

Enduro

Annesso III R.M.M.



ENDURO

**PARTE PRIMA
NORME GENERALI****Art. 1 - DEFINIZIONE**

- 1.0.1- Le gare d'Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati nel rispetto delle norme del Codice della Strada.
- 1.0.2 - Il pilota garantisce di essere in possesso d'idonea patente di guida. e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del codice della strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il pilota è responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del codice della strada per tutti i tratti aperti alla pubblica circolazione.
- 1.0.3 - Possono partecipare alle gare di Enduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 2 - LICENZE

- 2.0.1 - Tutte le licenze nazionali Fuoristrada saranno rilasciate considerando ESCLUSIVAMENTE l'anno di nascita dei piloti
- 2.0.2 - I passaggi di categoria avverranno ESCLUSIVAMENTE per fascia di età.
- 2.0.3 - In tutte le gare di enduro disputate in Italia, i piloti in possesso di licenza ELITE saranno considerati ELITE ENDURO, qualsiasi sia la specialità indicata sulla loro licenza ELITE.
- 2.0.4 - A tutti i piloti stranieri, che faranno richiesta di licenza italiana, verrà attribuito il titolo di merito ELITE

Art. 2.1 - FASCE D'ETÀ

- 2.1.1 - Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita ad eccezione dei nati nel 1995 che saranno considerati CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno di età.
- 2.1.2 - Per i nati nel 2001 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.
- | | | |
|----|------------|---|
| a) | MINIENDURO | nati negli anni dal 97 al 95 (Aspiranti) negli anni dal 99 al 98 (Esordienti) negli anni dal 2001 al 2000 (Baby Sprint) |
| b) | CADETTI | nati negli anni dal 95 al 91 |
| c) | JUNIOR | nati negli anni dal 90 al 86 |
| d) | SENIOR | nati negli anni dal 85 al 76 |
| e) | MAJOR | nati negli anni dal 75 e precedenti |

Art. 2.2 - TITOLO DI MERITO ELITE

- 2.2.1 - La Licenza ELITE, indipendentemente dalla fascia di età, verrà rilasciata ai piloti che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:
piloti classificati nella classifica assoluta del Campionato Italiano Assoluto 2007 - 2008
piloti vincitori in carriera di un titolo mondiale individuale o del Trofeo Mondiale alla Sei giorni di enduro fino a quando entreranno nella classe Veteran (nel 2009 nati nel 61 e precedenti)
- 2.2.2 - I piloti con licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali, nazionali titolate e territoriali.

Art. 2.3 - TITOLO DI MERITO ASSOLUTI

- 2.3.1 - Avranno il titolo di merito ASSOLUTI stampato di fianco al tipo di licenza spettante per fascia di età i piloti che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:
- primi 10 classi A - B - C - Q Campionato Italiano Under 23 (2007-2008)
- primi 5 classi W - Z Campionato Italiano Under 23 (2007-2008)

- primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Senior (2007 - 2008)
 - primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Major (2007 - 2008)
 - classificati dal 1° al 10° posto di ogni classe degli Assoluti d'Italia (2007- 2008)
 - primo classificato di ogni classe Coppa Italia (2007-2008)
- 2.3.2 - I piloti che hanno conseguito risultati per avere entrambi i titoli di merito avranno solamente quello superiore ELITE

Art. 2.4 - TABELLE PORTANUMERO

- 2.4.1 - I piloti con titolo di merito ELITE ENDURO avranno tabelle porta numero ROSSE in qualsiasi manifestazione
- 2.4.2 - I piloti con titolo di merito ASSOLUTI avranno tabelle porta numero VERDI in qualsiasi manifestazione
- 2.4.3 - I piloti con licenza Fuoristrada senza titolo di merito avranno tabelle portanumero GIALLE

Art. 3 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

- 3.0.1 - Le squadre possono essere di:
- a) CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente)
 - b) CAT. B: Team indipendente da M.C. (con licenza di concorrente)
 - c) CAT. C: Industria (con licenza di concorrente e motocicli della stessa marca)
- 3.0.2 - Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4
- 3.0.3 - Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
- 3.0.4 - Nel corso di una manifestazione un pilota non può far parte di due squadre dello stesso tipo
- L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
- Per le gare di due giorni è ammesso modificare la composizione della squadra entro l'orario teorico d'arrivo dell'ultimo concorrente ed i 90 minuti successivi

Art. 4 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

- 4.0.1 - Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, tasse d'iscrizione ecc.
- 4.0.2 - Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che lo ha approvato può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile.
- 4.0.3 - Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

Art. 5 - ASSICURAZIONE (R.C.)

- 5.0.1 - L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i piloti o i propri addetti possono provocare. (vedi Art. 33 RMM)

Art. 6 - NUMERO ISCRITTI

- 6.0.1 - Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti non sarà ritenuto sufficiente. L'organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e/o massimo degli iscritti che dovrà essere pubblicato sul R.P. Nel caso vi siano troppe domande d'iscrizione, il metodo di selezione deve essere pubblicato sul R.P.

- 6.0.2 - Per ogni gara che prevede un numero massimo di iscrizioni, al termine di chiusura delle iscrizioni stesse bisognerà procedere a stilare l'elenco degli iscritti rispettando le precedenzae previste dal presente regolamento e/o dall'R.P.

Art. 7 - MOTOCICLI

- 7.0.1 - Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste, dal presente regolamento e dal Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.).
- 7.0.2 - È obbligatorio un cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo
- 7.0.3 - Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.

Art. 7.1 - VERIFICHE TECNICHE

- N.B. Hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi al presente regolamento ed al R.T.G.. Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.
- 7.1.1 - Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
- 7.1.2 - La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dall' Art. 13
- 7.1.3 - I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
- 7.1.4 - Le sole verifiche tecniche possono essere effettuate da un incaricato del pilota.
- 7.1.5 - Le parti da punzonare sono:
- | | | | |
|---------------|---------|---|----------------------|
| TELAIO | vernice | 1 | Canotto, lato destro |
| RUOTE | vernice | 2 | (1 su ogni mozzo) |
| CARTER MOTORE | vernice | 1 | lato destro |
| SILENZIATORE | vernice | 1 | terminale |
- 7.1.6 - È compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 7.1.7 - Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 7.1.8 - Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo
- 7.1.9 - **A fine manifestazione** potrà essere controllato:
- a) che numero di telaio, cilindrata, e assicurazione, corrispondano al libretto di circolazione;
 - b) che il numero di telaio corrisponda alle specifiche dichiarate dal costruttore
 - c) l'idoneità della patente di guida;
- 7.1.10 - In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze il conduttore sarà escluso. **Faranno fede solamente i documenti presentati in sede di verifica.**

Art. 7.2 - PROVA FONOMETRICA

- 7.2.1 - Saranno sottoposti alla prova i motocicli dei piloti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, ed almeno al 20% dei piloti presenti alle O.P.
- 7.2.2 - Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a 11 m/sec. **La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia di cui all'art. 23 del R.T.G.**
- 7.2.3 - Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purché entro il termine delle O.P.

Art. 7.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

- 7.3.1 - I C.d.G., il D.d.G. e **gli Ufficiali Esecutivi**, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli. In mancanza di una o più punzonature il C.d.G., **o il D.d.G. o un Ufficiale Esecutivo eseguiranno** una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica.
- 7.3.2 - In mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore (Art. 13), il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 7.3.3 - Sono consentiti controlli fonometrici senza preavviso in qualsiasi parte del percorso, anche tra il C.O. d'arrivo ed il Parco Chiuso.
- 7.3.4 - Al pilota cui viene effettuato il controllo vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del pilota nel C.O. successivo al controllo fonometrico.
- 7.3.5 - È concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 dB/A il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi, al secondo controllo in caso di superamento del limite di 96 dB/A il conduttore sarà escluso dalla giornata di gara.
- 7.3.6 - È facoltà del C.d.G. siglare il telaio o il silenziatore in qualunque momento per un ulteriore controllo.
- 7.3.7 - Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

Art. 8 - ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza è composta da:

8.0.1 - PARCO CHIUSO:

- a) Deve essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare;
- b) L'accesso al P.C. è severamente vietato a tutti, ad eccezione dei membri di Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli U.d.G. addetti e dei piloti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.
- c) Nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con i motocicli depositati nel parco chiuso.
- d) L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate.
- e) Gli ufficiali di gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti.
- f) Dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria T.M. al C.O. posto all'ingresso al P.C., ogni pilota deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento all'interno.
- g) Quando il parco chiuso non sia nelle immediate vicinanze della zona delle Operazioni Preliminari o della zona di arrivo, è consentito ai piloti raggiungere il parco chiuso con il motore in moto entro un tempo limite indicato nel Regolamento Particolare o con un comunicato del Direttore di Gara.
- h) Al termine della gara i motocicli dei piloti che la hanno portata a termine, resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente.
- i) È vietato fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.

8.0.2 - Il conduttore che trasgredisca ad una di queste norme sarà escluso dalla gara.

8.0.3 - Nel P.C. è vietato (pena l'esclusione):

- a) toccare il motociclo di altri piloti;
- b) effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- c) accendere il motore;
- d) fumare;

- 8.0.4 - I motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere all'aria aperta e senza alcun tipo di copertura.
- 8.0.5 - In regime di P.C., al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione, che sarà responsabile fino a 1 ora dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.
- 8.0.6 - I motocicli che resteranno nel parco chiuso al termine delle partenze, saranno sorvegliati dall'organizzazione fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo concorrente previsto dall'ordine di partenza.
- 8.0.7 - **AREA DI PARTENZA:**
- a) è una piccola zona recintata dove i conduttori attendono il segnale di partenza al limite della quale si trova la linea di partenza.
 - b) in questa area non è consentito effettuare lavori, pena l'esclusione;
 - c) in caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 60 secondi di penalità;
 - d) è vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)

Art. 9 - PERCORSO

- 9.0.1 - Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
- 9.0.2 - Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T..
- 9.0.3 - Il percorso di gara comprende tratti di trasferimento e Prove Speciali.
- 9.0.4 - È vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario pena l'esclusione dall'ordine d'arrivo..
- 9.0.5 - Il pilota che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Art. 9.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 9.1.1 - I piloti devono rispettare le regole del codice della strada ed eventuali disposizioni locali durante la gara. Ogni pilota che abbia commesso un'infrazione può essere escluso.

Art. 9.2 - TABELLA INFORMATIVA

9.2.1 - La tabella informativa deve comprendere:

- a) le località di passaggio.
- b) le località dei C.O. e dei C.T.
- c) le località delle P.S.
- d) i tempi di settore tra i vari C.O.
- e) la legenda delle sigle usate.
- f) la tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.

9.2.2 - Tra la conclusione di un giro, da parte dell'ultimo concorrente ed il passaggio del primo concorrente del giro successivo, dovrà essere previsto un intervallo minimo di 30 minuti (salvo particolari accordi con il capo servizio cronometraggio).

Art. 9.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

9.3.1 - La tabella di marcia indica l'orario di partenza e il tempo di percorrenza di ogni settore del percorso.

9.3.2 - I piloti devono consegnare la tabella di marcia a tutti i C.O. e quella di passaggio ai C.P. per le opportune registrazioni; le stesse devono essere riconsegnate all'ultimo C.O. di ogni giornata di gara.

9.3.3 - Ogni pilota che perda accidentalmente la propria tabella di marcia e/o tabella di passaggio ne riceverà una nuova al successivo C.O. o C.P.; la stessa diventa la nuova tabella da utilizzare da quel controllo e per i controlli successivi.

- 9.3.4 - Ogni alterazione della tabella di marcia o di passaggio è punita con l'esclusione
- 9.3.5 - L'utilizzo di una tabella di marcia o di passaggio di un altro pilota è punito con l'esclusione

Art. 9.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

- 9.4.1 - Il pilota, oltre a far timbrare la propria T.M. ad ogni C.O., deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria tabella di passaggio. Questi ultimi, siano o no segnalati sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada a 200 m. prima del controllo.
- 9.4.2 - In ogni controllo di passaggio (timbro), l'organizzatore deve predisporre un elenco dei passaggi di tutti i concorrenti; gli elenchi prestampati non sono autorizzati.
- 9.4.3 - Tutti i concorrenti che non presenteranno una tabella completa o il cui passaggio non sia stato registrato su tutti gli elenchi del controllo saranno esclusi.
- 9.4.4 - Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'Art. 10.1

Art. 9.5 - TRATTI IMPRATICABILI

- 9.5.1 - Se, durante la gara, il D.d.G. rileva che un settore è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.
- 9.5.2 - Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate dai piloti saranno discusse dalla giuria e, ove non prevista, a discrezione del Direttore di Gara.
- 9.5.3 - Non è comunque mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo adottato (vedi Art. 11.4)

Art. 9.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

- 9.6.1 - Salvo autorizzazione della Giuria o del Direttore di Gara., nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del pilota o dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

Art. 10 - PROVE SPECIALI

- 10.0.1 - CROSS in circuito chiuso
- Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
 - Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.
- 10.0.2 - ENDURO
- Non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi.
 - Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico alla prima le prove possono essere cronometrate anche durante il primo giro, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara o della Giuria ove prevista.
- 10.0.3 - ACCELERAZIONE
- con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) max. 200 mt.
- 10.0.4 - ESTREMA (prova particolarmente impegnativa)
- 10.0.5 - Eventuali prove da disputarsi in notturna (solo il giorno precedente la gara) dovranno essere concordate con il comitato enduro.
- 10.0.6 - In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
- 10.0.7 - La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.

- 10.0.8 - Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.
- 10.0.9 - Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclo passa la linea di rilevamento tempo indicata dalla bandiera a scacchi bianchi e rossi.
- 10.0.10 - Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
- 10.0.11 - Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, pena l'esclusione della gara.
- 10.0.12 - Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.
- 10.0.13 - L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 24 ore prima dell'effettuazione (48 ore per gli Assoluti d'Italia), e devono essere completamente tracciate.
- 10.0.14 - La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);
- 10.0.15 - Il responso dei cronometristi è inappellabile.
- 10.0.16 - Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.

Art. 10.1 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

- 10.1.1 - Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali, dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito (TAGLIO DI PERCORSO)
- 10.1.2 - Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato, non giustifica nessun taglio di percorso.
- 10.1.3 - Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà potrà essere punito con:
- penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - esclusione
- 10.1.4 - La gravità del taglio di percorso sarà di competenza della giuria e, ove non prevista, del Direttore di Gara

Art. 11 - CONTROLLI ORARI

- 11.0.1 - I C.O. sono situati:
- all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
 - all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
 - in punti intermedi scelti dall'organizzazione.
- 11.0.2 - La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri e si raccomanda una lunghezza compresa tra i 5 km ed i 35 km.
- 11.0.3 - La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km. l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.
- 11.0.4 - L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.
- 11.0.5 - Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni C.O. esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.
- 11.0.6 - Il mancato passaggio ad un C.O. comporta l'esclusione

Art. 11.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O

- 11.1.1 - I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O., con due bandiere gialle poste alla fine assistenza. **che fungeranno anche da linea di rilevamento del tempo.**
- 11.1.2 - Ai C.O. senza assistenza sulle bandiere bianche e gialle viene aggiunta una croce di Sant'Andrea nera.

- 11.1.3 - Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

Art. 11.2 - PROCEDURA AI C.O

- 11.2.1 - Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.
- 11.2.2 - Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo.
- 11.2.3 - Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto, senza essere penalizzato.
- 11.2.4 - Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo.
- 11.2.5 - Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.
- 11.2.6 - Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera la linea della bandiera **gialla**.

Art. 11.3 - CALCOLO DELLE PENALITÀ AI C.O.

- 11.3.1 - Ogni settore tra due controlli, costituisce una prova a se stante.
- 11.3.2 - Il conduttore che non rispetti i tempi imposti tra due controlli orari sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione, di differenza con il suo tempo teorico di settore.
- 11.3.3 - Il tempo trascritto in tabella del C.O. = tempo di partenza per il settore successivo.

Art. 11.4 - TEMPO MASSIMO

- 11.4.1 - Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
- 11.4.2 - La Giuria, e ove non prevista il Direttore di Gara, possono prevedere un tempo massimo più alto per particolari gare o situazioni e anche solamente per certe categorie (come ad esempio la classe 50). **Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dalla Giuria e ove non prevista dal Direttore di Gara.** Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e a tutti i C.O. previsti sul percorso.
- 11.4.3 - Il Cronometrista o un ufficiale di gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo.
- 11.4.4 - Il Pilota che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali sarà deferito al Giudice Unico.

Esempio di calcolo Penalità e Fuori Tempo Massimo

C. O.	ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO	NOTE	PENALIZZAZIONE PARZIALE (MIN)	PENALIZZAZIONE TOTALE (MIN)	RIFERIMENTO AL TEMPO MASSIMO
1	08.00	08.13	13 Ritardo	13	13	+ 13
2	09.00	09.08	5 Anticipo	5	18	+ 8
3	10.00	10.08	mantiene ritardo	0	18	+ 8
4	11.00	11.15	7 Ritardo	7	25	+ 15
5	12.00	12.09	6 Anticipo	6	31	+ 9
6	13.00	13.16	7 Ritardo	F.T.M.	F.T.M.	+ 16 (fuori gara)
7	14.00					

Art. 11.5 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

- 11.0.1 - Se un pilota può dimostrare al D.d.G. di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale.

Art. 12 - AIUTO ESTERNO

- 12.0.1 - L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo.
- 12.0.2 - La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione.
- 12.0.3 - Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6 e 13

Art. 13 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

- 13.0.1 - Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire)
- 13.0.2 - Sul percorso ed in Prova speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle..
- 13.0.3 - Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore sia ai C.O. che sul percorso.
- 13.0.4 - I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale..Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il pilota dovrà dichiararlo al Commissario di gara preposto a controllare le punzonature o in alternativa al DdG o a un membro della giuria.
- 13.0.5 - È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La penalità per il non rispetto di questa regola sarà una multa di 100 € per ogni infrazione.
- 13.0.6 - Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.
- 13.0.7 - Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione
- 13.0.8 - I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di apparecchi di pulizia a pressione, è proibito, pena l'esclusione. L'assistenza è autorizzata a pulire le tabelle porta numero e gli adesivi degli sponsor, situati sulla plastica del motociclo, a mezzo di uno straccio o di una spugna a tutti i CO, tranne che a quello di prearrivo
- 13.0.9 - Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al pilota, pena l'esclusione, di portare la sua moto e tutte le parti punzonate, per il rifornimento, o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara, a meno che vi sia un permesso scritto, emanato dalla giuria o dal Direttore di Gara.
- 13.0.10 - La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.
- 13.0.11 - Tutti i lavori di saldatura sono vietati pena l'esclusione
- 13.0.12 - È vietato, pena l'esclusione, l'uso di attrezzi che fanno ricorso ad aria compressa o all'elettricità (eccetto quelli funzionanti con batteria autonoma).
- 13.0.13 - Nelle gare di due giorni il Pilota che vuole cambiare il silenziatore della sua moto è autorizzato a farlo anche dopo l'ultimo controllo orario e prima di entrare nel parco chiuso. Saranno concessi 30 minuti

- supplementari ai piloti per effettuare questo lavoro che dovrà essere effettuato sotto la supervisione di un Commissario di Gara
- 13.0.14 - Un pilota può richiedere prove fonometriche tante quante lui desidera purchè nell'ambito dei 30 minuti concessi. Il Pilota dopo 30 minuti dovrà obbligatoriamente presentare il proprio mezzo alla verifica fonometrica ufficiale. Se la prova fonometrica darà valori al di sopra di 94 dB/A il pilota non sarà autorizzato a prendere la partenza per il giorno successivo.
- 13.0.15 - I pneumatici possono essere sostituiti solo nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle. Tale operazione deve essere effettuata dal pilota, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al pilota le attrezzature necessarie.
- 13.0.16 - In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Unico

Art. 13.1 - RIFORNIMENTI

- 13.1.1 - Il rifornimento è ammesso presso i distributori pubblici sul percorso e ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella gialla. La penalità per aver effettuato rifornimenti fuori dalle aree stabilite è l'esclusione.
- 13.1.2 - Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
- 13.1.3 - Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione
- 13.1.4 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
- 13.1.5 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l'esclusione (Il Commissario Tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 14 - ORDINE DI PARTENZA

- 14.0.1 - L'ordine di partenza dei vari gruppi e classi è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.
- 14.0.2 - In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto.
- 14.0.3 - Il tempo impiegato per completare un giro di percorso non deve essere inferiore a quello necessario per la partenza di tutti i piloti più il tempo previsto dall'Art. 9.2..2
- 14.0.4 - L'ordine di partenza di qualsiasi gara di enduro deve obbligatoriamente riportare l'anno di nascita dei piloti.

Art. 15 - PARTENZA

- 15.0.1 - In ogni giorno di gara, prima della partenza, i conduttori potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.
- 15.0.2 - I piloti riceveranno il segnale di partenza all'orario esatto previsto per ciascuno di loro e, nel corso del minuto successivo, dovrà mettere in moto il motore sulla linea e lasciarla con la sola forza del motore.
- 15.0.3 - Se un pilota non è presente sulla linea di partenza, quando verrà dato il segnale, non verrà penalizzato purché porti il suo motociclo sulla linea, lo metta in moto e parta, entro il minuto successivo al momento in cui gli è stato dato il segnale.
- 15.0.4 - I conduttori che arriveranno con più di un minuto di ritardo sulla linea di partenza saranno penalizzati con 60 secondi per ogni minuto, o frazione, di ritardo. Il minuto nel corso del quale il pilota arriva sulla linea di partenza, sarà considerato come nuovo tempo di partenza, e prima che questo minuto sia trascorso, egli deve osservare le procedure di partenza previste.

- 15.0.5 - I conduttori che arriveranno con un ritardo superiore a 15 minuti non potranno prendere il via.
- 15.0.6 - Ogni motociclo può essere messo in moto con qualunque tipo di dispositivo meccanico o elettrico; questa manovra non deve comportare la rotazione della ruota motrice.
- 15.0.7 - Il conduttore, che non lascia la linea di partenza con la sola forza del motore entro il minuto dal segnale di partenza sarà penalizzato di 10 secondi.

Art. 16 - RITIRI

- 16.0.1 - Un pilota che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.
- 16.0.2 - Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli. Nel caso di gare in cui si utilizza il trasponder deve rimuovere anche il trasponder dalla moto e lasciarlo in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.
- 16.0.3 - È vietato, ad un pilota ritirato, percorrere in moto le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione. Questa infrazione comporta il deferimento agli Organi di Giustizia e, qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il pilota non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo.

Art. 17 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO

- 17.0.1 - Un pilota ritirato nel 1° giorno di gara, può ripartire nel 2° giorno purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra il suo orario teorico d'arrivo ed i 60 minuti successivi
- 17.0.2 - Il motociclo dovrà essere presentato fornito del telaio già punzonato nelle precedenti O.P.e tutte le parti prescritte, dovranno portare la punzonatura precedente oppure, se sostituite, dovranno essere sottoposte ad una nuova punzonatura.
- 17.0.3 - Un pilota escluso dalla prima giornata di gara, deve procedere alle verifiche come sopra ed attendere conferma dalla Giuria e, ove non prevista, dal Direttore di Gara.

Art. 18 - NORME GENERALI

- 18.0.1 - Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

Art. 18.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97

PARTE SECONDA

CAMPIONATI ITALIANI

Art. 19. - MODALITÀ D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire al promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo ON LINE compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno essere accettate applicando una maggiorazione di € 50,00.

Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.) debbono essere comunicati all'organizzatore entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. Oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di € 50,00.

Le iscrizioni, sia agli interi campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE

Le iscrizioni agli interi campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.

Un pilota iscritto a tutto il campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro pilota. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun pilota

Art. 19.1 - CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA (Valido ai fini dell'art. 11 - Statuto Federale)

Titoli assegnati:

- Assoluto (compresi stranieri che concorrono al titolo)
- 125 - B - (da oltre 50 cc a 125 cc 2t)
- 250 - C - (da oltre 125 cc 2t)
- 250 4t - D - (fino a 250cc 4t)
- 450 4t - F - (da oltre 250 cc a 450 cc 4t)
- 500 4t - G - (da oltre 450 cc 4t)
- unica stranieri - S - non attribuisce titolo (qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- squadre A (esclusi stranieri)
- squadre B (possono far parte anche piloti stranieri e piloti facenti parte di squadre A)

Non è ammessa la partecipazione di motocicli fino a 50 cc.

Conduttori ammessi:

- con licenza ELITE
- con licenza FUORISTRADA UNDER 21, FUORISTRADA OVER 21, in possesso di titolo di merito ASSOLUTI

Conduttori stranieri:

- Sono ammessi solamente quelli aventi diritto di partecipare al Campionato del Mondo Enduro ed in possesso di una delle seguenti licenze
- licenza ELITE
- licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la ha rilasciata
- L'ordine di partenza, nelle rispettive cilindrature, sarà assegnato dal comitato enduro

Wild Card:

- a disposizione del Comitato Enduro

Durata max prevista: H 7,30

Prove speciali: minimo 40 minuti previsti per ogni giornata gara.

Gara tipo:

- giro della durata di 90 minuti circa
- 4 giri
- 1 prova cross
- 1 prova enduro
- 1 prova estrema
- partenza ore 9
- prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza
- apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Ordine di Partenza:

Verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di -

- Campionato aggiornata alla prova precedente
- Classe 125 - B - dal n° 1
- Classe 250 - C - dal n° 101
- Classe 250 4T - D - dal n° 201
- Classe 450 4T - F - dal n° 301
- Classe 500 4T - G - dal n° 401

Alla prima prova partiranno nell'ordine: 125 - 250 - 250 4t - 450 4t - 500 4t

L'avvicendamento delle classi alla partenza sarà a rotazione ed i numeri che identificano le classi non varieranno.

Contributo:

€ 5.000 per gare di una giornata

€ 8.000 per gare di due giornate

Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

Montepremi: € 27.000 complessivi sulla classifica finale individuale a carico FMI

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 65 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B

A fine stagione la FMI restituirà l'intero importo ai piloti Cadetti iscritti a tutto il campionato classificati in almeno cinque giornate di gara

- INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 85 per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A - B

Art. 19.2 - COPPA ITALIA

Da disputarsi in abbinamento ai Campionati Assoluti D'Italia

Classi previste:

- Cadetti (con moto di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- Junior (con moto di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- Senior (con moto di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- Major (con moto di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- Squadre A

Non è ammessa la partecipazione di motocicli fino a 50 cc.

Conduttori ammessi:

con licenza FUORISTRADA UNDER 21 e FUORISTRADA OVER 21 esclusi quelli con titolo di merito ASSOLUTI fino al raggiungimento del numero com-

plussivo di 180 piloti, compresi i partecipanti ai Campionati Assoluti D'Italia.
Il limite potrà essere superato solo con parere favorevole del comitato enduro.

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avviamento:

- Classe C - C - dal n° 501
- Classe J - J - dal n° 601
- Classe S - S - dal n° 701
- Classe M - M - dal n° 801

Il primo classificato della classifica finale di Coppa Italia di ciascuna classe avranno il titolo di merito Assoluti per gli anni 2010- 2011.

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 65 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni giornata di gara Squadre A - B

A fine stagione la FMI restituirà l'intero importo ai piloti Cadetti iscritti a tutta la Coppa Italia classificati in almeno cinque giornate di gara

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 85 per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A - B

Art. 19.3 - CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23

(Valido ai fini dell'art. 11 - Statuto Federale)

Titoli Assegnati:

- 50 - Z - Fuoristrada Under 21 e Juniores 93-94-95
(solo al compimento del 14° anno) (fino a 50 cc 2t)
- 125 4 tempi - Y - anni 91 - 92 - 93 (fino a 125 c.c. 4t)
- 125 Cadetti - A - anni 91 - 92 - 93
(oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c. 2t)
- 125 Junior - B - anni dal 86 al 90 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c.2t)
- 250 - C - anni dal 86 al 90 (oltre 125 c.c. 2t)
- 4t - Q - anni dal 86 al 90 (moto 4t qualsiasi cilindrata)
- Lady - L - piloti di sesso femminile con qualsiasi licenza fuoristrada
- **squadre A (solamente piloti appartenenti a classi con almeno 5 piloti verificati)**
- squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

Conduuttori ammessi:

- Con licenza JUNIORES, FUORISTRADA UNDER 21, FUORISTRADA OVER 21, nati negli anni dal 86 al 95 (dopo il compimento del 14° anno) esclusi i piloti stranieri
- I piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

Wild Card:

- **5, compresi Senior, a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai 300 piloti ammessi**

Numero massimo:

sono ammessi un massimo di 300 piloti compreso il Campionato Italiano Senior, la precedenza sarà così regolata:

1. piloti iscritti all'intero campionato
2. ordine di arrivo delle iscrizioni

Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti

Gara tipo:

- giro della durata di 120 minuti circa
- 3 giri
- 2 P.S. per giro
- 2 C.O.
- apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avviamento:

- Classe Elite (non assegna titolo) - E - dal n°1
- Classe 125 Junior - B - dal n°301
- Classe 250 - C - dal n°401
- Classe 4t - Q - dal n°501
- Classe 125 Cadetti - A - dal n°601
- Classe 125 4 tempi - Y - dal n°701
- Classe 50 - Z - dal n°801
- Classe lady - L - dal n°881

Contributo: € 2.300 per ogni manifestazione

Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

Montepremi: € 4.500 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 55 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 70 per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni gara Squadre A - B

Art. 19.4 - CAMPIONATO ITALIANO SENIOR

(Valido ai fini dell'art. 11 - Statuto Federale)

Da disputarsi in abbinamento al Campionato Italiano Under 23

Titoli assegnati:

- 125 - B -
- 250 - C -
- 250 4t - D -
- 450 4t - F -
- 500 4t - G -
- squadre A
- squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

Conduuttori ammessi:

- con licenza FUORISTRADA OVER 21 nati negli anni dal 76 al 85, esclusi i piloti stranieri.
- I piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

Wild Card:

5, compresi Under 23, a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai 300 piloti ammessi

Numero massimo:

sono ammessi un massimo di 300 piloti compreso il Campionato italiano Under 23, la precedenza sarà così regolata:

1. piloti iscritti all'intero campionato
2. ordine di arrivo delle iscrizioni

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:

- Classe Elite (non assegna titolo)	- E -	dal n° 1
- Classe 125	- B -	dal n° 51
- Classe 250	- C -	dal n° 101
- Classe 250 4t	- D -	dal n° 151
- Classe 450 4t	- F -	dal n° 201
- Classe 500 4t	- G -	dal n° 251

Montepremi: € 4.500 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 55 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 70 per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni gara Squadre A - B

Art. 19.5 - CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

(Valido ai fini dell'art. 11 - Statuto Federale)

Titoli assegnati:

- Elite (licenza Elite)
- Master 1 - nati dal 75 al 69 - fino 125 2t - fino 250 4t
- Master 2 - nati dal 75 al 69 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t
- Master 3 - nati dal 75 al 69 - oltre 250 2t - oltre 450 4t
- Expert 1 - nati dal 68 al 62 - fino 125 2t - fino 250 4t
- Expert 2 - nati dal 68 al 62 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t
- Expert 3 - nati dal 68 al 62 - oltre 250 2t - oltre 450 4t
- Veteran - nati dal 61 al 58 - qualsiasi cilindrata 2t e 4t
- SuperVeteran - nati dal 57 e prec - qualsiasi cilindrata 2t e 4t
- squadre A **solamente piloti appartenenti a classi con almeno 5 piloti verificati** - i piloti della classe Elite non possono far parte delle squadre A
- squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A - non possono far parte piloti della classe Elite)

Nella classe ELITE parteciperanno al Campionato Italiano Major, indipendentemente dalla cilindrata del proprio motociclo, quei conduttori in possesso di licenza ELITE.

Conduttori ammessi:

- con licenza FUORISTRADA OVER 21 ed ELITE nati nell'anno 75 e precedenti

Conduttori stranieri:

- solo quelli in possesso della licenza italiana ELITE senza concorrere al titolo né prendere punti di campionato

Wild Card:

5 a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai 300 piloti ammessi

Numero massimo:

sono ammessi un massimo di 300 piloti la precedenza sarà così regolata:

1. piloti iscritti all'intero campionato
2. ordine di arrivo delle iscrizioni

Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti

Gara tipo:

- giro della durata di 120 minuti circa
- 3 giri
- 2 P.S. per giro
- 2 C.O.
- apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:

- Classe Elite	- EM -	dal n° 1
- Classe Master 1	- M1 -	dal n° 101
- Classe Master 2	- M2 -	dal n° 201
- Classe Master 3	- M3 -	dal n° 301
- Classe Expert 1	- X1 -	dal n° 401
- Classe Expert 2	- X2 -	dal n° 501
- Classe Expert 3	- X3 -	dal n° 601
- Classe Veteran	- V -	dal n° 701
- Classe SuperVeteran	- W -	dal n° 801

Contributo: € 2.000 per ogni manifestazione

Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 55 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 70 per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni gara Squadre A - B

Art. 19.6 - GIURIA

Per tutti i campionati italiani, sarà insediata una giuria che si riunirà per la prima volta 30 minuti prima dell'inizio delle O.P. e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi. Durante la prima riunione verranno fissate le successive. La giuria sarà responsabile solamente verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione, tutte le responsabilità civili e penali spettano agli organizzatori. Per quanto non contemplato di seguito fare riferimento all'Art. 73 bis del R.M.M.

Tutti i componenti della giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

Art. 19.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

La giuria sarà così composta:

- a) Membro del Comitato Enduro nominato dal Comitato stesso (Presidente)
- b) Commissario Delegato
- c) Direttore di Gara
- d) Direttore di Percorso (senza diritto di voto)

Art. 19.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

La giuria ha il compito di discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione quali:

- a) Percorribilità del percorso
- b) Prove Speciali
- c) Ordine e orari di partenza
- d) Penalità
- e) Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai piloti durante lo svolgimento della gara
- f) Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

Art. 19.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

Per tutte le gare di Campionato Italiano è istituita la figura del Direttore di Percorso.

- Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:
 - a) approvazione del percorso e delle prove speciali proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
 - b) richieste di modifiche al D.d.G. inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.
 - c) assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara
- Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:
 - a) concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali
 - b) apportare al percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria
- Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.
- Il Direttore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e prove speciali almeno 20 giorni prima della gara

Art. 19.7 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

- a) verifiche amministrative dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 16,00
- b) verifiche tecniche dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 17,00
- c) briefing entro le ore 18,00

Art. 19.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO:

- 19.8.1 - Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla F.M.I.
- 19.8.2 - Ogni concorrente ha l'obbligo di usarle pena l'esclusione dalla manifestazione

Art. 19.9 - TRANSPONDER

- 19.9.1 - In fase di verifiche amministrative al pilota viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici, dietro il deposito cauzionale della propria licenza.
- 19.9.2 - Il montaggio del transponder sul motociclo è a cura del pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.
- 19.9.3 - Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta la squalifica del pilota, ed una ammenda di € 200 da pagare in loco per riavere la licenza data in cauzione.
- 19.9.4 - Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

Art. 19.10 - SQUADRE

- 19.10.1 - Ogni pilota nel corso di una gara non può far parte di due squadre della stessa categoria. Un pilota può far parte nel corso di una gara di una squadra A ed anche di una squadra B.
- 19.10.2 - Le squadre B saranno ammesse alla classifica solamente se risulteranno associate al promoter ed avranno un mezzo di assistenza appartenente al team nell'area paddock a loro riservata, presso il quale i piloti inseriti nella squadra, devono effettuare le operazioni di assistenza e rifornimento durante la gara. **I piloti inseriti in ogni squadra B, dovranno essere scelti unicamente fra 6 piloti dichiarati in sede di O.P. alla prima gara di campionato. Ogni pilota iscritto nell'elenco dei 6, dovrà apporre la propria firma di appartenenza al Team (squadra B). Una falsa dichiarazione prevede la squalifica sia individuale che della squadra B, oltre al deferimento al giudice unico**
- 19.10.3 - Nel corso di un campionato un pilota non può cambiare squadra di appartenenza per nessuna categoria. Per la determinazione dell'appartenenza ad una squadra, farà fede il superamento delle O.P. nella prima prova cui il pilota prenderà parte.
- 19.10.4 - Ogni Moto Club, Scuderia, Team o Industria può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 piloti verificati e punzonati

Art. 19.11 - CLASSIFICHE DI GARA

- 19.11.1 - Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
 - a) individuale di classe
 - b) individuale assoluta
 - c) squadre
- 19.11.2 - Per ogni squadra di categoria A - B sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di campionato.
- 19.11.3 - Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
- 19.11.4 - In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente, ad ulteriore parità il n° dei piloti classificati
- 19.11.5 - Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche individuali saranno stilate sommando i tempi fatti registrare nelle singole giornate; a parità di tempo come discriminante si considera la seconda giornata di gara
- 19.11.6 - Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche a squadre saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera la somma degli scarti ad ulteriore parità la squadra vincitrice della seconda giornata

Art. 19.12 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

- 19.12.1 - Per il calcolo dei risultati finali di ogni campionato italiano non si effettuerà nessuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.
- 19.12.2 - Alla fine di ogni giornata di gara, ai primi 15 piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella.

25 punti al 1°	7 punti al 9°
20 punti al 2°	6 punti al 10°
16 punti al 3°	5 punti al 11°
13 punti al 4°	4 punti al 12°
11 punti al 5°	3 punti al 13°
10 punti al 6°	2 punti al 14°
9 punti al 7°	1 punto al 15°
8 punti al 8°	

19.12.3 - In caso di parità di risultato a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto. Il pilota successivo, riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

Esempio:

PILOTA A = 28'33" - 1°	25 punti
PILOTA B = 28'33" - 1°	25 punti
PILOTA C = 30'00" - 3°	16 punti

19.12.4 - Al termine dei campionati se due o più conduttori avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

19.12.5 - In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.

19.12.6 - Se al termine dei campionati due o più squadre avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarata vincitrice la squadra che avrà ottenuto più punti nell'ultima manifestazione.

19.12.7 - Un pilota che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel medesimo campionato ma non conseguirà punteggio nella classifica di classe e di squadre.

Art 19.13 - PREMIAZIONI

19.13.1 - L'orario della premiazione è fissato 90 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo concorrente.

19.13.2 - È obbligo per i piloti e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto. Pena una ammenda di € 100,00

19.13.3 - Il pagamento della sanzione deve essere effettuato al massimo entro la fine delle OP della gara successiva. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.

Art.19.14 - CRONOMETRAGGIO

19.14.1 - Il servizio di cronometraggio per tutte le gare di Campionato Italiano e manifestazioni abbinate è effettuato a mezzo transponder da una equipe con mandato dalla F.M.I.

PARTE TERZA

TROFEI NAZIONALI

Art. 20 - TROFEO DELLE REGIONI

Titoli assegnati:

- Trofeo delle Regioni
- Trofeo delle Regioni Under 23
- **Trofeo delle Regioni per Moto Club**

Conduttori ammessi con Licenza:

- JUNIORES (al compimento del 14° anno)
- FUORISTRADA UNDER 21 e OVER 21
- ELITE

Gare: 1 di un giorno

Classi previste:

- ELITE (Piloti con licenza ELITE)
- VETERAN (nati dal 61 e prec. - unifica le classi Veteran e SupeVeteran)
- 50 (limiti di età e regolamento tecnico come Campionato Italiano Cadetti)
- 125 (da oltre 50 cc a 125 cc 2t - da 0 a 125 cc 4t)
- 250
- 250 4t
- 450 4t
- 500 4t
- Squadre A

20.0.1 - Per la classifica del Trofeo delle Regioni verranno presi in considerazione i migliori 5 risultati su 6 piloti utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe come per la sei giorni di enduro fino al 2007

20.0.2 - Per la classifica del Trofeo delle Regioni Under 23 verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 4 utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe come per la sei giorni di enduro fino al 2007.

20.0.3 - Per la classifica del Trofeo delle Regioni per Moto Club verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 3 utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe come per la sei giorni di enduro fino al 2007.

20.0.4 - Ad ogni pilota inserito in una squadra di regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.

20.0.5 - Per la appartenenza ad una regione di un pilota fa fede il luogo di residenza.

20.0.6 - Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A._

20.0.7 - Verranno stilati due ordini di partenza e due classifiche distinte per piloti che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di moto club o individualmente

Contributo Federale: € 2.500

Tasse d'iscrizione:

- Euro 55 per ogni giornata di gara
- Euro 50 per squadre di regione
- Euro 50 per squadre di regione under 23
- Euro 50 per squadre di Moto Club

Art. 20.1 - MODALITÀ D'ISCRIZIONE

20.1.1 - Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale, dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza che provvederà ad inoltrarle al Moto Club organizzatore.

- 20.1.2 - La composizione delle squadre regionali (Trofeo delle Regioni e Trofeo delle Regioni Under 23) deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. **Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P. in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.**
- 20.1.3 - Ogni regione potrà iscrivere una sola squadra al Trofeo delle Regioni ed una sola squadra al Trofeo delle Regioni Under 23.

PARTE QUARTA

MINIENDURO

Art. 101 - DEFINIZIONE MINIENDURO

- 101.0.1 - Le gare di MiniEnduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati.
- 101.0.2 - Possono partecipare alle gare di MiniEnduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 102 - FASCE DI ETÀ

- BABY SPRINT nati negli anni 2001 e 2000
- ESORDIENTI nati negli anni 99 e 98
- ASPIRANTI nati negli anni 97 - 96 - 95
- OPEN nati negli anni 99 - 98 - 97 - 96 - 95

Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita.
Per i nati nel 2001 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.

Art. 103 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 104 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Vedi Art. 4

Art. 105 - ASSICURAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 106 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 107 - MOTOCICLI

- 107.0.1 - I piloti devono essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (pilota in sella). È vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, durante tutte le fasi della gara, pena l'esclusione dalla gara.
- 107.0.2 - Nel parco chiuso è obbligatorio un cavalletto o stampella, anche non fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo. Durante la gara non sussiste l'obbligo di nessun cavalletto fissato alla moto.

Art. 107.1 - VERIFICHE TECNICHE

- 107.1.1 - Le Verifiche Tecniche hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi al presente regolamento, al regolamento tecnico e all' R.M.M.
- 107.1.2 - Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.
- 107.1.3 - Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
- 107.1.4 - La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dall' Art. 13
- 107.1.5 - I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
- 107.1.6 - Le verifiche tecniche devono essere effettuate dal pilota.
- 107.1.7 - Le parti da punzonare sono:
- | | | |
|------------------|-----------|----------------------|
| a) TELAIIO | vernice 1 | Canotto, lato destro |
| b) RUOTE | vernice 2 | (1 su ogni mozzo) |
| c) CARTER MOTORE | vernice 1 | lato destro |
| d) SILENZIATORE | vernice 1 | terminale |

- 107.1.8 - È compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 107.1.9 - Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 107.1.10 - Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo
- 107.1.11 - Non è previsto nessun controllo dei documenti del motociclo

Art. 107.2 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2

Art. 107.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

Vedi Art. 7.3

Art. 107.4 - CLASSI BABY SPRINT - ESORDIENTI - ASPIRANTI

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:

- Cilindrata massima 50 cc 2t - 100cc 4t
- Misura ruote libera

Art. 107.5 - CLASSE OPEN

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche

- Cilindrata da oltre 50 a 85 cc 2 t - da oltre 100 a 150cc 4t
- Misura ruote libera

Art. 108 - ZONA DI PARTENZA

Vedi Art. 8

Art. 109 - PERCORSO

- 109.0.1 - Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo.
- 109.0.2 - Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T.
- 109.0.3 - È vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.
- 109.0.4 - L'intero percorso deve essere sorvegliato da Ufficiali di Percorso in moto che lo percorrano continuamente inframezzati ai piloti senza mai sorpassarli
- 109.0.5 - Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
- 109.0.6 - La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare in moto sul percorso di gara si applicheranno le penalità previste dall' Art. 10.1.3

Art. 109.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 109.1.1 - È fatto divieto ai piloti di circolare su tratti di strada aperti al traffico, prima, durante e dopo la gara, pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art.10.1.3
- 109.1.2 - È vietato circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP., pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art.10.1.3
- 109.1.3 - È vietato a piloti, meccanici ed accompagnatori circolare senza casco in tutto il comune sede di gara, pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art.10.1.3

Art. 109.2 - TABELLA INFORMATIVA

Vedi Art. 9.2

Art. 109.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

Vedi Art. 9.3

Art. 109.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

Vedi Art. 9.4

Art. 109.5 - TRATTI IMPRATICABILI

Vedi Art. 9.5

Art. 109.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 110 - PROVE SPECIALI

Vedi Art. 10 - ad eccezione di:

Tipi di Prove:

- CROSS in circuito chiuso
- ENDURO che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi.

Art. 110.1 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

Vedi Art. 10.1

Art. 111 - CONTROLLI ORARI (C.O.)

Vedi Art. 11

Art. 111.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O.

Vedi Art. 11.1

Art. 111.2 - PROCEDURA AI C.O.

Vedi Art. 11.2

Art. 111.3 - CALCOLO DELLE PENALITÀ AI C.O.

Vedi Art. 11.3

Art. 111.4 - TEMPO MASSIMO

Vedi Art. 11.4

Art. 111.5 - RICHIESTA DI TOLLERANZA SPECIALE

Vedi Art. 11.5

Art. 112 - AIUTO ESTERNO

Vedi Art. 12

Art. 113 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

Vedi Art. 13

Art. 113.1 - RIFORMIMENTI

- 113.1.1 - Il rifornimento è ammesso ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella gialla.. La penalità per aver effettuato rifornimenti fuori dalle aree stabilite è la esclusione
- 113.1.2 - Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
- 113.1.3 - Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione
- 113.1.4 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
- 113.1.5 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l' esclusione (Il commissario tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 114 - ORDINE DI PARTENZA

Vedi Art. 14

Art. 115 - PARTENZA

Vedi Art. 15

Art. 116 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 118- NORME GENERALI

Vedi Art. 18

Art. 118.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97

PARTE QUINTA**CAMPIONATO ITALIANO MINIENDURO****Art. 119 - TASSE E MODALITÀ D'ISCRIZIONE**

Le iscrizioni debbono pervenire al promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo ON LINE compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno essere accettate applicando una maggiorazione di 50 €

Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.ecc.) debbono essere comunicati all'organizzatore entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di 50 €.

Le iscrizioni, sia agli interi campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE.

Le iscrizioni agli interi campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.

Un pilota iscritto a tutto il campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro pilota. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun pilota.

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 35 per ogni giornata di gara

Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro **45** per ogni giornata di gara

Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A

Art. 119.1 - MODALITÀ DI SVOLGIMENTOProve previste: 5 di Mini Enduro + 1 di Mini Hard RaceClassi previste:

- Esordienti anni 99-98 fino a 50 2T - fino a 100 4T
- Aspiranti anni 97-96-95 fino a 50 2T - fino a 100 4T
- Baby sprint anni 2001- 2001 fino a 50 2T-fino a 100 4T
- Open (non attribuisce titolo)
anni dal 99 al 95 da oltre 50 a 85 2T -da oltre 100 a 150 4t
- Squadre A

La classe OPEN non attribuisce titolo ma un Trofeo Nazionale
I piloti della classe OPEN non possono far parte della squadra.

Conduttori ammessi: con licenza JUNIORES e UNDER 21 anni dal 95 al 2001

Conduttori stranieri: non sono ammessi con nessun tipo di licenza (nemmeno quella italiana)

Tipologia di gara

Mini Enduro

- giro della durata di 20 minuti circa
- prova speciale cross della durata di 3 minuti circa
- prova speciale enduro della durata di 2 minuti massimo
- 6 giri

- 1 C.O. per ogni giro
- apertura area training dalle ore 15 alle ore 18 del giorno precedente la gara
- partenza ore **9.00**
- O.P. il giorno precedente la gara dalle ore 15 alle ore **18.30**
- **Parco Chiuso al momento delle O.P.**

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avviamento:

- | | | |
|------------------------------------|-------|-----------|
| - Classe Aspiranti | - K - | dal n°101 |
| - Classe Open (non assegna titolo) | - O - | dal n°201 |
| - Classe Esordienti | - H - | dal n°301 |
| - Classe Baby Sprint | - T - | dal n°401 |

Contributo: € 3.500 per ogni manifestazione di miniEnduro

€ 2.000 per ogni manifestazione di mini Hard Race

Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

Tipologia di gara

Hard Race

Gara tipo - gara 1:

- Baby Sprint - Esordienti
- durata 30 minuti
- percorso fuoristrada
- **O.P. domenica dalle 8.00 alle 10.00**
- **Partenza domenica ore 11.00**

Gara tipo - gara 2:

- Aspiranti - Open
- durata 45 minuti
- percorso fuoristrada
- **O.P. domenica dalle 8.00 alle 10.00**
- **Partenza domenica ore 12.30**

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente. Per la prima prova sarà stilato dal comitato enduro

- | | | |
|---|-------|-----------|
| - Classe Aspiranti | - K - | dal n°101 |
| - Classe Open (non assegna titolo) | - O - | dal n°201 |
| - Classe Esordienti | - H - | dal n°301 |
| - Classe Baby Sprint (non assegna titolo) | - T - | dal n°401 |

Art. 119.6 - GIURIA

Vedi Art. 19.6

Art. 119.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.1

Art. 119.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.2

Art. 119.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

Vedi Art. 19.6.3

Art. 119.7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

- a) il giorno precedente la gara dalle ore 15. alle ore 18.30

Il parco chiuso è previsto il giorno precedente la gara con le modalità dei Campionati Italiani Enduro.

Nel corso delle Verifiche Tecniche verrà verificata la rispondenza dei motocicli alle norme tecniche specifiche.

Art. 119.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 19.8

Art. 119.11 - CLASSIFICHE DI GARA

119.11.1 - Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:

- a) individuale di classe
- b) squadre A

119.11.2 - Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di campionato.

119.11.3 - Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.

119.11.4 - In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente, ad ulteriore parità il n° dei piloti classificati

Art. 119.12 - CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Vedi Art. 19.12

Art. 119.13 - PREMIAZIONI

Vedi Art. 19.13

PARTE SESTA

HARD RACE

Art. 201 - DEFINIZIONE

201.0.1 - Sono gare di durata da disputarsi su di un percorso ad anello di vario tipo (fettucciato, mulattiera, sterrato, campo da cross, con ostacoli artificiali, ecc.), da ripetersi più volte e della durata di ogni giro, compresa indicativamente tra 6 e 30 minuti

Art. 202 - PARTECIPAZIONE

202.0.1 - La partecipazione è aperta a tutti i Conduuttori possesso di licenza JUNIORES, FUORISTRADA di tutte le categorie ed ELITE. valida per l'anno in corso.

Art. 203 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 204 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Vedi Art. 4

Art. 205 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 5

Art. 206 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 207 - MOTOCICLI

È prevista la partecipazione di moto da enduro e da cross.

Art. 207.1 - VERIFICHE TECNICHE

Vedi Art. 7.1

207.1.1 - Le parti punzonate sono:

- | | | |
|-----------------|-----------|----------------------|
| a) TELAIO | vernice 1 | Canotto, lato destro |
| b) SILENZIATORE | vernice 1 | Terminale |

207.1.2 - È compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.

207.1.3 - Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.

207.1.4 - Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo

Art. 207.2 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2

Art. 208 - ZONA BOX

208.0.1 - La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.

208.0.2 - Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

208.0.3 - Non è previsto parco chiuso, ogni concorrente sarà libero di andarsene portando con se il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature e se previsto, effettuata la prova fonometrica. Un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità.

Art. 209 - PERCORSO

209.0.1 - Il tempo impiegato dai piloti a percorrere la corsia che passando dalla zona box riporta nel percorso di normale transito DEVE essere più alto di quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla zona box al bivio di uscita dalla zona box.

209.0.2 - Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune

209.0.3 - I piloti della classe MINI, ove previsti, dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro pilota sia in pista.

Art. 209.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 209.7 - CAMBIO PILOTA

209.7.1 - Deve obbligatoriamente essere effettuato nella Zona Box

209.7.2 - Il cambio del pilota deve essere effettuato con il passaggio del testimone fra piloti della stessa coppia. Nel caso di rottura meccanica, il pilota che è in pista deve raggiungere a piedi la Zona Box e dare il via al compagno seguendo la procedura abituale.

209.7.3 - Il cambio di pilota al di fuori della Zona Box è punito con la squalifica della coppia.

Art. 209.8 - INTERRUZIONE MOMENTANEA DELLA GARA

209.8.1 - In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera rossa a tutti i piloti. Una volta soccorso l'infortunato o risolto il problema, si procederà ad un nuovo allineamento che darà luogo ad una seconda gara della durata pari al tempo mancante a completare la durata originariamente prevista.

209.8.2 - La classifica verrà stilata sommando i tempi delle due manche calcolando il tempo della prima manche al giro prima di quello dell'interruzione.

209.8.3 - In caso di modifiche apportate al percorso durante la pausa è obbligatorio un nuovo giro di ricognizione.

Art. 210 - TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.1

Art. 211 - AIUTO ESTERNO

211.0.1 - L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione della Zona Box, è l'esclusione.

211.0.2 - Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6 e 13.

Art. 212 - ASSISTENZA

212.0.1 - È permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli, fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire

212.0.2 - L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.

212.0.3 - È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La penalità per il non rispetto di questa regola sarà una multa di 100 € per ogni infrazione.

212.0.4 - Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.

Art. 212.1 - RIFORNIMENTI

- 212.1.1 - È permesso fare rifornimento di carburante solamente nella Zona Box, tra le bandiere bianche e quelle gialle, durante il rifornimento di carburante il motore deve essere spento, pena la squalifica.
- 212.1.2 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
- 212.1.3 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l'esclusione (Il commissario tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 213 - ORDINE DI PARTENZA

- 213.0.1 - L'ordine di allineamento sulle linee di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.
- 213.0.2 - I piloti devono essere chiamati uno alla volta sulle linee di partenza rispettando rigorosamente l'ordine di partenza predisposto.

Art. 214 - PARTENZA

- 214.0.1 - La partenza deve essere del tipo "Le Mans" ed avverrà a moto spenta con il pilota che la sorregge stando in piedi in piedi di fianco alla moto stessa
- 214.0.2 - I piloti delle classi MiniEnduro partiranno con motore acceso e mano sinistra sul casco.

Art. 214.1 - PROCEDURE DI PARTENZA

- 214.1.1 - È obbligatorio concedere ai piloti un giro di ricognizione del percorso dietro ad un marshall. Il marshall partirà per il giro di ricognizione 45 minuti prima dell'orario previsto per la partenza della gara (20 minuti per il Mini Hard Race). 5 minuti dopo il marshall apripista partirà un secondo marshall che chiuderà il percorso.
- 214.1.2 - Dopo la partenza del secondo marshall l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi pilota.
- 214.1.3 - I piloti che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura
- 214.1.4 - Terminato il giro di ricognizione è concesso ai piloti un breve tempo di assistenza durante il quale è ammesso fare rifornimento. Subito dopo avrà inizio l'allineamento. Quando il Direttore di Gara esporrà il cartello di 4 minuti alla partenza, non sarà più possibile accedere all'allineamento e di conseguenza prendere parte alla gara

Art. 214.2- PARTENZA ANTICIPATA

- 214.2.1 - Nel caso gli ufficiali di percorso addetti riscontrino una partenza anticipata da parte di uno o più piloti, lo segnaleranno al Direttore di Gara.
- 214.2.2 - I piloti autori della partenza anticipata saranno penalizzati di 2 minuti. Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati esponendo bandiera nera accompagnata da un cartello riportante il numero o i numeri dei piloti interessati.

Art. 214.3 - ARRIVO

L'arrivo della gara sarà dato dal Direttore di Gara al pilota in testa alla gara, quando attraverserà la linea del traguardo dopo lo scadere della durata prevista.

Art. 218 - NORME GENERALI

Vedi Art. 18

Art. 218.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97

Art. 218.3 - RECLAMI

- 218.3.1 - Sono regolati dal **R.M.M. al cui Art. 83**, a cui viene concessa deroga modificando il termine ultimo di presentazione in **"entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo"**.
- 218.3.2 - I concorrenti bersaglio di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

Art. 218.4 - DIREZIONE DI GARA

È consentita a Direttori di gara abilitati per una delle seguenti specialità: Motocross, Enduro.

Art. 218.5 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio per le gare nazionali non titolate e territoriali potrà essere sostituito da un contagiri a discrezione dell'organizzazione di ogni singola manifestazione. È comunque consigliato un servizio che utilizzi tranponder.

PARTE SETTIMA

MANIFESTAZIONI PROMOZIONALI COUNTRY

Art. 301 - DEFINIZIONE "COUNTRY"

301.0.1 - Le manifestazioni promozionali Country si svolgono su un'area fuoristrada chiusa al traffico

Art. 302 - LICENZE AMMESSE

302.0.1 - Piloti in possesso di licenza JUNIORES, FUORISTRADA ed ELITE valida per l'anno in corso appartenenti a moto club delle province previste dal regolamento particolare.

302.0.2 - A scopo dimostrativo, possessori di licenza Promosport Country valida per l'anno in corso

Art. 303 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 304 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

304.0.1 - Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, tasse d'iscrizione ecc.

304.0.2 - Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che lo ha approvato può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile.

304.0.3 - Il D.d.G. è il solo responsabile del fatto che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la manifestazione.

Art. 305 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 5

Art. 306 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 307 - MOTOCICLI

È ammesso qualsiasi motociclo da Fuoristrada

Art. 307.1 - VERIFICHE TECNICHE

Non sono previste punzonature

Art. 308 - ZONA BOX

308.0.1 - La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.

308.0.2 - Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

Art. 309 - PERCORSO

Il percorso di gara è limitato ad una sola Prova Speciale.

Art. 309.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 310 - PROVE SPECIALI

310.0.1 - La partenza della P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.

310.0.2 - Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.

310.0.3 - Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclo passa la linea di rilevamento tempo indicata dalla bandiera a scacchi bianchi e rossi.

310.0.4 - Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.

310.0.5 - Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, pena l'esclusione della gara.

310.0.6 - Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.

310.0.7 - La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);

310.0.8 - Il responso dei cronometristi è inappellabile.

310.0.9 - Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.

310.0.10 - Tipi di Prove:

- CROSS in circuito chiuso

Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

- ENDURO che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi e che dovranno avere inizio e fine p.s. vicine.

310.0.11 - In qualsiasi tipo di prova ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune

310.0.12 - Devono essere disputate un minimo di tre prove cronometrate per ogni conduttore, la classifica si compilerà sommando i tempi ottenuti da ogni singolo pilota in ciascuna delle prove disputate.

Art. 310.1- TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.1

Art. 312 - AIUTO ESTERNO

312.0.1 - L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga a contatto con il motociclo.

312.0.2 - La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione della Zona Box, è l'esclusione, salvo quanto previsto dall'art. 9.6

Art. 313 - ASSISTENZA

313.0.1 - È permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.

313.0.2 - L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.

313.0.3 - È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.

Art. 313.1 - RIFORNIMENTI

313.1.1 - Il rifornimento di carburante è permesso solamente nella Zona Box, tra le bandiere bianche e quelle gialle, durante il rifornimento di carburante il motore deve essere spento, pena la squalifica.

313.1.2 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione

313.1.3 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l'esclusione (Il commissario tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 314 - ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti e deve essere rispettato scrupolosamente.

Art. 316 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 318 - NORMA GENERALE

Vedi Art. 18

Art. 318.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97

PARTE OTTAVA**RIEPILOGHI****Art. 401 - RIEPILOGO PENALIZZAZIONI IN SECONDI**

Articolo	Descrizione	Penalità in secondi
7.3	Irregolarità alla prova fonometrica	
107.3	al primo controllo durante la gara	60
8	Avviamento del motore nella A.P.	
108	prima del segnale di partenza	60
15	Arrivo in ritardo alla linea di partenza	
115		60 (ogni Minuto)
15	Mancata partenza entro	
115	un minuto dal segnale di partenza	10
11.3		
111.3	Arrivo in anticipo ad un C.O	60 (ogni Minuto)
11.3		
111.3	Arrivo in ritardo a un C.O	60 (ogni Minuto)
10.1		
110.1		
210.1		
310.1	Taglio di percorso in P.S e Hard Race	max 300
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico	max 300
109.1	Circolare all'interno dal paddock	
	eccetto agli spostamenti consentiti	max 300
109.1	Piloti, meccanici e accompagnatori che	max 300
	circolano senza casco nel comune sede della gara	
109	Meccanici e accompagnatori che	
	circolano sul percorso	max 300
215.2	Partenza anticipata	120

Art. 402 - RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA CLASSIFICA

Articolo	Descrizione	Penalità in secondi
7.1		
7.3	Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale	
107.1	di punzonatura sostitutiva ufficiale	
107.3		
207.1		
7.3	Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo	
107.3	controllo durante la gara	
7.1	Numero di telaio, cilindrata, e assicurazione, non corrispondenti	
	al libretto di circolazione	
7.1	Numero di telaio non corrispondente alle specifiche dichiarate	
	dal costruttore	
7.1	Patente di guida non idonea	
8		
108	Ingresso nel P.C. con il motore acceso	
8		
108	Avviamento del motore nel P.C.	
8		
108	Effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo in P.C.	
8		
108	Fumare nel P.C.	
8		
108	Toccare il motociclo di altri piloti	
8		
108	Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C	

8	
108	Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
9	
109	
209	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia
9.1	Inosservanza delle regole del traffico
9.3	Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota
109.3	
9.4	
109.4	Mancato passaggio ad un C.P.
9.4	
109.4	Taglio di percorso durante il trasferimento
9.6	
109.6	
209.6	
309.6	Utilizzo forza motrice esterna
10	
110	Allenamento sul percorso delle P.S.
10.1	
110.1	
210.1	
310.1	Taglio di percorso in Prova Speciale e Hard Race
11 - 16	
111-116	Mancato passaggio ad un C.O. o ad una P.S.
11.4	
111.4	Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 15' dopo l'orario teorico
12	
112	
212	Aiuto esterno eccetto art.9.6 - 109.6 - 209.6 - 309.6 e
312	Art. 13 - 113 - 213 - 313
13	
113	
213	Sostituzione di qualsiasi parte punzonata (eccetto silenziatore)
13	
113	
213	Ricevere ricambi e/o attrezzi al di fuori dai C.O. con assistenza (Zona Box per Hard Race e Country)
313	
13	
113	
213	
313	Assistenza fuori dalle aree stabilite
13	
113	Utilizzo di apparecchi a pressione per la pulizia del motociclo
13	
113	Pulizia di motocicli fuori dal CO con assistenza
13	
113	Pulizia degli adesivi al C.O. di prearrivo e degli al di fuori dei C.O.
13	
113	Nascondere la moto sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara
13	
113	Lubrificare la catena al di fuori delle zone di rifornimento
13	
113	Effettuare lavori di saldatura
13	Utilizzo di attrezzi ad aria compressa o elettricità (eccetto quelli a batteria)
113	
13	Sostituzione dei pneumatici (ammessa solo all'ultimo C.O. del 1° giorno in gare di 2 giorni)
113	

13	
113	Sostituzione dei pneumatici da parte dei meccanici
13	
113	Assistenza eccettuato quanto specificato dall'articolo 13 - 113
13.1	
113.1	
213.1	
313.1	Rifornimento fuori dalle aree stabilite
13.1	
113.1	Rifornimento nella zona di partenza
13.1	
113.1	
213.1	
313.1	Rifornimento con il motore in moto
13.1	
113.1	
213.1	
313.1	Trasporto del carburante fuori del serbatoio
13.1	
113.1	
213.1	
313.1	Trasporto di qualsiasi liquido infiammabile da parte del pilota
15	
115	Presentarsi alla partenza con più di 15 minuti di ritardo
19.3.2	Smarrimento del trasponder
109	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara
209.7	Cambio di pilota al di fuori dalla Zona Box (Hard Race)

Art. 403 - RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA PARTECIPAZIONE ALLA GARA

Articolo	Descrizione
7.2	Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.
10	Allenamento in moto sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso
19.3.1	
119.3.1	Mancato uso di Targhe Portanumero sponsorizzate
19.7	
119.7	Mancato pagamento della sanzione relativa alla gara precedente
Reg.	
Tecnico	Veicolo di costruzione pericolosa e non rispondente ai regolamenti
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico
109.1	Circolare all'interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti
109.1	Circolare senza casco (anche meccanici ed accompagnatori) in tutto il comune sede di gara
119.3	Mancata presenza della moto in parco chiuso al termine delle OP (MiniEnduro)
215.1	Mancato allineamento prima dell'esposizione del cartello dei 4 minuti (Hard Race)
R.M.M.	Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
R.M.M.	Sospensioni in corso
R.M.M.	Mancato pagamento di sanzioni in atto
R.M.M.	Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori e U.d.G.
R.M.M.	Dichiarazione del Medico di Gara

Art. 404 - RIEPILOGO TEMPISTICHE

Art.	Descrizione	Minuti	Decorrenza
3	Sostituzione di un componente di squadra	30	Prima della partenza
3	Modificare composizione squadre nelle gare di 2 giorni	90	Orario teorico arrivo ultimo pilota
8	Inizio ritiro Motocicli dal Parco Chiuso Finale	30	Orario effettivo arrivo ultimo pilota
8	Motocicli in Parco Chiuso Finale sotto responsabilità dell'Organizzazione	60	Orario effettivo arrivo ultimo pilota
8	Motocicli in Parco Chiuso Iniziale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo di partenza ultimo pilota
15	Ingresso dei piloti in Parco Chiuso Iniziale	5	Prima del proprio orario teorico di partenza
17	Presentazione alle O.P. per ripartenza 2° giorno pilota ritirato nel 1° giorno	60	Proprio orario teorico d'arrivo
13	Sostituzione del silenziatore nelle gare di 2 giorni	30	Proprio orario di arrivo effettivo
19.7	19.7 Premiazione	90	Orario teorico di arrivo ultimo pilota
215.1	Inizio partenze per giro di ricognizione Hard Race	45	Prima della partenza
215.1	Inizio partenze giro di ricognizione Mini Hard Race	20	Prima della Partenza
215.1	Fine partenze per giro di ricognizione Hard Race e Mini Hard Race	5	Dopo l'inizio partenze per giro di ricognizione
215.1	Chiusura accesso all'allineamento Hard Race	4	Prima della partenza

Art. 405 - RIEPILOGO BANDIERE

BANDIERA	SIGNIFICATO
- NAZIONALE	segnale di partenza
- BIANCA	inizio C.O. con assistenza - H.R. inizio area assistenza
- BIANCA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	inizio C.O. senza assistenza
- GIALLA	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O. - H.R. fine area di assistenza
- GIALLA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O.
- SCACCHI BIANCHI E ROSSI	Linee di rilevamento ad inizio e fine PS
- BLU	segnalazione a 200 metri prima dei Controlli Timbro
- NERA (HARD RACE)	esposta immobile accompagnata da un cartello con un numero: informa il pilota del cui motociclo viene mostrato il numero che gli è stata inflitta una penalizzazione di 2 minuti per partenza anticipata
- ROSSA (HARD RACE)	interruzione della gara

Art. 406 - RIEPILOGO SIGLE E NUMERAZIONI

ASSOLUTI				SENIOR			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
125	B	125 2T	1	ELITE	E	TUTTE	1
250	C	250 2T	101	125	BS	125 2T	51
250 4T	D	250 4T	201	250	CS	250 2T	101
450 4T	F	450 4T	301	250 4T	DS	250 4T	151
500 4T	G	500 4T	401	450 4T	FS	450 4T	201
Stranieri	S	TUTTE		500 4T	GS	500 4T	251

COPPA ITALIA

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
CADETTI	C	TUTTE	501
JUNIOR	J	TUTTE	601
SENIOR	S	TUTTE	601
MAJOR	M	TUTTE	701

MAJOR

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
ELITE	EM	TUTTE	1
MASTER 1	M1	125 2T - 250 4T	101
MASTER 2	M2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	201
MASTER 3	M3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	301
EXPERT 1	X1	125 2T - 250 4T	401
EXPERT 2	X2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	501
EXPERT 3	X3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	601
VETERAN	V	TUTTE	701
SUPERVETERAN	W	TUTTE	801

REGIONALE

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA
125	B	125 2T
124 4t	Y	125 4T
125 Under 23	A	125 2T
250	C	250 2T
250 4T	D	250 4T
450 4T	F	450 4T
500 4T	G	500 4T
ELITE	E	TUTTE
1	1	125 2T - 250 4T
2	2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t
3	3	oltre 250 2t - oltre 450 4t

UNDER 23

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
ELITE	E	TUTTE	1
125 Cadetti	AU	125 2T	601
125 Junior	BU	125 2T	301
250	CU	250 2T	401
4T	QU	4T	501
125 4t	YU	125 4T	701
50	ZU	50	801
LADY	L	TUTTE	880

MINIENDURO

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
Aspiranti	K	Fino 50 2t - fino 100 4t	101
Open	O	Fino a 85 2t - fino a 150 4t	201
Esordienti	H	Fino 50 2t - fino 100 4t	301
Baby Sprint	T	Fino 50 2t - fino 100 4t	401

PARTE NONA

NORME TECNICHE

Per quanto non contemplato nelle seguenti norme tecniche, valgono in quanto applicabili, le norme del Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.)

Art. 503.1 - CLASSE 50

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche

- Cilindrata massima 50 cc
- I pneumatici dovranno essere conformi a quanto previsto al successivo articolo "pneumatici" con esclusione della profondità massima della scolpitura del pneumatico posteriore che è libera

Art. 515 - PARAFANGHI

I motocicli devono essere muniti di parafango.

I parafanghi devono sporgere lateralmente oltre il profilo del pneumatico, in entrambi i lati; il parafango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza; l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango anteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, deve essere compresa tra 45° e 60°.

Il parafango posteriore deve coprire almeno 120° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafango al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro di questa, non deve superare i 20° (vedi figura 5).

L'angolo (20° al massimo) per il parafango posteriore sarà misurato con il pilota seduto sul motociclo (vedi figura 5).

Art. 516 - CARENATURA

Nessuna carenatura integrale è permessa

Art. 517 - PNEUMATICI E CERCHI

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg/cm² e ad una sezione del pneumatico situata a 90° dal suolo. Ogni modifica del cerchio od ai raggi di una ruota integrale (presso fusa, stampata, colata, ecc.) così come sono forniti dal fabbricante del cerchio o della ruota, o ad un cerchio tradizionale scomponibile solo che per i raggi, fermi o bulloni di sicurezza, è vietata, salvo che per le viti di sicurezza utilizzate per ancorare il pneumatico al cerchio; se a questo scopo, il cerchio è modificato, i bulloni, le viti, ecc. devono essere fissati.

Art. 518 - PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

- a) Le dimensioni del pneumatico anteriore sono libere.
- b) È proibito l'uso di pneumatici con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti. (ad eccezione di manifestazioni invernali approvate dalla C.T.S.N.).
- c) I pneumatici a spatola detti "Scoops" (nervature radiali continue) sono vietati.
- d) Sono autorizzati i soli pneumatici normalmente disponibili in commercio, al dettaglio o all'ingrosso; essi devono comparire nel catalogo del fabbricante del pneumatico e nei listini di vendita al pubblico. Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea del Pneumatico e del Cerchio (ETRO). I pneumatici anteriori e posteriori, devono riportare sul fianco l'indice di carico con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a 45 e l'indice di velocità con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a M.

- e) Gli pneumatici devono riportare stampata sul fianco una sigla "E" accompagnata dal numero di identificazione del paese di omologazione. Sigla e numero devono essere cerchiati o riquadrati.
- f) In alternativa, o in abbinamento all'omologazione "E" è ammessa la sigla "D.O.T.". (Department Of Transportation), sempre stampata sul fianco del pneumatico.
- g) La profondità della scolpitura del pneumatico posteriore, misurata ad angolo retto sulla superficie del pneumatico deve risultare al massimo di 13 mm.

Art. 518.1 - PNEUMATICI CLASSE 50

I pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 518 con esclusione del punto g)

Art. 518.2 - PNEUMATICI PER MINIENDURO

I pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 518 con esclusione dei punti d), e), f), g)

Art. 518.3 - PNEUMATICI PER HARD RACE

I pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 518 con esclusione dei punti d), e), f), g)

Art. 518.4 - PNEUMATICI CHIODATI

- L'utilizzo dei pneumatici chiodati sarà definita nel Regolamento Particolare della manifestazione. L'utilizzo dei pneumatici chiodati dovrà essere approvato dalla Giuria o dal Direttore di gara, in base allo stato del percorso.
- Sono autorizzati solo gli pneumatici chiodati disponibili nelle reti commerciali e al dettaglio. Essi devono figurare nel catalogo del fabbricante di pneumatici o sui listini di vendita al pubblico.
- Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, il metodo di montaggio, etc. devono essere conformi al codice della strada

Art. 520 - DISPOSITIVI ELETTRICI

- L'energia elettrica deve essere fornita dall'impianto di bordo con ricarica.
- Non è ammesso il funzionamento con la sola batteria.

Art. 521 - INDUMENTI E CALZATURE

- Durante la gara, i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle (o di materiale equivalente): pantaloni lunghi, maglia e/o giacca a maniche lunghe, stivali fino al ginocchio e guanti.
- È consigliato indossare una protezione dorsale o un gilet con delle protezioni anteriori e posteriori.
- Per tutti i piloti inferiori di 18 anni è obbligatorio indossare pettorina e parascienza. È consigliato per gli stessi piloti l'uso del collarino

Art. 524 - VERIFICHE

Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i piloti dovranno personalmente essere presenti per l'identificazione e il controllo delle licenze.

La verifica del motociclo e la prova fonometrica possono essere effettuati alla presenza di un incaricato del pilota.

Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, sarà escluso dalla manifestazione.

Ai controlli di fine gara, per ciascun motociclo possono presenziare due persone compreso il pilota.

Art. 526.2 - LIMITI DI RUMORE IN VIGORE

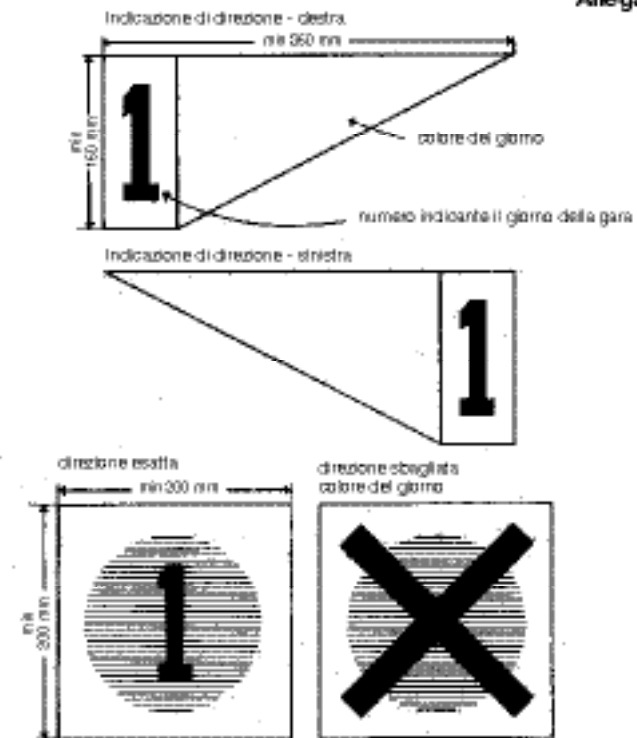
- Enduro, MiniEnduro, Hard Race: (94 dB/A misurati a 11 m/sec).

TABELLA DI MARCIA

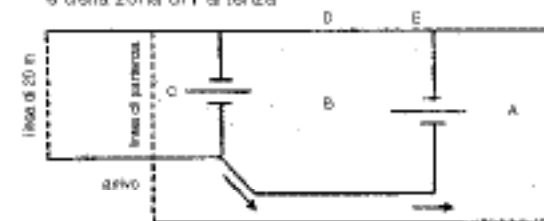
Allegato n 2

Numero di gara				Gruppo	
TABELLA DI CONTROLLO					
LOCALITÀ PARTENZA	TEMPO SETTORE		Orario effettivo	Penalità	
	A	B			
Visto Direttore di Gara	Visto Segret. di Gara	TOTALE PENALITÀ		Minuti pen.	
N. di gara	Gruppo	Visto Segretario	Visto Comm. Delegato		
Solo presentando questo cartellino completo di tutti i visti potrete ritirare il motodico del RC.		Visto Medico di Gara	Visto Comm. Tecnico		

Allegato n. 3



Disposizione del Parco Chiuso, del Parco di Lavoro e della zona di Partenza



- A - Parco Chiuso
- B - Parco di Lavoro
- C - Zona di Partenza
- D - Zona Riservata alle Industrie
- E - Entrata Ufficiali di Gara

Fig. 1

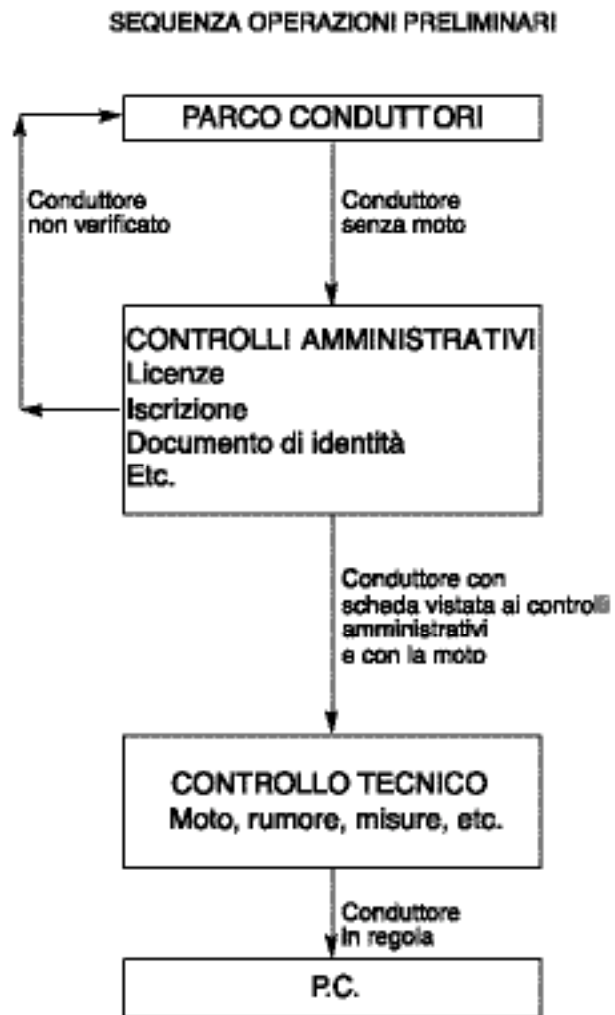


Fig. 2

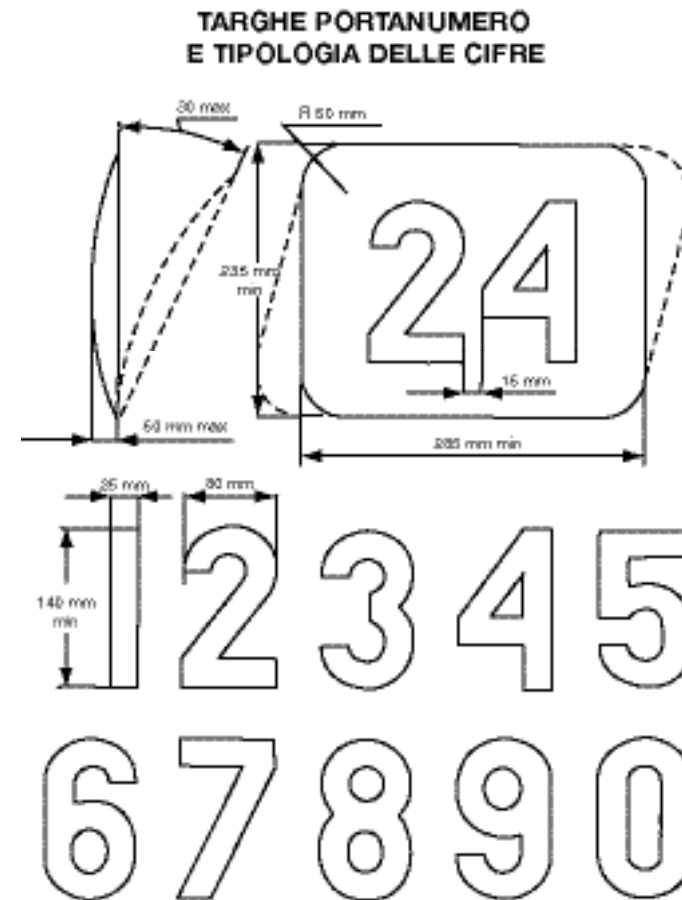


Fig. 3

Organizzazione tecnica europea del pneumatico e del cerchio (ETRTO)

INDICE DI VELOCITÀ

L'indice di velocità indica la velocità alla quale il pneumatico può reggere un carico corrispondente al suo indice di carico nelle condizioni di utilizzo specificate dal fabbricante.

INDICE DI VELOCITÀ	VELOCITÀ (km/h)
A1	5
A2	10
A3	15
A4	20
A5	25
A6	30
A7	35
A8	40
B	50
C	60
D	65
E	70
F	80
G	90
J	100
K	110
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	oltre 210
Z	" 240

Fig. 4

ETRTO

(L = Indice dei carichi per asse)

L'indice di carico è un codice numerico associato al massimo carico che un pneumatico può reggere alla velocità indicata dal suo indice di velocità nelle condizioni di utilizzo specificate dal fabbricante.

L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg
0	46	40	140	80	450	120	1400	160	4500	200	14000	240	40000
1	46.2	41	145	81	452	121	1450	161	4525	201	14500	241	40250
2	47.6	42	150	82	470	122	1500	162	4700	202	15000	242	47500
3	49.7	43	155	83	487	123	1550	163	4875	203	15500	243	49750
4	50	44	160	84	500	124	1600	164	5000	204	16000	244	50000
5	51.6	45	165	85	516	125	1650	165	5160	205	16500	245	51600
6	53	46	170	86	530	126	1700	166	5300	206	17000	246	53000
7	54.6	47	175	87	546	127	1750	167	5460	207	17500	247	54600
8	56	48	180	88	560	128	1800	168	5600	208	18000	248	56000
9	58	49	185	89	580	129	1850	169	5800	209	18500	249	58000
10	60	50	190	90	600	130	1900	170	6000	210	19000	250	60000
11	61.6	51	195	91	615	131	1950	171	6150	211	19500	251	61500
12	63	52	200	92	630	132	2000	172	6300	212	20000	252	63000
13	66	53	205	93	650	133	2050	173	6500	213	20500	253	65000
14	67	54	212	94	670	134	2120	174	6700	214	21200	254	67000
15	69	55	218	95	690	135	2180	175	6900	215	21800	255	69000
16	71	56	224	96	710	136	2240	176	7100	216	22400	256	71000
17	73	57	230	97	730	137	2300	177	7300	217	23000	257	73000
18	75	58	236	98	750	138	2360	178	7500	218	23600	258	75000
19	77.6	59	243	99	770	139	2430	179	7700	219	24300	259	77000
20	80	60	250	100	800	140	2500	180	8000	220	25000	260	80000
21	82.6	61	257	101	820	141	2570	181	8200	221	25700	261	82000
22	86	62	265	102	850	142	2650	182	8500	222	26500	262	85000
23	87.6	63	272	103	875	143	2725	183	8750	223	27250	263	87500
24	90	64	280	104	900	144	2800	184	9000	224	28000	264	90000
25	92.6	65	290	105	925	145	2900	185	9250	225	29000	265	92500
26	96	66	300	106	950	146	3000	186	9500	226	30000	266	95000
27	97.6	67	307	107	975	147	3075	187	9750	227	30750	267	97500
28	100	68	315	108	1000	148	3150	188	10000	228	31500	268	100000
29	103	69	325	109	1030	149	3250	189	10300	229	32500	269	103000
30	106	70	335	110	1060	150	3350	190	10600	230	33500	270	106000
31	109	71	345	111	1090	151	3450	191	10900	231	34500	271	109000
32	112	72	355	112	1120	152	3550	192	11200	232	35500	272	112000
33	116	73	365	113	1150	153	3650	193	11500	233	36500	273	115000
34	118	74	375	114	1180	154	3750	194	11800	234	37500	274	118000
35	121	75	387	115	1210	155	3875	195	12100	235	38750	275	121000
36	126	76	400	116	1260	156	4000	196	12600	236	40000	276	126000
37	128	77	412	117	1285	157	4125	197	12850	237	41250	277	128500
38	132	78	425	118	1320	158	4250	198	13200	238	42500	278	132000
39	136	79	437	119	1360	159	4375	199	13600	239	43750	279	136000

