P', 'NP' o 'J'
- Giappone JIS T 8133: 2000 (**accettato fino al 31.12.2011**)
JIS T 8133: 2007 (dal 01.01.2010)
- U.S.A. SNELL M 2005 (**accettato fino al 31.12.2011**)
SNELL M 2010 (dal 01.01.2010)

(vedi anche gli Standards Internazionali dei Caschi nella sezione diagrammi)

01.71 PROTEZIONE VISIVA

L'uso di occhiali, occhiali protettivi, così come di visiere dei caschi e mascherine è permesso. Il materiale usato per le protezioni degli occhi e gli occhiali deve essere infrangibile. Le visiere dei caschi non dovranno essere parte integrante dei caschi.

Le protezioni degli occhi che causino disturbo visivo (graffi ecc.) non dovranno essere utilizzate.

01.73 COLORI NAZIONALI PER I CASCHI
(ad eccezione del CCP)

Sono approvati i seguenti colori Nazionali:

Andorra	FMA	Bianco con strisce verticali blu, gialle e rosse
Argentina	CAMOD	Bianco con striscia orizzontale blu
Australia	MA	Verde e giallo sui lati, e una rappresentazione della bandiera Australiana rossa, bianca & blu sulla cima
Austria	OeAMTC	Rosso brillante con una striscia nera larga 60 mm e l'etichetta del OeAMTC su campo bianco sul lato frontale
Belgio	FMB	Giallo
Brasile	CBM	Giallo e verde
Bulgaria	BMF	Verde e rosso
Canada	CMA	Bianco con 3 foglie d'acero rosse, una davanti e una su ogni lato
Cile	FMC	Rosso con striscia blu e stelle gialle
Cina	CMSA	Rosso e giallo
Repubblica Ceca	ACCR	Blu con bordo rosso, bianco e blu
Danimarca	DMU	Rosso e bianco
Finlandia	SML	Bianco con croce blu
Francia	FFM	Blu
Germania	DMSB	Bianco con bordo nero
Gran Bretagna	ACU	Verde
Grecia	ELPA	Bianco con bordo blu
Ungheria	MAMS	Rosso e verde
Irlanda	MCUI	Verde e arancio
Italia	FMI	Rosso con una striscia orizzontale verde e una bianca
Giappone	MFJ	Bianco con un cerchio rosso in cima
Kenya	KMSF	Nero, Rosso, Verde, con strisce bianche e il nome del Paese KENYA su entrambi i lati.
Lussemburgo	MUL	Porpora

Messico	FMM	Bianco con bordo verde e rosso
Monaco	MCM	Blu e bianco
Olanda	KNMV	Arancio
Nuova Zelanda	MNZ	Bianco con kiwi nero davanti
Norvegia	NMF	Rosso e blu
Perù	FPEM	Rosso con strisce bianche larghe 75 mm e bordo quadrettato blu e giallo
Polonia	PZM	Bianco con striscia rossa
Portogallo	FNM	Bianco
Romania	FRM	Nero con strisce verticali blu, gialle e rosse con l'emblema nazionale.
Russia	MFR	Bianco con bordo rosso e striscia verticale rossa con stella
San Marino	FSM	Bianco con l'emblema nazionale di San Marino
Slovacchia	SMF	Blu, rosso e bianco
Sud Africa	MSA	Nero, verde, blu e rosso con strisce gialle e bianche
Spagna	RFME	Giallo e rosso
Sezia	SVEMO	Blu e giallo
Svizzera	FMS	Rosso con croce bianca
Uruguay	FUM	Azzurro
U.S.A.	AMA	Blu con due strisce bianche

In aggiunta a questo, per i campioni del Campionato Mondiale o Nazionale in titolo, è ammessa una striscia centrale larga 50 mm da fronte a retro attraverso la cima, rappresentante i colori nazionali o l'arcobaleno.

Nelle competizioni fra equipaggi nazionali, i caschi dovranno essere dello stesso colore per ogni membro dello stesso equipaggio e dovranno includere nello schema generale dei caschi, i colori della loro bandiera nazionale, rappresentati da strisce o altri disegni.

01.75 EMBLEMA DELLA FIM

In alcune circostanze la FIM potrà permettere l'uso dell'emblema della FIM su alcuni equipaggiamenti, al fine di dimostrare che questi ultimi corrispondono agli standards prescritti dalla FIM. Quando l'autorizzazione è accordata, e l'equipaggiamento sul quale appare è in buone condizioni, l'emblema è allora la garanzia della conformità agli standard assegnati dalla FIM.

01.76 NUMERI DI GARA (PETTORINE)

Il numero di partenza sulla pettorina o abbigliamento del pilota, deve essere lo stesso che sul suo motociclo.

I numeri di partenza devono essere conformi a quanto segue:

76.01

Devono essere usati numeri neri su sfondo bianco.

76.02

La misura della superficie in cui i numeri sono stampati è: massimo 25 x 25 cm.

76.03

Altezza del numero 15 cm

76.04

Larghezza del numero: 6 cm

76.05

Larghezza di un tratto: 2 cm

76.06

Soltanto lo spazio al di fuori dell'area di 25 x 25 cm può essere usato per la pubblicità.

76.07

Pettorine in materie plastiche non sono permesse.

01.77 CONTROLLO

77.01 Verifica

Generalità

Un pilota è in ogni momento responsabile per il suo veicolo.

77.01.1 Il Commissario Tecnico in capo dovrà essere in servizio a una manifestazione 1 ora prima che le verifiche tecniche debbano avere inizio. Dovrà informare del suo arrivo il Direttore di Gara, il Presidente di Giuria e il Delegato CTI, se presente.

77.01.2 Dovrà assicurare che tutti i commissari tecnici, nominati per la manifestazione, svolgano i loro doveri in maniera corretta.

77.01.3 Dovrà nominare i commissari tecnici per le postazioni individuali della gara, delle prove e del controllo finale.

77.01.4 Verifiche tecniche saranno effettuate solamente quando il modulo di specificazioni tecniche del motociclo sia stato presentato all'Organizzazione.

77.01.5 Il pilota, o il suo meccanico, dovrà essere presente con il veicolo per il controllo tecnico entro i limiti di tempo stabiliti nel Regolamento Supplementare. Su richiesta del Commissario Tecnico, i piloti dovranno presentarsi di persona alle verifiche tecniche.

77.01.6 Il Commissario Tecnico in capo dovrà informare il Direttore di Gara/Presidente di Giuria dei risultati delle verifiche tecniche. Il Commissario Tecnico in capo redigerà poi una lista di veicoli ammessi e la sottoporrà all'attenzione del Direttore di Gara.

77.01.7 Il Commissario Tecnico in capo avrà diritto a guardare/ ispezionare ogni parte del motociclo in ogni momento della manifestazione.

77.02

Tutti i piloti che manchino di riportare quanto sopra richiesto potranno essere esclusi dalla manifestazione. Il Direttore di Gara potrà vietare a qualsiasi persona contravvenente alle regole o qualsiasi pilota che possa rappresentare un pericolo per gli altri partecipanti o spettatori, di prendere parte alle prove o alle gare.

77.02.1 Il controllo tecnico dovrà essere effettuato in conformità con la procedura e gli orari fissati dalle Regole Disciplinari e dal Regolamento Supplementare della manifestazione. Il numero massimo di persone ammesse ad essere presenti alle verifiche tecniche è il pilota, più altre due. Per manifestazioni per squadre, sarà ammesso anche il Responsabile dell'equipaggio.

77.02.2 Le verifiche tecniche dovranno essere effettuate in conformità con gli orari stabiliti dal Regolamento Supplementare della manifestazione.

77.02.3 Il pilota dovrà presentare personalmente un motociclo pulito, senza marchi di vecchie verifiche apposti durante manifestazioni precedenti, il casco prescritto e la scheda tecnica debitamente compilata e convalidata.

77.02.4 Il pilota potrà presentare un solo motociclo.

77.02.5 Il controllo fonometrico dovrà essere effettuato per primo. Il silenziatore dovrà essere marcato con vernice. Il livello del rumore dovrà essere registrato nella scheda tecnica.

77.02.7 Una verifica generale del motociclo dovrà essere effettuata in conformità con le regole della FIM. I motocicli ammessi saranno marcati in conformità con gli Artt. 061.44 or 062.23 delle Regole Sportive Enduro.

77.02.8 I piloti dovranno confermare il loro accordo firmando il registro. Il veicolo sarà poi posto in un parco chiuso.

77.02.9 Immediatamente dopo la verifica tecnica, il Commissari Tecnico in capo dovrà sottoporre all'attenzione del Direttore di Gara la lista dei piloti e dei veicoli ammessi, e dei livelli fonometrici.

77.02.10 Durante la manifestazione, nelle aree di arrivo e partenza, il commissario tecnico dovrà controllare le riparazioni e i cambi effettuati sui veicoli. Dovrà controllare che non sia stata prestata alcuna assistenza esterna. Dovrà inoltre controllare le condizioni del veicolo.

77.02.11 Ai controlli orari individuali, il commissario tecnico dovrà controllare le riparazioni ed altro tipo di assistenza tecnica. Dovrà inoltre verificare che i veicoli siano marcati (sigillo sul telaio) al fine di assicurare che non sia avvenuto nessun cambio di motociclo durante la gara.

77.02.12 All'arrivo, alla fine di ogni giornata, il commissario tecnico dovrà verificare tutte le parti e le condizioni del veicolo. Al pilota sono concessi 30 minuti supplementari per riparare o sostituire unicamente il silenziatore (vedi Artt. 061.44.5 e 062.23.2).

I concorrenti dovranno ritirare i loro veicoli entro 30 minuti dall'apertura dell'area del parco chiuso, ad eccezione dei veicoli che siano stati scelti per un eventuale smontaggio. Dopo questo limite di tempo, gli ufficiali del parco chiuso non saranno più responsabili dei veicoli lasciati all'interno.

77.02.13 All'arrivo, al termine della gara, tutte le parti dei motocicli marcate dovranno essere controllate. Dopo il controllo, i veicoli dovranno essere posti in un parco chiuso per 30 minuti in caso di reclamo o di ulteriore esame richiesto.

77.02.14 Se un motociclo o una parte di esso dovrà essere verificato o completamente smontato, il motociclo, la parte o il gruppo di parti in questione dovrà essere sigillato e inviato in un luogo provvisto della specifica attrezzatura necessaria allo smontaggio. La decisione sul luogo scelto per questa operazione dovrà essere presa dalla Giuria.

77.02.15 Lo smontaggio e la verifica del motociclo o delle parti in questione

dovrà essere effettuato in presenza del Commissario Tecnico nominato per la manifestazione.

77.02.16 L'Organizzazione sosterrà i costi per il trasporto e per le verifiche, in conformità agli Articoli 77.02.14 e 77.02.15.

77.02.17 Se uno smontaggio è richiesto e ordinato dalla Giuria, in seguito a un reclamo, in conformità con gli Artt.. 77.02.14 e 77.02.15, la parte perdente si accollerà tutti i costi di trasporto e delle verifiche, o una parte di questi costi fissata dalla Giuria.

77.05 Veicoli pericolosi

Se, durante le prove o la gara, un Commissario Tecnico rileva che un veicolo è difettoso e potrebbe costituire un pericolo per gli altri piloti, dovrà immediatamente renderlo noto al Direttore di Gara o suo delegato. E' loro dovere escludere tale veicolo dalle prove o dalla gara stessa.

01.79 CONTROLLO FONOMETRICO

79.01 Il metodo '2 Meter max' – Il nuovo metodo di controllo per verificare i livelli fonometrici

Nella continuità delle misure prese per ridurre il livello del rumore a favore dell'ambiente e nel quadro della campagna 'GUIDA TRANQUILLA', verrà applicato progressivamente un nuovo metodo di misurazione del livello fonometrico chiamato 'massimo 2 metri' come dal 2010 in tutte le discipline 'tout-terrain' (e più in particolare nel Motocross, Enduro e Gare su Pista).

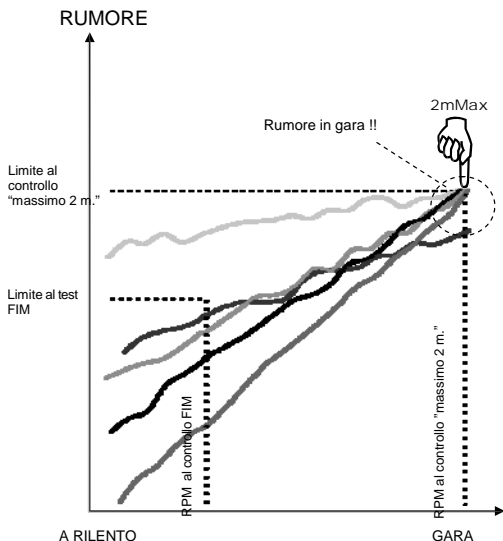
IN COSA CONSISTE?

Il metodo massimo 2 metri dimostra una correlazione molto buona fra il livello di potenza del suono (LwA) emesso dai motocicli in piena accelerazione, e i livelli di rumore massimo rilevato in prossimità degli stessi motocicli, con il motore **al rallentatore** e velocemente portato alla sua massima velocità di rotazione.

Le specificazioni tecniche e i mezzi per mettere in opera l'applicazione di questo nuovo metodo, ad uso dei commissari tecnici e degli ufficiali, sono indicati nell' Art. 79.01 di questi regolamenti Tecnici. Questo articolo indicherà in dettaglio il metodo "massimo 2 metri", i livelli sonori, le attrezzature indispensabili, ecc.

Solamente i livelli fonometrici misurati con il metodo 'massimo 2 metri' saranno considerati dai commissari tecnici e dalla Giuria della manifestazione per decidere se il motociclo sia in conformità con i massimi livelli sonori autorizzati.

IL METODO MASSIMO 2 METRI - IN FOCUS



LE PROCEDURE DI FUNZIONAMENTO

Il metodo 'massimo 2 metri' consisterà nel quantificare non solo il livello del suono prodotto dal silenziatore, bensì il livello del suono massimo raggiunto dal motociclo quando il motore è al suo massimo regime, limitato da

- Ø naturale regolazione per 2T, o
- Ø limitatore di regime per 4T.

Per motori da 250cc e 500cc (4 tempi) usati nello Speedway, "Long track" e Corse su Ghiaccio, senza limitatore di regime, converrà limitare l'apertura completa della valvola del gas a 1 o 2 secondi al massimo.

LA PREPARAZIONE DEL FONOMETRO

- Fonometro calibrato a 93,5 dB o 113.5 dB, tenendo conto dell'incidenza della palla in schiuma anti-vento
- Posizione della palla anti-vento sul microfono
- Ponderazione 'A' attivata
- Ponderazione **FAST** attivata
- Calibro altezza **80~130 dB** selezionato
- Funzione MAX MIN attivata – posizionata su **MAX**

IL POSIZIONAMENTO DEL FONOMETRO E DEL MOTOCICLO

- I livelli del suono saranno misurati con il fonometro/microfono fissato su un treppiede, in posizione orizzontale, posteriormente al motociclo.
- Per il luogo e la posizione del motociclo, assicurarsi che non ci siano ostacoli solidi entro un raggio di 10 metri attorno al microfono.
- Il fonometro sarà posizionato a una distanza di 2 metri dietro al motociclo, ad un angolo di 45° di distanza dalla linea centrale della moto, sul lato del tubo di scappamento e ad un'altezza di 1.35 metri dal suolo, a livello del fonometro.
- La distanza di 2 metri è misurata dal punto in cui il centro del pneumatico posteriore tocca il suolo.
- E' preferibile effettuare i controlli su terreno morbido, non riecheggianti, ad es. erba o ghiaia fine.
- In condizioni di vento più che moderato, i veicoli dovranno essere posizionati verso la direzione dello stesso (controvento).
- Il livello del suono dell'ambiente dovrà rimanere inferiore ai 100 dB/A.

IL POSIZIONAMENTO DEL MOTOCICLO (vedi illustrazioni seguenti)

I punti di riferimento:

- Per una moto: il punto di contatto della ruota posteriore con suolo.
- Per moto equipaggiate con 2 tubi di scappamento, la misurazione verrà effettuata sul lato dell'immissione dell'aria. Se è utilizzata un'immissione di aria centrale, il test verrà effettuato su entrambi i lati.

- Per i Side-cars: il punto di contatto della ruota laterale col suolo.
- Per i Quad: la linea verticale al suolo dal punto centrale dell'asse posteriore.
- Per i Quad con uno sbocco di gas di scarico spostato dall'asse mediano, la misurazione verrà effettuata sul lato equivalente.

Per effettuare misurazioni ripetitive, tutti i motocicli potranno essere posizionati in una piccola intelaiatura fissata al suolo.

IL NUOVO METODO “MASSIMO 2 METRI” – L'OPERAZIONE – PROTEGGI IL TUO UDITO – USA PROTEZIONI UDITIVE

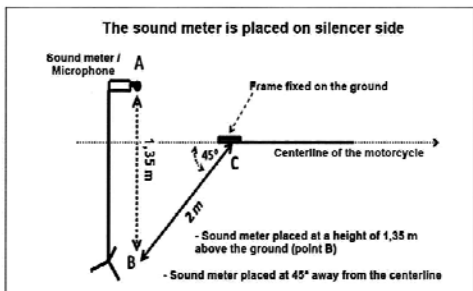
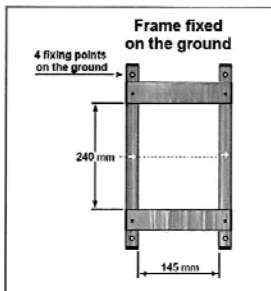
- La misurazione è effettuata con il motociclo sulle sue ruote con il motore a caldo.
- Il commissario tecnico prende posto dietro al motociclo, al lato opposto al microfono, o di fronte al manubrio vicino alla ruota anteriore, per non schermare il rumore stando in piedi fra la moto e il microfono. Un meccanico, posizionato sul lato sinistro della moto, attiverà la frizione
- Se un secondo commissario è permanentemente addetto ai controlli fonometrici, gli viene altamente consigliato di usare dei tappi per le orecchie, un casco apposito o protettori uditivi.
- L'ispettore aprirà la valvola del gas il più velocemente possibile fino alla posizione completamente aperta (istantaneamente, entro 0.3 secondi). Manterrà il motore alla massima rotazione per almeno 1 secondo. Per terminare, l'ispettore lascerà rapidamente la valvola del gas.
- Se il risultato eccede il limite, comprendente la 'combustione di gas non controllata', l'ispettore testerà il motociclo ancora 2 volte al massimo.
- Per i motocicli equipaggiati con un motore limitante gli rpm, l'apertura della valvola del gas sarà fatta - immediatamente, entro 0.3 secondi – e mantenuta aperta finchè sia trascorso almeno 1 secondo e/o fino a quando ci sia un segnale udibile che indichi il sovraregime del motore.
- Per i motocicli senza limitatore di 'rpm' motore, l'apertura della valvola dovrà essere inferiore a 2 secondi e/o fino a quando ci sia un udibile segnale di sovra-regime del motore.

- Se il motore tende a soffocare, chiudere leggermente la valvola e riapirla.
- Se appaiono scoppi, la misurazione dovrà ricominciare.

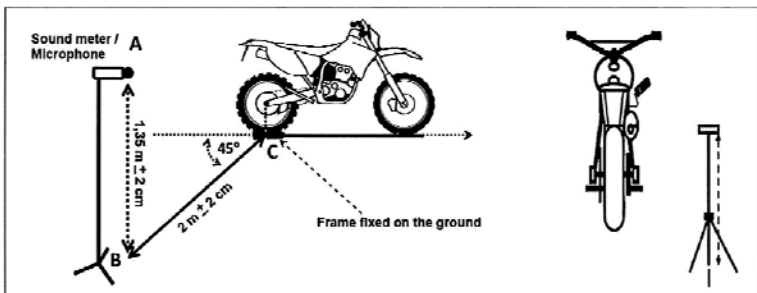
I numeri ottenuti dal test non dovranno essere arrotondati in difetto.

Per la misurazione del livello del suono, il maneggiamento della valvola è limitato

solo all'Ispettore, che dovrà aprire lui stesso la valvola da sé per ridurre al minimo l'influenza di un altro operatore (per questa operazione, è utile avere il microfono equipaggiato con un cavo estensibile collegato al fonometro).



POSITION OF THE SONOMETER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



POSIZIONE DEL FONOMETRO IN RELAZIONE AL MOTOCICLO

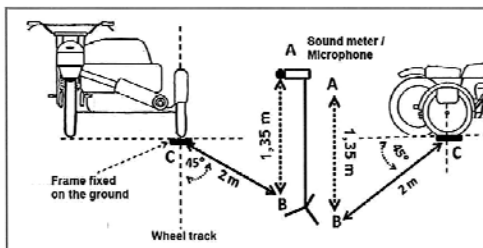
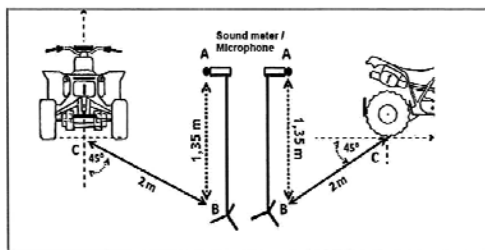
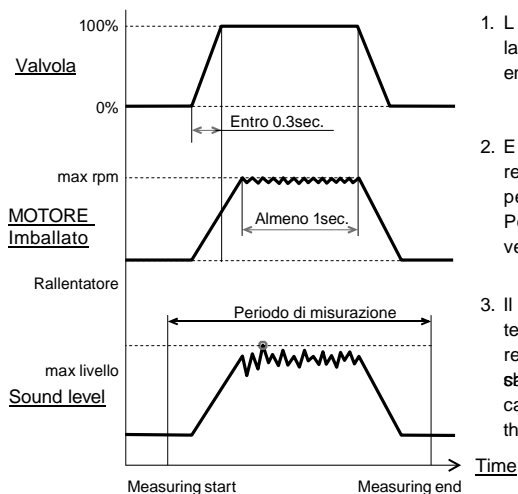


IMMAGINE DELLA PROCEDUR DI MISURAZIONE DEL SUONO



1. L' ispettore dovrà aprire la valvola completamente entro 0.3 secondi.
2. E restare al massimo regime (un limitatore rpm) per almeno 1 secondo. Poi, rilasciare velocemente la valvola.
3. Il livello del suono è misurato in tutto il tempo e il massimo livello sarà registrato in ogni caso (automaticamente dal fonometro).

Livello dei rumore

Tempo

Inizio della misurazione Fine della misurazione

LA MISURAZIONE – REGISTRAZIONE DEL LIVELLO DEL SUONO

- Quando la misurazione è considerata accettabile, riportare per iscritto il risultato, poi resettare il fonometro, premendo di lato il tasto MAX MIN finché il valore precedente non sia sparito dal display.
- Premere nuovamente di lato MAX MIN per ricaricare il fonometro.
- Il fonometro è allora pronto per la prossima misurazione.

Un tentativo da parte di un concorrente di far evitare al proprio motore di raggiungere le cifre del regime massimo di rotazione pubblicato sarà considerato come mancato rispetto delle regole.

Perfino dopo aver superato il controllo fonometrico, se vi sono dubbi, il motociclo può essere nuovamente sottoposto a controllo.

Un regime di motore notevolmente abbassato è facilmente intuibile all'ascolto. Se ci sono dubbi, bisognerà controllare il valore massimo del regime di limitazione rpm con un contagiri.

I livelli fonometrici saranno controllati nei limiti di quanto stabilito in **ogni sezione della rispettiva disciplina (CMS, CEN, CCP)**.

Per il controllo fonometrico iniziale e le verifiche tecniche, un pilota (o il suo meccanico) dovranno presentare solo un silenziatore di riserva per veicolo.

Altri silenziatori di riserva potranno essere presentati dopo che tutti i partecipanti abbiano presentato i loro motocicli, o durante i giorni seguenti della manifestazione.

79.02 Il metodo 'statico' (vedi sezioni Motocross e Trial)

79.03 Controllo fonometrico durante e dopo una competizione

In una competizione che richieda un'esaminazione finale dei veicoli prima che i risultati siano annunciati, questo controllo dovrà includere una misurazione fonometrica di almeno tre veicoli, scelti a discrezione del Direttore di Gara in cooperazione con il Commissario Tecnico in Capo. Fare riferimento a ogni disciplina per maggiori informazioni.

79.11 Limiti di livello sonoro in vigore

PER TUTTI I TIPI DI MOTORE: 115 dB/ A target

CONTROLLI PRIMA DELLA GARA: 117 dB/A -- 115 dB/A, + 2 dB/A di precisione del metodo

CONTROLLI DURANTE E DOPO LA GARA: 118 dB/A 117 + 1 dB/A per degrado del silenziatore

01.80 DIRETTIVE PER L'UTILIZZO DEI FONOMETRI

80.01

L'Ufficiale del Controllo fonometrico (NCO) dovrà arrivare in tempo sufficiente per discutere con il Direttore di Gara e altri Ufficiali Tecnici, in maniera che possa essere convenuto un luogo adatto per il test e accordata una procedura.

80.02

L'equipaggiamento per la misurazione fonometrica dovrà includere un calibratore compatibile, che dovrà essere usato immediatamente prima che i controlli abbiano inizio e sempre prima di un ri-controllo nel caso sia stata imposta una sanzione disciplinare.

Due equipaggiamenti dovranno essere disponibili in caso di mal funzionamento del tachimetro, fonometro o calibratore durante le verifiche tecniche.

80.03 Correzioni

Le correzioni vengono ora presentate nei limiti sonori in vigore. Tutte le correzioni sono cumulative.

80.04 Temperatura dell'ambiente

Nessuna sottrazione.

80.05 azioni e decisioni dipenderanno dalla disciplina sportiva coinvolta, e le decisioni verranno prese previa discussione con il direttore tecnico FIM e/o con il capo tecnico (or the Chief Technical Steward)

80.11 Precisione del metodo (tolleranze)

Tutte le **correzioni** sono cumulabili.

Le azioni e le decisioni dipenderanno dalla relativa Disciplina Sportiva, e le decisioni saranno prese previa discussione con il Direttore Tecnico della FIM e/o del Commissario Tecnico in Capo.

01.81 CRONOMETRAGGIO

Dal 1.1.1993, la responsabilità per il cronometraggio è stata assegnata ad ogni Commissione Sportiva.

81.01 Strumenti di cronometraggio

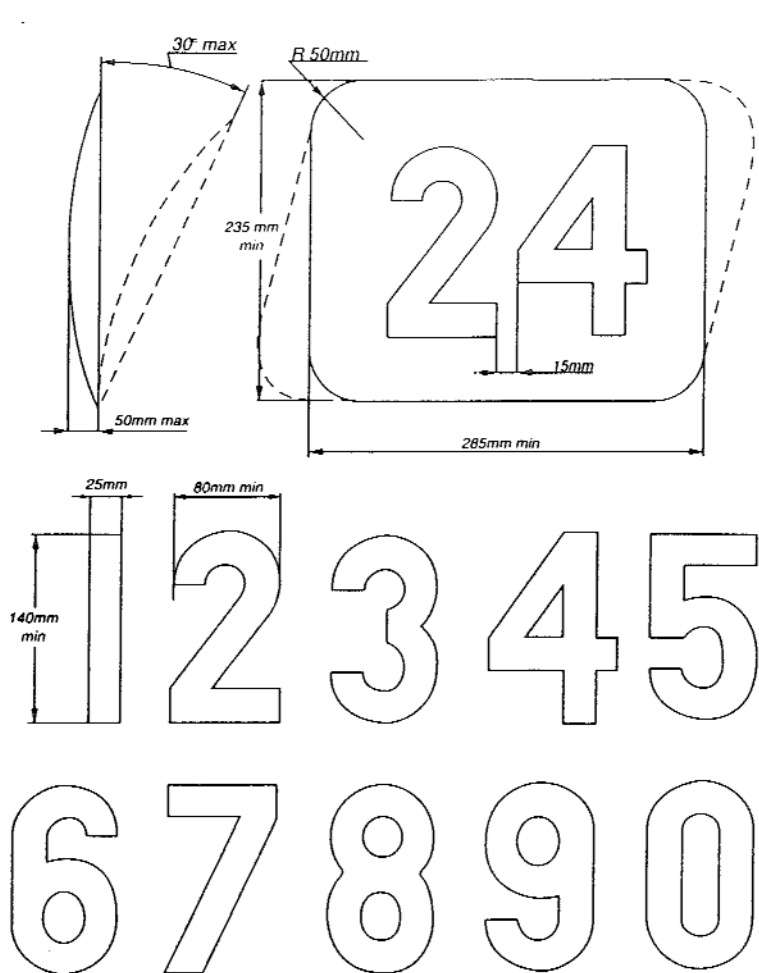
Tutti motocicli (nelle CMS, CEN, CTR e CCP quando applicabile) dovranno avere una corretta installazione del supporto del trasponder.

Il trasponder dovrà essere fornito o approvato dai Cronometristi ufficiali e fissato al motociclo (per modelli off-road, tipicamente sulla forcella anteriore), su entrambi i lati, sinistro e destro, evitando che sia coperto da parti in carbonio.

L'installazione corretta del sostegno del trasponder necessita al minimo di un collare, ma preferibilmente di viti o rivetti. Ogni fermaglio di fissaggio del trasponder dovrà anche essere assicurato tramite collare. L'utilizzo di solo velcro o adesivi non sarà accettato.

NUMBERS / NUMEROS

0



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.



E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa. **E48** New Zealand.

Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000 - 2007
(Label affixed inside the helmet).

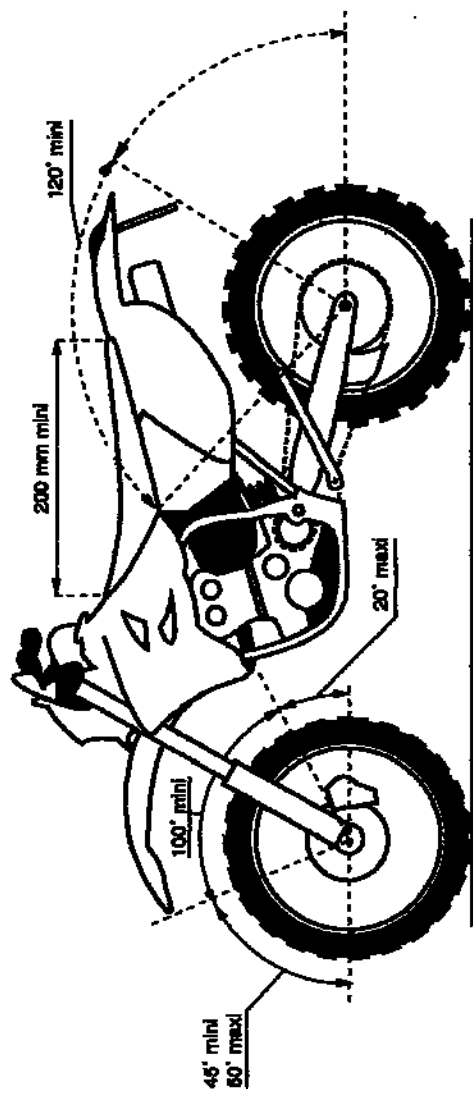


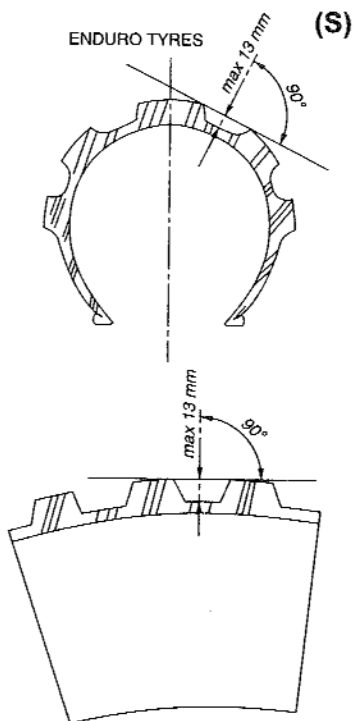
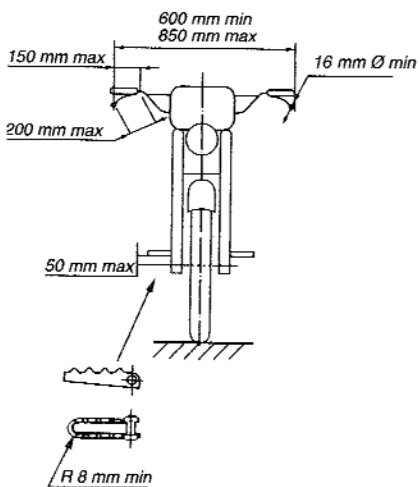
(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2010
(Label affixed inside the helmet).

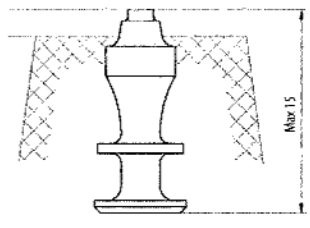
For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook





Art. 51.06
Example:
Studs/Clous

MIN Ø 2.5 mm



MAX
25.0 mm

MAX Ø 9.0 mm

ENDURO / SIDECAR

N

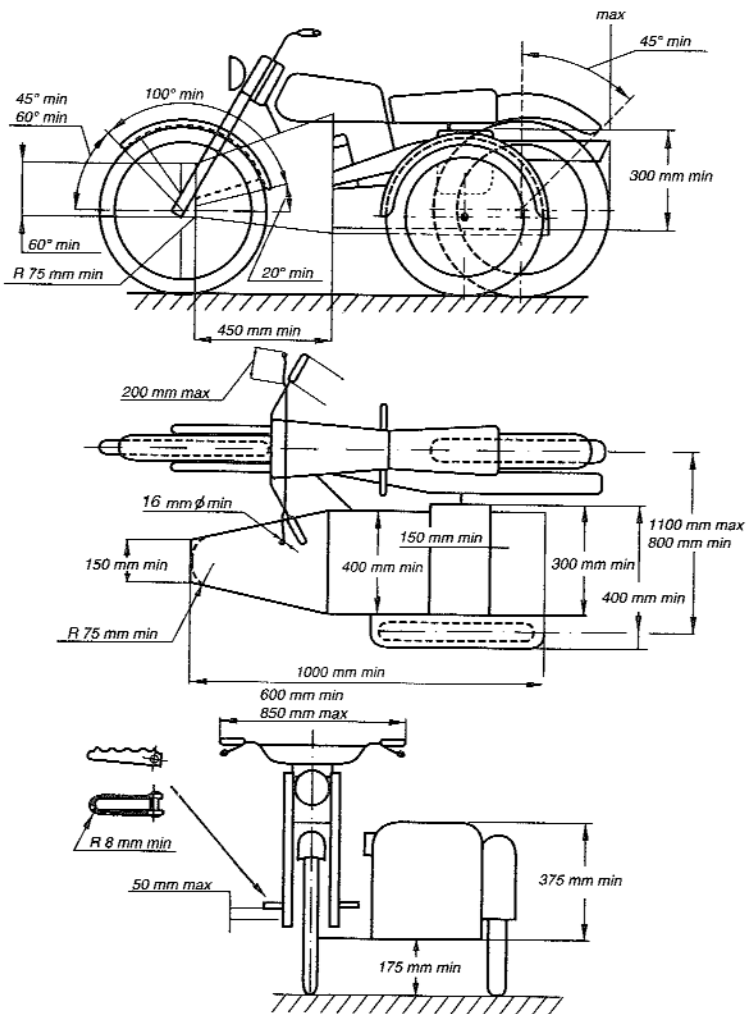
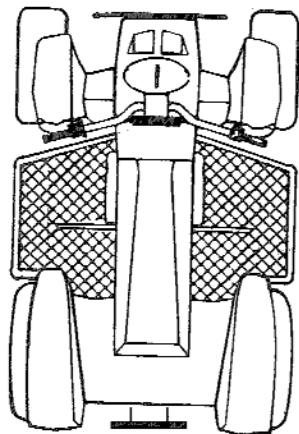
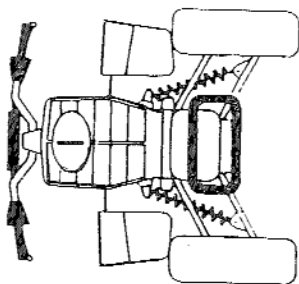


DIAGRAMME Q QUAD RACER



Max. 1300 mm. Group G
1400 mm. Group H

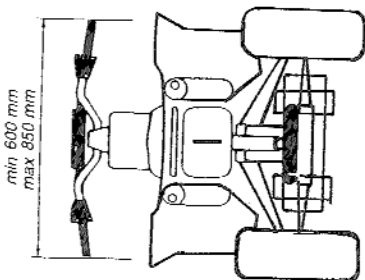
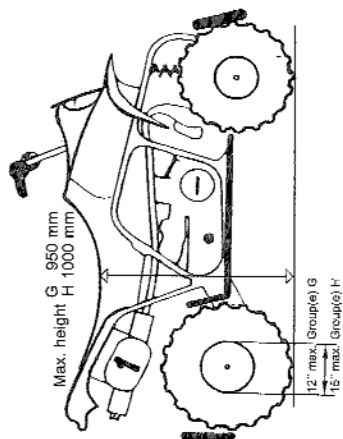
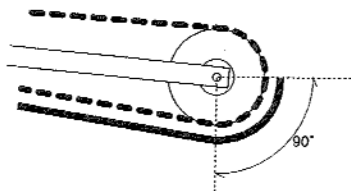


DIAGRAMME Q (suite)

PROTECTIVE DEVICES (REAR) : sprocket and disc
SYSTEMES DE PROTECTION (AR): couronne et disque

- (1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°
Sabot inférieur remontant à la hauteur Correspondant à 90° minimum



- (2) Chain guard + (3) protective guard
Sabot inférieur + (3) barre de protection

