Federazione
Motociclistica
Italiana

REGOLAMENTO ICE TROPHY 2020-2021

GARA DI FLAT TRACK

CAPITOLO 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.1 - Normative

Le presenti norme si devono intendere ad integrazione delle R.M.M. che restano valide ovunque non in contrasto con il presente regolamento e si applicano a tutte le corse su pista ovale e tracciati non ovali con fondo ghiacciato approvate dalla FMI che si svolgono in Italia.

Art. 1.2 - Classificazione e requisiti dei circuiti

Tutte le manifestazioni autorizzate dalla F.M.I. ed inserite nel calendario gare devono svolgersi su percorsi ritenuti idonei dal DDG.

Il percorso di gara sarà strutturato su pista ghiacciata con sviluppo minimo di mt 400 costituita da rettifili e curve, prevalentemente pianeggiante o comunque con pendenze non significative. I principali requisiti geometrici sono:

- Lunghezza minima 400m
- Larghezza minima 6m
- Zona neutra 3m (se è presente un muro in neve di altezza minima 120cm)
- Zona neutra 8m (se presente un cordolo in neve di altezza massima 40cm)
- Lunghezza massima rettilineo: 100m

Pubblico: qualora presente dovrà essere posizionato in zone esterne al percorso (non in corrispondenza delle curve) con accesso indipendente e protetto da doppia barriera sufficientemente rigida (altezza minima 2m) se posto a raso oppure da barriera singola se posto su rilevato di altezza maggiore a 2,5m.

Per ridurre la velocità massima o per questioni di sicurezza potranno essere inserite varianti artificiali realizzate con elementi non rigidi. La pista sarà delimitata da muri di neve, balle di paglia od altri sistemi idonei per l'assorbimento dell'impatto.

Il fondo ghiacciato sarà realizzato mediante il versamento di acqua su di un fondo di neve o ghiaccio nelle ore più fredde (preferibilmente in fascia serale).

E' preferibile, ai fini di preservare il fondo ghiacciato e poter garantire buone condizioni di utilizzo del tracciato per l'intera giornata di gare, che il percorso possa essere utilizzato in entrambi i sensi di marcia. In questo caso, il giorno precedente alla gara (o il giorno stesso), dovrà essere concessa la possibilità di provare il percorso nei due differenti sensi di marcia. Sarà il direttore di gara, valutando lo stato del ghiaccio, a scegliere se il cambio del senso di marcia andrà fatto ad ogni turno di prove oppure dopo un numero di turni prestabilito. Durante la giornata di gare, in caso di pista adatta per entrambi i sensi di marcia, il cambio del senso potrà essere effettuato soltanto nel passaggio tra gara 1 e gara 2, tra gara 2 e gara 3 e tra gara 3 e scontri finali.

Dei cartelli esposti all'imbocco della corsia di accesso alla pista, dovranno indicare il senso di

marcia da seguire. Gli addetti di pista, messi a disposizione dall' Organizzatore e disposti dal Direttore di Gara potranno comunicare con i piloti tramite l'utilizzo di bandiere in base al messaggio da trasmettere (v. articolo specifico).
Se il tracciato, in qualsiasi momento durante un evento, non rispondesse a tutte le condizioni di sicurezza, il Direttore di Gara potrà decidere di sospendere o cancellare l'evento.

Art. 1.3 - Classificazione dei motocicli
Sono ammessi tutti i tipi di motocicli purché dotati di gomme chiodate.
Le categorie saranno:

- Ciclomotori e scooter (Es. Ciao, Vespa, Tuboni, Scooter, Enduro, Cross, Motard, Trial anche elaborati, a partire da 50cc e fino a 124cc a 2T e 4T);
- Pit-bike, minigp;
- Moto da cross, enduro, motard, special a partire da 125cc e fino a 249cc a 2T e 4T dal 1991 ad oggi;
- Moto da cross, enduro, motard, special a partire a patire da 249cc a 2T e 4T dal 1991 ad oggi;
- Moto da trial a partire da 125cc
- Scrambler (i motocicli devono essere definiti "SCRAMBLER" dalle case costruttrici. In caso di grande partecipazione potrebbero essere suddivise nelle seguenti classi (a) **Light** - cilindrata fino a 500 - dimensione dei cerchi come da libretto - sospensioni di serie (b) **Heavy** - cilindrata da oltre 500 - dimensione dei cerchi come da libretto - sospensioni di serie;
- Enduro Stradali – tutte le cilindrate – dimensione di cerchi e pneumatici come da libretto escluse specialistiche da Enduro
- Old style: i motocicli di qualsiasi specialità immatricolati nel 1990 e precedenti doppio ammortizzatore o mono ammortizzatore laterale (es. BMW r 80 / 100 gs) con dimensioni di cerchi e pneumatici come da libretto escluse specialistiche da Regolarità ed Enduro;
- Bici e moto elettriche;
- Quad.

A discrezione dell'Organizzatore, potranno essere inserite ulteriori sottocategorie ed ammessi anche motocicli di particolare interesse che non siano tra quelli in elenco. Possono essere previste classifiche separate relative a trofei monomarca. Affinchè una categoria sia ritenuta valida dovranno essere presenti almeno 4 iscritti. Nel caso non si raggiungesse il numero minimo, i piloti verranno inseriti in un'altra categoria affine (ad esempio la categoria ciclomotori e scooter potrebbe essere accorpata alla categoria pit-bike).
Non sono ammesse moto specifiche per lo speedway su ghiaccio.

Art. 1.4 - Limiti di Età
Il limite di età per la partecipazione alle manifestazioni è il seguente: Da 12 a 16 anni: motocicli con cilindrata fino a 250 cc
Oltre 16 anni: nessuna limitazione

Verifiche Tecniche e Firma presenze

I Piloti iscritti dovranno effettuare le verifiche tecniche nei termini e negli orari previsti dal Regolamento Particolare. Solo il Commissario Tecnico incaricato alle verifiche potrà, se motivato, non consentire la partecipazione alla prova ad un mezzo ritenuto non idoneo o pericoloso in quanto privo dei requisiti basilari di sicurezza.

Tutti i Piloti iscritti dovranno presentarsi al Commissario di Gara e firmare l'apposito foglio di presenza almeno 1 ora prima dell'orario di inizio della gara. In caso di ritardo nell'orario di presentazione si applicherà automaticamente una sanzione di €100,00 (cento/00) al conduttore in ritardo, permettendo comunque al conduttore stesso di prendere parte alla gara. Nel caso in cui un conduttore si presenti oltre il termine sopra stabilito e prima dell'inizio della gara a causa di forza maggiore, non sarà soggetto ad alcuna sanzione se, a giudizio del Commissario di Gara, riesca a provare tale caso di forza maggiore. In caso di arrivo dopo la partenza della prima batteria, oltre alla sanzione di cui sopra, il conduttore non potrà partecipare alla gara.

Art. 1.5 Coperture e protezioni

Sono ammesse esclusivamente coperture provviste di "Stud" (Vite filettata) di varie lunghezze in funzione del tipo di copertura e che abbiano una sporgenza massima di 1cm..Tutti i motocicli devo essere provvisti obbligatoriamente dei parafanghi originali sulla ruota anteriore e posteriore. E' facoltà dei singoli piloti montare ulteriori elementi di protezione, anche artigianali, quali, ad esempio, il prolungamento di parafanghi esistenti, carter, gabbie metalliche o di altri materiali ecc, purché fissati saldamente al mezzo e verificati dal commissario tecnico prima dell'ingresso in pista.

Art. 1.6 - Protezione della catena e manubrio

E' obbligatorio proteggere adeguatamente la catena posteriore, in modo che gli arti dei Piloti siano protetti in caso di caduta.

Il manubrio della moto deve essere provvisto della sua protezione (gommapiuma o materiali equivalenti) nella parte di vincolo alla piastra.

Art. 1.7 - Scarico e fonometria

Il limite massimo di rumorosità per tutti i motocicli impegnati in qualunque manifestazione di Ice Trophy è fissato in 113/DbA con una tolleranza a fine gara di 2 DbA. L'organizzazione deciderà se effettuare o meno questa prova.

Art. 1.8 - Leve di comando

Tutte le leve presenti sul manubrio devono essere provviste all'estremità di una sfera di diametro minimo di 15mm. In caso di leva piatta la dimensione minima all'estremità dovrà essere di almeno 14 mm.

Art. 1.9 Paramani

E' possibile installare dei paramani o dei guanti scaldamani per manubrio per la protezione dal freddo.

Art. 1.10 Specchietti e fari

E' obbligatorio togliere gli specchietti retrovisori o, se non possibile, vige l'obbligo di nastro telato a copertura.

Per i mezzi provvisti di fari è obbligatorio applicare sulle superfici del nastro telato.

Art. 1.11 - Pedane poggiapiedi

Le pedane poggiapiedi non devono essere fisse ma di tipo mobile e rientrante e non possono essere posizionate ad un livello inferiore alla culla del telaio (la pedana destra tipo speedway non è ammessa). Le pedane di tipo ribaltabile devono essere dotate di un dispositivo che le riporti automaticamente nella posizione normale. Questo articolo non si applica a cicli/motocicli e quad che nascono di serie senza pedane (ad. esempio scooter).

Art. 1.12 – Misure

Non vi sono limiti riguardo l'altezza minima da terra della culla del motociclo.

Art. 1.13 - Tabelle porta numero

L'organizzazione potrà, a sua discrezione, assegnare dei pettorali oppure dei numeri adesivi da applicare sulla moto. I piloti, all'atto dell'iscrizione, potranno scegliere i propri numeri tra quelli rimasti disponibili e non ancora assegnati.
L'altezza dei numeri dovrà essere almeno di 140mm di altezza. I numeri dovranno essere esposti sui due lati del mezzo e sulla tabella porta numero frontale.
E' obbligatorio che il numero sia sempre reso ben visibile ed eventualmente ripulito da sporco, prima di allinearsi per ogni batteria.

Art. 1.14 Indumenti e calzature

Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento e dei dispostivi di protezione individuale, sono lasciati alla piena responsabilità del conduttore, esonerando la FMI e gli Ufficiali di Gara da qualsiasi responsabilità. E' in ogni caso obbligo del conduttore indossare il paraschiena, ginocchiere e gomitiere. I Commissari di Gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui l'abbigliamento non dovesse risultare idoneo i Commissari di Gara potranno escludere i piloti dalla manifestazione.

Art. 1.15 Uso e specifiche del casco

Il casco deve essere omologato, in perfette condizioni, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata allo stesso. Il casco dovrà essere integrale e dotato di visiera che andrà tenuta chiusa durante lo svolgimento della prova. Per coloro i quali utilizzeranno caschi da cross/enduro senza visiera, è fatto obbligo di indossare una mascherina a protezione degli occhi.
Il casco deve riportare al suo interno l'etichetta di omologazione. Sul casco è ammesso utilizzare qualsiasi sistema di riprese video (piccola telecamera) purchè a giudizio insindacabile del Commissario di Gara, rispondano agli standard di sicurezza. L'utilizzo di qualsiasi telecamera per riprese private deve essere autorizzata da parte dell'organizzatore dell'evento. E' sempre consentito il montaggio di telecamere e l'effettuazione di riprese dal video service autorizzato dall'organizzazione.

Art. 1.16 - Bandiere di segnalazione

Nelle gare di Ice Trophy sono utilizzate le seguenti bandiere:

- Bianca e Nera a scacchi / Tricolore Italiano: Via libera (possono essere utilizzate per dare la partenza nel caso il semaforo non funzioni o non presente).
- verde: avvio prove / pista libera
- Gialla: rallentare e guidare con prudenza, vietato sorpassare.
- Rossa: batteria interrotta. Rallentare e guidare con prudenza fino a fermarsi
- Bianca (Gialla con croce Nera): segnala l'inizio dell'ultimo giro
- Bianca e Nera a scacchi: Fine batteria

Le bandiere gialla, rossa e Verde possono essere utilizzate dagli addetti di pista.

Art. 1.17- Chiodi

Il limite massimo di lunghezza chiodi è di 1cm. E' facoltà dell'organizzazione istituire il monochiodo con limitazione del numero di stud totali per ogni moto. Nel caso si verificasse questa situazione, l'organizzazione ne darà comunicazione con largo preavviso rispetto alla data di inizio del campionato

CAPITOLO 2 - TROFEO ICE TROPHY

Art. 2.1 - Piloti e Licenze

Sono ammessi Piloti in possesso di tutte le licenze Agonistiche Nazionali Fuoristrada Amatoriale, Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Velocità, Velocità Elite, MiniOffroad (minimo 12 anni di età compiuta), MiniRoad (minimo 12 anni di età compiuta), Fuoristrada One Event e E-bike (solo per categoria bici elettriche). E' consentita la partecipazione di Piloti stranieri appartenenti a federazioni aderenti alla FIM Europe in possesso di licenza nazionale e relativo Nulla Osta della federazione di appartenenza.

Art 2.2 - Termini e quote di iscrizione al campionato ed alle gare

L'iscrizione al campionato è di €200,00 per pilota o €250,00 per i Team composti da 2 piloti. Dovrà essere fatte direttamente sul sito internet della manifestazione www.icetrophy.com. Per gli iscritti entro il 13 settembre 2020, la quota d'iscrizione sarà totalmente rimborsata se parteciperanno ad almeno 3 della quattro gare previste secondo queste modalità:

- sconto di €100,00 (€125,00 per i Team) alla seconda presenza ad una gara;
- sconto di €100,00 (€125,00 per i Team) alla terza presenza ad una gara.

Per coloro che parteciperanno ad almeno 2 prove delle 4 previste, il rimborso avverrà nella quota del 50%. Nessun rimborso è invece previsto per chi non prenderà parte alle gare o parteciperà soltanto ad una prova.

Le iscrizioni a ciascuna prova del Campionato dovranno pervenire tramite il portale sigma.

L'iscrizione dovrà essere poi confermata il giorno della gara durante le operazioni preliminari. Per gli iscritti al campionato, la tassa di iscrizione alla singola gara è fissata in €100,00 al in impianti di tipo A (Breuil-Cervinia e Crevacol/Saint-Rhémy-en-Bosses) e in €150 in impianti di tipo B (Pragelato).Per le wild card, che parteciperanno alle singole prove senza rientrare nella classifica finale di campionato, la tassa di iscrizione alla singola gara è fissata in €150,00 al in impianti di

tipo A (Breuil-Cervinia e Crevacol/Saint-Rhémy-en-Bosses) e in €200,00 in impianti di tipo B (Pragelato).L'importo della tassa di iscrizione, da pagare il giorno della gara durante le operazioni preliminari, potrà essere ridotto od azzerato a discrezione dell'organizzatore e di tale riduzione o azzeramento dovrà darne specifica menzione nel Regolamento Particolare.
Le iscrizioni pervenute agli organizzatori dopo i termini soprariportati oppure senza utilizzare il portale sigma, potranno essere accettate, gravate di una tassa aggiuntiva a quella di iscrizione per un importo massimo di Euro 30,00.

Art. 2.3 - Numeri di gara
I numeri di gara saranno fissi per tutta la stagione.
Ogni conduttore all'atto della sua prima iscrizione ad una gara potrà scegliere il proprio numero di gara, se non precedentemente assegnato ad altro conduttore. Tale numero resterà fisso per tutta la stagione. Sono ammessi i numeri dallo 0 (zero) al 999 (novecentonovantanove). Non sono ammesse lettere o simboli.

Art. 2.4 - Prove libere e di qualificazione
Sono previste prove libere da tenersi il giorno stesso della gara.
Dopo la chiusura delle iscrizioni, la direzione di gara stabilirà le differenti batterie nelle quali saranno inseriti i piloti che scenderanno in pista per le prove libere (facoltative) e le successive prove di qualificazione (obbligatorie), dandone comunicazione mediante esposizione dei documenti nella bacheca di gara e, ove possibile, tramite speakeraggio e sito internet/profili social.
La scelta dei gruppi iniziali, effettuata dalla DDG, è insindacabile e, per i piloti che avranno già preso parte ad altre prove dell'Ice trophy, terrà conto dei risultati delle gare pregresse. Per coloro che parteciperanno alla manifestazione per la prima volta si terranno in considerazione il tipo di moto, la cilindrata e l'eventuale livello del pilota nella disciplina motociclistica di provenienza. E' facoltà della DDG, in caso di evidenti differenze di prestazione emerse durante il turno di prove libere, apportare delle modifiche ai gruppi, dandone diretta comunicazione ai piloti interessati. Questo al fine di non penalizzare o falsare la prestazione del pilota durante le prove di qualificazione.
I tempi fatti registrare da ciascun partecipante nelle prove di qualificazione (verrà considerato per ognuno il miglior tempo sul giro) serviranno per stabilire le batterie di piloti che si confronteranno sul tracciato nelle 3 successive sfide: Race 1, Race 2 e Fast Race.
Nel caso le condizioni climatiche e/o della pista non permettessero lo svolgimento normale delle prove, le stesse potranno essere, posticipate, sospese o cancellate a giudizio insindacabile del Direttore di Gara.
Il numero massimo di piloti ammessi in pista sarà definito dalla commissione impianti oppure dal DDG a seguito della visione della pista.
Le prove libere oltre a servire ai piloti per prendere confidenza con il tracciato, serviranno per rilevare i tempi e quindi in funzione di questi stabilire le batterie di gara.
La durata delle prove libere e di qualificazione sarà stabilità dal DDG in base al tipo di pista , alle condizioni del fondo ed al numero di iscritti. Per ogni turno, la durata non potrà comunque essere inferiore ai 6 minuti.

Art. 2.5 - Metodo di svolgimento della gara

Ciascuna prova si articolerà su tre scontri, RACE1, RACE 2 e FAST RACE. Ci sarà inoltre la possibilità di un testa a testa finale ad inseguimento per i soli i primi due piloti classificati di ogni categoria. Race1 e RACE2 avranno lo stesso numero di giri da effettuare (stabilito dalla DDG in base ai tempi di percorrenza ed alle condizioni di ogni tracciato) mentre la Fast Race potrà essere, sempre a discrezione della DDG, di 2 o 3 giri massimo. Il numero massimo di partecipanti per batteria sarà determinato dal DDG in base al tipo di tracciato.

Le batterie, create in base alla classifica assoluta, non varieranno fino al termine della giornata salvo per evidenti motivi di tempi sul giro in gara, ma sempre a discrezione della DDG. Le classifiche stilate dopo le prove cronometrate saranno: una assoluta (utilizzata per stabilire le batterie accorpando i piloti che avranno tempi sul giro simili) ed una per ogni categoria.

A titolo esemplificativo, la composizione della batterie e l'ordine di partenza a seguito delle qualifiche avverrà in questo modo:

Su ipotetici 15 piloti classificati nelle prove cronometrate:

Batteria n.1:

1° pilota a partire – 11° classificato
2° pilota a partire – 12° classificato
3° pilota a partire – 13° classificato
4° pilota a partire – 14° classificato
5° pilota a partire – 15° classificato (pilota più lento nelle qualifiche)

Batteria n.2:

1° pilota a partire – 6° classificato
2° pilota a partire – 7° classificato
3° pilota a partire – 8° classificato
4° pilota a partire – 9° classificato
5° pilota a partire – 10° classificato

Batteria n.3:

1° pilota a partire – 1° classificato (pilota più veloce nelle qualifiche)
2° pilota a partire – 2° classificato
3° pilota a partire – 3° classificato
4° pilota a partire – 4° classificato
5° pilota a partire – 5° classificato

Alla fine di ognuna delle 3 gare, si stileranno le classifiche assolute e di categoria accorpando i tempi delle differenti batterie per ottenere un ordine di arrivo simile a quello di una gara con partenza in linea.

Le classifiche della manifestazione saranno redatte sommando i punteggi ottenuti dai piloti in ogni singola manche di gara in base all'ordine di arrivo e dividendo per 3 il risultato.

In base alla posizione i punteggi attribuiti saranno:

1° Classificato 25 Punti
2° Classificato 20 Punti
3° Classificato 16 Punti
4° Classificato 13 Punti
5° Classificato 11 Punti

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

A titolo esemplificativo, ai fini del calcolo della classifica provvisoria di giornata, si procederà come segue: un ipotetico pilota che avesse vinto Race 1 (25p.ti),fatto 9° in Race 2 (7 p.ti) e chiuso al 4° posto (13 p.ti) la Fast Race, in classifica finale provvisoria di giornata avrà: (25+7+13)/3=45/3= 15 punti.

I primi 2 piloti di ogni categoria, nella classifica finale provvisoria (dopo Race1, Race 2 e Fast Race), ovvero coloro che avranno conseguito il maggior punteggio, si sfideranno in un testa a testa ad inseguimento composto da due manche di due giri ciascuna (la prima con il pilota temporaneamente secondo classificato che partirà davanti e la seconda con l'inversione dei piloti. In caso di vittoria di una manche a testa, l'ordine di partenza della terza manche verrà deciso dal pilota che temporaneamente occupa la prima posizione in classifica). Assegnati i primi due posti con questa modalità, i punteggi delle posizioni a seguire, già stabilite dalle 3 gare precedenti, saranno rimodulati secondo il punteggio relativo alla posizione conseguita.

Qualora le condizioni del fondo ghiacciato non consentissero di proseguire con sicurezza nelle fasi di testa a testa finale, la prima e la seconda posizione saranno anch'esse assegnate come da classifica dopo le 3 gare.

Nel caso un pilota fosse raggiunto dal suo inseguitore, dovrà, su segnalazione dei commissari di percorso, agevolare il sorpasso e successivamente continuare la prova per registrare il proprio tempo. Pena eliminazione dalla gara, un conduttore raggiunto non potrà prendere la scia del suo concorrente.

Nelle manche di gara, quando un pilota doppiato transita sul traguardo con un distacco di un giro, ai fini della classifica, il tempo del giro mancante sarà lo stesso del peggior giro fatto siglare durante la manche.

Art. 2.6 - Procedura di partenza

L'area di partenza sarà visibile tracciando una prima linea trasversale alla pista (linea partenza/arrivo) che dovrà risultare sul bianco della neve (rossa o blu). Detta linea di partenza/arrivo, sarà prolungata per 80 cm. di altezza sulla balaustra o rete di protezione o paratia di neve che limita esternamente la pista. Una seconda linea di partenza dovrà essere tracciata con le stesse modalità della prima ma ad almeno 10 metri da quest'ultima. Da qui avverrà la partenza dei singoli piloti anche se, tutti i rilevamenti cronometrici, verranno effettuati sulla prima linea che sarà anche quella del traguardo finale.

I piloti saranno sotto lecito controllo dei preallineatori che rimarranno davanti a loro mentre questi si incolonneranno secondo l'ordine di partenza prestabilito. La bandiera rossa sarà esposta fin tanto che non saranno fermi e in corretta posizione di partenza.

Solo quando i preallineatori si saranno spostati dalla pista, il Direttore di Gara attiverà la procedura di partenza:

- accensione semaforo luce rossa
- accensione semaforo luce verde PARTENZA

Il VIA verrà dato con l'accensione della luce verde del semaforo ripetendo la procedura per ogni pilota componente la batteria. Nel caso di assenza dell'impianto semaforico, il via potrà essere dato da un commissario togliendo la bandiera rossa davanti al pilota. Anche questa procedura dovrà essere ripetuta per ognuno dei piloti della batteria.
Il conteggio del tempo partirà dal momento in cui ogni pilota transiterà sulla prima linea di partenza/traguardo. Al loro transito un addetto segnalerà il passaggio mediante bandiera tricolore sventolata.
Se un conduttore ha un problema durante la fase di partenza, alza il braccio e la procedura viene interrotta per non più di 2 minuti (luce rossa o bandiera).
Se il conduttore è in grado di prendere parte alla partenza, lo può fare dall'ultima posizione della propria batteria di appartenenza.

Art. 2.7 – Partenze di prova
E' proibito su tutto il rettilineo di partenza e in particolar modo sulle griglie di preallineamento, effettuare partenze di prova od effettuare lo slittamento della ruota posteriore a contatto con la pista onde preparare la corsia di partenza. Il conduttore che si rendesse responsabile di tali comportamenti sarà escluso dalla batteria in atto.

Art. 2.8 - Ripetizione della batteria o Ripartenza
Nel caso di incidenti o di altre situazioni che determinano la mancanza delle condizioni di sicurezza in pista, il Direttore di gara a suo insindacabile giudizio, potrà sospendere lo svolgimento della batteria, adottando i provvedimenti necessari a ripristinare le condizioni di sicurezza iniziali.
Se la sospensione deriva da comportamenti scorretti, al conduttore segnalato dalla direzione di gara, riceverà una penalizzazione di 5 secondi da sommare al tempo ottenuto nella ripetizione della batteria. .
Tutti i conduttori ammessi alla ripetizione della batteria possono sostituire il proprio motociclo.
La batteria dovrà essere ripetuta nel caso in cui la stessa sia stata arrestata quando il leader della batteria non ha percorso almeno 2 giri completi. La ripetizione della batteria avverrà utilizzando le posizioni di partenza originarie e per il numero di giri totali previsti per la batteria. Le ripartenze avverranno per il numero di giri ancora da completare da parte del leader. Nel caso in cui il leader abbia già iniziato il penultimo giro previsto dal regolamento e venga sospesa la batteria, la stessa si considererà conclusa e le posizioni di arrivo saranno determinate in base alla classifica del giro precedente, con l'eventuale esclusione del o dei conduttori che avranno causato l'arresto della batteria.

Art. 2.9 – Punteggi Finale
1° Classificato 25 Punti
2° Classificato 20 Punti
3° Classificato 16 Punti
4° Classificato 13 Punti

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

Art. 2.10 - Classifica Finale trofeo

La classifica finale terrà validi i 3 migliori risultati ottenuti nelle 4 prove, scartando il peggiore. In caso di parità di punteggio finale si procederà nel modo seguente:

- Miglior risultato nella singola gara
- Pilota anagraficamente più giovane
- Sorteggio da parte del Coordinatore di Manifestazione alla presenza dei piloti oggetto di parità di punteggio e dal Direttore di Gara.

Nella classifica finale di trofeo compariranno esclusivamente gli iscritti al campionato e non le eventuali wild card.

Premiazioni

La premiazione avrà luogo al termine della prova sul palco allestito in pista.

Saranno premiati il 1°,il 2° ed il 3° classificato di ciascuna classe ammessa e la presenza dei piloti al ritiro dei premi è obbligatoria.

Art. 2.11 - Parco chiuso

Dovranno essere portati al parco chiuso, al termine della gara, soltanto i motocicli utilizzati durante la stessa.

Roma, 4 FEB 2021

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA - F.M.I. ROMA

VISTO SI APPROVA
Il Presidente S.T.S.
Avv. Giovanni Copioli