Enduro

Annesso III R.M.M.

PARTE PRIMA
NORME GENERALI

ART. 1 - DEFINIZIONE

1.1. - 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.

1.2 - 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.

1.3 - Possono partecipare alle gare di Enduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

ART. 2 – LICENZE

2.1 - Tutte le licenze nazionali Fuoristrada saranno rilasciate considerando ESCLUSIVAMENTE l'anno di nascita dei piloti

2.2 - I passaggi di categoria avverranno ESCLUSIVAMENTE per fascia di età

2.3 - In tutte le gare di enduro disputate in Italia, tutti i piloti in possesso di licenza ELITE saranno considerati ELITE ENDURO, qualsiasi sia la specialità indicata sulla loro licenza ELITE.

2.4 - A tutti i piloti stranieri che faranno richiesta di licenza italiana verrà attribuito il titolo di merito ELITE

ART. 3 – FASCE D'ETA'

3.1 - Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita ad eccezione dei nati nel 1994 che saranno considerati CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno

3.2 - **Per i nati nel 2000 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.**

a) MINIENDURO nati negli anni dal 96 al 94 (Aspiranti) negli anni dal 98 al 97 (Esordienti) **negli anni dal 2000 al 99 (Baby Sprint)**
b) CADETTI nati negli anni dal 94 al 90
c) JUNIOR nati negli anni dal 89 al 85
d) SENIOR nati negli anni dal 84 al 75
e) MAJOR nati negli anni dal 74 e precedenti

ART. 4 – TITOLO DI MERITO ELITE

4.1 - La Licenza ELITE, indipendentemente dalla fascia di età, verrà rilasciata ai piloti che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:

a) piloti classificati ai primi 5 posti di ogni classe del Campionato Italiano Assoluto 2006
b) **piloti classificati nella classifica assoluta del Campionato Italiano Assoluto 2007**
c) 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 2008 nati nel 60 e precedenti)

4.2 - I piloti con licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate e territoriali.

ART. 5 – TITOLO DI MERITO ASSOLUTI

5.1 - 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 (2007–2006)
- primi 5 classi W – Z Campionato Italiano Under 23 (2007-2006)
- primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Under 23 (2006)
- primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Senior 2007 (2006)
- primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Senior (2006)
- primi 3 di ogni classe Campionato Italiano Major (2006)
- primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Major (2007)
- primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Major (2006)
- classificati dal 6° al 10° posto di ogni classe degli Assoluti d'Italia (2007- 2006)
- primo classificato di ogni classe Coppa Italia (2007-2006)

5.2 - I piloti che hanno conseguito risultati per avere entrambi i titoli di merito avranno solamente quello superiore ELITE

ART. 6 - TABELLE PORTANUMERO

6.1 - I piloti con titolo di merito ELITE ENDURO avranno tabelle porta numero ROSSE in qualsiasi manifestazione

6.2 - I piloti con titolo di merito ASSOLUTI avranno tabelle porta numero VERDI in qualsiasi manifestazione

6.3 - I piloti con licenza Fuoristrada senza titolo di merito avranno tabelle portanumero GIALLE

ART. 7 – PARTECIPAZIONE SQUADRE

7.1 - 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)

7.2 - Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4

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

7.4 - 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. 8 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

8.1 - 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.

8.2 - 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.

8.3 - Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

ART. 9 - ASSICURAZIONE (R.C.)

9.1 - 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 RMM)

ART. 10 - NUMERO ISCRITTI – LISTA D'ATTESA

10.1 - 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

10.2 - 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 precedenze previste dal presente regolamento e/o dall'R.P.. Una volta raggiunto tale limite, verrà stilata una lista d'attesa in rigoroso ordine di precedenza e di arrivo delle iscrizioni.

10.3 - I piloti in lista d'attesa saranno ammessi alla gara solamente in caso di rinuncia da parte di piloti inseriti nell'elenco degli iscritti. Ciò potrà avvenire anche nel corso delle OP.

10.4 La Tassa d'iscrizione verrà restituita ai piloti inseriti in lista d'attesa che non prenderanno il via.

ART. 11 - MOTOCICLI

11.1 - Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste, dal presente regolamento, dal Regolamento Tecnico, e dall' R.M.M..

11.2 - E' obbligatorio un cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo

11.3 - Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.

ART. 12 - VERIFICHE TECNICHE

N.B.: Hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi al presente regolamento, al Regolamento Tecnico, e all' R.M.M.. Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.

12.1 - Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.

12.2 - 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

12.3 - I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.

12.4 - Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del pilota.

12.5 - Le parti punzonate sono:

a) TELAIO	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

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

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

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

clo.

12.9 - 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;

12.10 - In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze il conduttore sarà escluso

ART. 13 - PROVA FONOMETRICA

13.1 - 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.

13.2 - Il limite fonometrico è di 94 dB/A.

13.3 - Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purchè entro il termine delle O.P..

ART. 14 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

14.1 - I C.d.G., Il D.d.G. ed il personale da lui incaricato, 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. eseguirà una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata o di gara, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica.

14.2 - In mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore (Art. 13), il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

14.3 - Sono consentiti controlli fonometrici senza preavviso in qualsiasi parte del percorso, anche tra il C.O. d'arrivo ed il Parco Chiuso**.**

14.4 - 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.

14.5 - E' concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 decibel il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi, al secondo controllo in caso di superamento del limite di 96 decibel il conduttore sarà escluso dalla giornata di gara.

14.6 - E' facoltà del C.d.G. siglare il telaio o il silenziatore in qualunque momento per un ulteriore controllo.

14.7 - Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

ART. 15 - ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza è composta da:

15.1 - PARCO CHIUSO:
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;
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.
Nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con i motocicli depositati nel parco chiuso.
L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate.
Gli ufficiali di gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti.
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.
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.
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.
E' vietato fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.

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

15.3 - Nel P.C. è vietato (pena l'esclusione):
- toccare il motociclo di altri piloti;
- effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- accendere il motore;
- fumare;

15.4 - I motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere all'aria aperta e senza alcun tipo di copertura.

15.5 - 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.

15.6 - 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.

15.7 - <u>AREA DI PARTENZA</u>:
- è una piccola zona recintata dove i conduttori attendono il segnale di partenza al limite della quale si trova la linea di partenza.
- in questa area non è consentito effettuare lavori, pena l'esclusione;
- in caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 60 punti di penalità;
- é vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G. addetti alla partenza).

ART. 16 - PERCORSO

16.1 - 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.

16.2 - 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..

16.3 - Il percorso di gara comprende tratti di trasferimento e Prove Speciali.

16.4 - E' vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario pena l'esclusione dall'ordine d'arrivo..

16.5 - Il pilota che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.

16.6 - 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. 17 - TABELLA INFORMATIVA

17.1 - La tabella informativa deve comprendere:
- le località di passaggio.

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

17.2 - 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. 18 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

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

18.2 - 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.

18.3 - 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.

18.4 - Ogni alterazione della tabella di marcia o di passaggio è punita con l'esclusione

18.5 - L'utilizzo di una tabella di marcia o di passaggio di un altro pilota è punito con l'esclusione

ART. 19 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

19.1 - 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.

19.2 - In ogni controllo di passaggio (timbro), l'organizzatore deve predisporre un elenco dei passaggi di tutti i concorrenti; gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

19.3 - 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.

19.4 - Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'**Art. 23**

ART. 20 - TRATTI IMPRATICABILI

20.1 - 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.

20.2 - Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate dai piloti saranno discusse dalla giuria e, ove non prevista, a discrezione del Direttore di Gara.

20.3 - Non è comunque mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo.adottato (vedi Art. 28)

ART. 21 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

21.1 - 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. 22 - PROVE SPECIALI

22.1 - 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 .

22.2 - 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.

22.3 - ACCELERAZIONE
Con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) max. 200 mt.

22.4 - ESTREMA (prova particolarmente impegnativa)

22.5 - Eventuali prove da disputarsi in notturna (solo il giorno precedente la gara) dovranno essere concordate con il comitato enduro.

22.6 - In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.

22.7 - 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.

22.8 - 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.

22.9 - 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.

22.10 - 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.

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

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

22.13 - 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.

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

22.15 - Il responso dei cronometristi è inappellabile.

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

ART. 23 – TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

23.1 - Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali, dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito (TAGLIO DI PERCORSO)

23.2 - Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato, non giustifica nessun taglio di percorso.

23.3 - Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà potrà essere punito con:
- penalizzazione fino a un max 5 minuti
- eclusione

23.4 - La gravità del taglio di percorso sarà di competenza della giuria e,ove non prevista, del Direttore di Gara

ART. 24 - CONTROLLI ORARI

24.1 - 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.

24.2 - 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.

24.3 - 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.

24.4 - L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.

24.5 - Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni giro esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.

24.6 - Il mancato passaggio ad un C.O. comporta l'esclusione

Art. 25 - SEGNALAZIONE DEI C.O

25.1 - 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**. e con due bandiere a scacchi bianchi e rossi poste sulla linea di rilevamento del tempo.

25.2 - Ai C.O. senza assistenza sulle bandiere bianche e gialle viene aggiunta una croce di Sant'Andrea nera.

25.3 - E' vietato sostare, tra le bandiere gialle e quelle a scacchi bianchi e rossi

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

ART. 26 - PROCEDURA AI C.O

26.1 - Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.

26.2 - Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, attraversare la linea della bandiera a scacchi bianchi e rossi con il motociclo, presentare immediatamente la sua T.M. al tavolo del controllo o ad un cronometrista addetto.

26.3 - Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto, senza essere penalizzato.

26.4 - 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.**

26.5 - Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

26.6 - Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera la linea della bandiera a scacchi bianchi e rossi.

ART. 27 - CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.

27.1 - Ogni settore tra due controlli, costituisce una prova a se stante.

27.2 - 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.

27.3 - Il tempo trascritto in tabella del C.O. = tempo di partenza per il settore successivo.

ART. 28 - TEMPO MASSIMO

28.1 - 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.

28.2 - 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). Nel caso di aumento il tempo massimo applicato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale **e a tutti i C.O. previsti sul percorso.**

28.3 - 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.

28.4 - 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	PEN. PARZ.	MINUTI TOTALE	STATO
1	08.00	08.13	13	Ritardo	13	13 in gara
2	09.00	09.08	5	Anticipo	5	18 in gara
3	10.00	10.08	mantiene rit.	0	18	in gara
4	11.00	11.15	7	Ritardo	7	25 in gara
5	12.00	12.09	6	Anticipo	6	31 in gara
6	**13.00**	**13.16**	5	Ritardo	5	**F.T.M.** fuori gara
7	14.00					
8	15.00					

ART. 29 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

29.1 - 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. 30 - AIUTO ESTERNO

30.1 - 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.

30.2 - La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione.

30.3 - Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 21 e 30

ART. 31 – ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

31.1 - 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)

31.2 - 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..

31.3 - Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore sia ai C.O. che sul percorso.

31.4 - 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.

31.5 - E' 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.

31.6 - Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Questo tappeto sarà costituito da una stuoia, con soletta impermeabile e da un tessuto assorbente.

31.7 - Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione

31.8 - 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

31.9 - 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.

31.10 - La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.

31.11 - Tutti i lavori di saldatura sono vietati pena l'esclusione

31.12 - È vietato, pena l'esclusione, l'uso di attrezzi che fanno ricorso ad aria compressa o all'elettricità (eccetto quelli funzionanti con batteria autonoma).

31.13 - 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

31.14 - 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 il pilota non sarà autorizzato a prendere la partenza per il giorno successivo.

31-15 - 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.

31.16 - 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. 32 – RIFORNIMENTI

32.1 - 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 .

32.2 - Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.

32.3 - Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione

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

32.5 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile,

pena l' esclusione (Il Commissario Tecnico potrà effettuare il controllo).

ART. 33 - ORDINE DI PARTENZA

33.1 - L'ordine di partenza dei vari gruppi e classi è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.

33.2 - In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto.

33.3 - 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.

33.4 - L'ordine di partenza di qualsiasi gara di enduro deve obbligatoriamente riportare l'anno di nascita dei piloti.

ART. 34 - PARTENZA

34.1 - 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.

34.2 - 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.

34.3 - 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.

34.4 - 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.

34.5 - I conduttori che arriveranno con un ritardo superiore a 15 minuti saranno considerati esclusi e non potranno prendere il via.

34.6 - 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.

34.7 - 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. 35 – RITIRI

35.1 - Un pilota che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.

35.2 - 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.

35.3 - E'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. 36 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO

36.1 - 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

36.2 - 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.

36.3 - 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. 37 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

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

ART. 38– NORME GENERALI

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

PARTE SECONDA

CAMPIONATI ITALIANI

ART. 1 - TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire 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, saranno accettate applicando una maggiorazione di 50 €

Non è ammesso accettare iscrizioni dopo lo scadere del termine

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 alla società Promoter AXIVER unicamente ON LINE

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

ART. 2 - 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 cilindrate, sarà assegnato dal comitato enduro

WILD CARD:

a disposizione del Comitato Enduro

DURATA MAX PREVISTA:

ore 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:

€ 3.500 per gare di una giornata
€ 7.000 per gare di due giornate

MONTEPREMI:

€ 27.000 complessivi sulla classifica finale individuale a carico FMI

TASSE D'ISCRIZIONE:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

€ **130** per ogni giornata di gara
€ **65** per ogni giornata di gara
€ 50 per ogni manifestazione Squadre A – B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **170** per ogni giornata di gara
€ **85** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ 75 per ogni manifestazione Squadre A - B

ART. 3 - COPPA ITALIA

(valido ai fini dell'art. 11 – Statuto Federale)
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 complessivo 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 avvicendamento:

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 2009– 2010.

TASSE D'ISCRIZIONE:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

€ **130** per ogni giornata di gara
€ **65** per ogni giornata di gara
€ 50 per ogni giornata di gara Squadre A – B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **170** per ogni giornata di gara
€ **85** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ 75 per ogni manifestazione Squadre A - B

ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23

(valido ai fini dell'art. 11 – Statuto Federale)

TITOLI ASSEGNATI:

50	- Z - Fuoristrada Under 21 e Juniores 92-93-94 (solo al compimento del 14° anno) (fino a 50 cc 2t)
125 4 tempi	- Y - anni 90 – 91 – 92 (fino a 125 c.c. 4t)
125 Cadetti	- A - anni 90 – 91 – 92 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c. 2t)
125 Junior	- B - anni dal 85 al 89 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c.2t)
250	- C - anni dal 85 al 89 (oltre 125 c.c. 2t)
4t	- Q - anni dal 85 al 89 (moto 4t qualsiasi cilindrata)
Lady	- L - piloti di sesso femminile con qualsiasi licenza fuoristrada
squadre A	(esclusa classe Lady)
squadre B	(possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

CONDUTTORI AMMESSI:

con licenza JUNIORES, FUORISTRADA UNDER 21, FUORISTRADA OVER 21, nati negli anni dal 85 al 94 (dopo il compimento del 14° anno)
I piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

NUMERO MASSIMO:

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

- **piloti iscritti all'intero campionato**
- piloti che hanno acquisito punti nella classifica del campionato in corso (per la prima gara i piloti che hanno conseguito punti nel campionato 2007)
- piloti iscritti alla classe 50
- piloti Cadetti
- **piloti Junior**
- **iscrizioni arrivate per prima.**

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 (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

MONTEPREMI:

€ 4.500 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI

TASSE D'ISCRIZIONE:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

€ **110** per ogni giornata di gara
€ **55** per ogni giornata di gara
€ 50 per ogni manifestazione Squadre A – B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **140** per ogni gara
€ **70** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ **75** per ogni gara Squadre A - B

Art. 5 - 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)

CONDUTTORI AMMESSI:

con licenza FUORISTRADA OVER 21 nati negli anni dal 75 al 84. I piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

NUMERO MASSIMO:

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

- **piloti iscritti all'intero campionato**
- piloti che hanno acquisito punti nella classifica del campionato in corso (per la prima gara i piloti che hanno conseguito punti nel campionato 2007)

- piloti iscritti alla classe 50
- piloti Cadetti
- **piloti Junior**
- **iscrizioni arrivate per prima.**

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

€ **110** per ogni giornata di gara
€ **55** per ogni giornata di gara
€ 50 per ogni manifestazione Squadre A – B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **140** per ogni gara
€ **70** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ **75** per ogni gara Squadre A - B

ART. 6 - CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

(valido ai fini dell'art. 11 – Statuto Federale)

TITOLI ASSEGNATI:

Elite	(licenza Elite)
Master 1	nati dal 74 al 68 - fino 125 2t – fino 250 4t
Master 2	nati dal 74 al 68 - da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t
Master 3	nati dal 74 al 68 - oltre 250 2t – oltre 450 4t
Expert 1	nati dal 67 al 61 - fino 125 2t – fino 250 4t
Expert 2	nati dal 67 al 61 - da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t
Expert 3	nati dal 67 al 61 - oltre 250 2t – oltre 450 4t
Veteran	nati dal 60 al 57 - qualsiasi cilindrata 2t e 4t
SuperVeteran	nati dal 56 e prec - qualsiasi cilindrata 2t e 4t
squadre A	(esclusa classe Elite)
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 21ed ELITE nati nell' anno 74 e precedenti

CONDUTTORI STRANIERI:

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

NUMERO MASSIMO:

sono ammessi un massimo di 300 piloti la precedenza sarà così rego-

lata:
- **piloti iscritti all'intero campionato**
- **piloti che hanno acquisito punti nella classifica del campionato in corso (per la prima gara i piloti che hanno conseguito punti nel campionato 2007)**
- **iscrizioni arrivate per prima.**

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

TASSE D'ISCRIZIONE:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

€ **110** per ogni giornata di gara
€ **55** per ogni giornata di gara
€ 50 per ogni manifestazione Squadre A – B

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **140** per ogni gara
€ **70** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ **75** per ogni gara Squadre A - B

ART. 7 – GIURIA

7.1 - 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.

7.2 - 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.

7.3 - Tutti i componenti della giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

ART. 8 – COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

8.1 - La giuria sarà così composta:
- Membro del Comitato Enduro nominato dal Comitato stesso (Presidente)

- Commissario Delegato
- Direttore di Gara
- Direttore di Percorso (senza diritto di voto)

ART. 9 – COMPITI DELLA GIURIA

9.1 - La giuria ha il compito di discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione quali:
- Percorribilità del percorso
- Prove Speciali
- Ordine e orari di partenza
- Penalità
- Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai piloti durante lo svolgimento della gara
- Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

ART. 10 – DIRETTORE DI PERCORSO

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

10.2 - Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:
- approvazione del percorso e delle prove speciali proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
- richieste di modifiche inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.
- assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara

10.3 - Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:
- concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali
- apportare a percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria

10.4 - Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.

10.5 - 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. 11 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

11.1 - 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. 12 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO:

12.1 - Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla F.M.I.

12.2 - Ogni concorrente ha l'obbligo di usarle pena l'esclusione dalla manifestazione

ART. 13 - TRANSPONDER

13.1 - In fase di verifiche amministrative al pilota viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici, dietro il deposito cauzionale della propria licenza.

13.2 - Il montaggio del transponder sul motociclo (posizione e sistemi di fissaggio verranno indicati e consegnati dagli organizzatori) è a cura del

pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.

13.3 - Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta la squalifiche del pilota, ed una ammenda di € 200 da pagare in loco per riavere la licenza data in cauzione.

13.4 - Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

ART. 14 - SQUADRE

14.1 - 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.

14.2 - 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, effettueranno le operazioni di assistenza e rifornimento durante la gara.

14.3 - 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.

14.4 - 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. 15 – CLASSIFICHE DI GARA

15.1 - Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
- individuale di classe
- individuale assoluta
- squadre

15.2 - Per ogni squadra di categoria A – B sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. **16** 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.

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

15.4 - 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

15.5 - 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

15.6 - 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. 16 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

16.1 - Per il calcolo dei risultati finali di ogni campionato italiano non si effettuerà nessuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.

16.2 - 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°				

16.3 - 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

16.4 - 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.

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

16.6 - 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.

16.7 - 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 17 – PREMIAZIONI

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

17.2 - E' 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**

17.3 - 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.18 - CRONOMETRAGGIO

18.1 - 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. 1 – TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

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.
La composizione delle squadre regionali (Trofeo delle Regioni e Trofeo delle Regioni Under 23) deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse.
Ogni regione potrà iscrivere una sola squadra al Trofeo delle regioni ed una sola squadra al Trofeo delle regioni Under 23.
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

ART. 2 - TROFEO DELLE REGIONI

Titoli assegnati:
- Trofeo delle Regioni
- Trofeo delle Regioni Under 23

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 60 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 (classifica con distacchi come Trofeo delle Regioni)

2.1 - 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 avviene per la sei giorni di enduro.
2.2 - 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 avviene per la sei giorni di enduro.
2.3 - Ad ogni pilota inserito in una squadra di regione non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.
2.4 - Per la appartenenza ad una regione di un pilota fa fede il luogo di residenza.
2.5 - Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.

Contributo Federale:
€ 2.500

Tasse d'iscrizione:
€ **110** per ogni giornata
€ **55** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ 50 per squadre di regione
€ 50 per squadre di regione under 23
€ 50 per squadre di Moto Club

PARTE QUARTA

MINIENDURO

ART. 1 – DEFINIZIONE MINIENDURO

1.1 - 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.
1.2 - Possono partecipare alle gare di MiniEnduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

ART. 2 - FASCE DI ETA'

BABY SPRINT	nati negli anni 2000 e 99
ESORDIENTI	nati negli anni 98 e 97
ASPIRANTI	nati negli anni 96 – 95 – 94
OPEN	nati negli anni 98 – 97 – 96 – 95 - 94

Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita .
Per i nati nel 2000 **l'età minima di 8 anni** deve essere compiuta.

ART. 3 – PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 7 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 4 – NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 10 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 5 – MOTOCICLI

5.1 - I piloti devono essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (pilota in sella). E' vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, durante tutte le fasi della gara, pena l'esclusione dalla gara.
5.2 - 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. 6 - VERIFICHE TECNICHE

6.1 - Le Verifiche Tecniche hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi al presente regolamento, al regolamento tecnico e all' R.M.M.
6.2 - Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.
6.3 - Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
6.4 - 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. 31 - Parte Prima – Norme Generali
6.5 - I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
6.6 - Le verifiche tecniche devono essere effettuate dal pilota.
6.7 - Le parti punzonate sono:

TELAIO	vernice	1	Canotto, lato destro
RUOTE	vernice	2	(1 su ogni mozzo)
CARTER MOTORE	vernice	1	lato destro
SILENZIATORE	vernice	1	terminale

6.8 - E' compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
6.9 - Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.

6.10 - Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo
6.11 -Non è previsto nessun controllo dei documenti del motociclo

ART. 7 – PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 13 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 8 – CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

Vedi Art. 14 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 9 – CLASSI

9.1 - Baby Sprint – Esordienti - Aspiranti
Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:
- Cilindrata massima 50 cc 2t – 100cc 4t
- Misura ruote libera

9.2 - Open
Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche
- Cilindrata massima 85 cc 2 t – 150cc 4t
- Misura ruote libera

9.3 - Classe 50cc
Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche
- Cilindrata massima 50 cc
- Misure ruote minimo anteriore 20 posteriore 18

ART. 10 – ZONA DI PARTENZA

Vedi Art. 15 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 11 – PERCORSO

11.1 - Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo.
11.2 - 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.
11.3 - E' vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.
11.4 - L'intero percorso deve essere sorvegliato da Ufficiali di Percorso in moto che lo percorrano continuamente inframezzati ai piloti senza mai sorpassarli
11.5 - Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
11.6 - 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. 23 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 12 – REGOLE DEL TRAFFICO

12.1 - Il percorso di gara comprende tratti di trasferimento e Prove Speciali.
12.2 - Il pilota che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.
12.3 - E' 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. 23 – Parte Prima – Norme Generali
12.4 - E' vietato circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP., pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art. 23 – Parte Prima – Norme Generali
12.5 - E' vietato a piloti, meccanici ed accompagnatori circolare senza casco in tutto il comune sede di gara, pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art. 23 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 13 – TABELLA INFORMATIVA

Vedi Art. 17 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 14 – TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

Vedi Art. 18 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 15 – CONTROLLI DI PASSAGGIO

Vedi Art. 19 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 16 – TRATTI IMPRATICABILI

Vedi Art. 20 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 17 – RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 21 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 18 - PROVE SPECIALI

Vedi Art. 22 - Parte Prima – Norme Generali - ad eccezione di:
Tipi di Prove:
- CROSS in circuito chiuso
- ENDURO che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi. – AMMESSE SOLAMENTE IN PROVE DEL CAMPIONATO ITALIANO MINIENDURO.

ART. 19 – TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

Vedi Art. 23 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 20 – CONTROLLI ORARI (C.O.)

Vedi Art. 24 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 21 – SEGNALAZIONE DEI C.O.

Vedi Art. 25 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 22 – PROCEDURA AI C.O.

Vedi Art. 26 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 23 – CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.

Vedi Art. 27 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 24 – TEMPO MASSIMO

Vedi Art. 28 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 25 – RICHIESTA DI TOLLERANZA SPECIALE

Vedi Art. 29 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 26 – AIUTO ESTERNO

Vedi Art. 30 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 27 – ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

Vedi Art. 31 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 28 – RIFORNIMENTI

28.1 - 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 .
28.2 - Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
28.3 - Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione
28.4 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al

motociclo, pena l'esclusione

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

ART. 29 – ORDINE DI PARTENZA

Vedi Art. 33 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 30 – PARTENZA

Vedi Art. 34 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 35 – RITIRI

Vedi Art. 35 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 36– NORME GENERALI

Vedi Art. 38 - Parte Prima – Norme Generali

ART. 37 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

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

PARTE QUINTA

CAMPIONATO ITALIANO MINIENDURO

ART. 1 – TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire 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, saranno accettate applicando tassa doppia (massimo 50 €)
Non è ammesso accettare iscrizioni dopo lo scadere del termine
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 della tassa doppia (massimo 50 €)
Le iscrizioni, sia all' intero campionato che alle singole gare, devono essere inviate alla società Promoter AXIVER unicamente ON LINE
Le iscrizioni all'intero campionato, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio del Campionato

TASSE D'ISCRIZIONE:

INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

€ 245 per tutto il campionato
€ 350 per tutto il campionato Squadre A

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

€ **45** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ 75 per ogni manifestazione Squadre A

ART. 2 – MODALITA' DI SVOLGIMENTO

PROVE PREVISTE:

5 di Mini Enduro + 2 di Mini Hard Race

CLASSI PREVISTE:

Esordienti	anni 98-97 fino a 50 2T - fino a 100 4T
Aspiranti	anni 96-95-94 fino a 50 2T - fino a 100 4T
Baby sprint	(non attribuisce titolo) **anni 2000 - 99** fino a 50 2T- fino a 100 4T
Open	(non attribuisce titolo) anni dal **98** al 94 fino a 85 2T - fino a 150 4t
50	(non attribuisce titolo) anni 93 e 92 fino a 50 2t
Squadre A	

La classe OPEN non attribuisce titolo ma un Trofeo Nazionale
La classe Baby Sprint non attribuisce titolo ma un Trofeo Nazionale
La classe 50 non attribuisce titolo
I piloti delle classi OPEN, BABY SPRINT e 50 non possono far parte della squadra.

CONDUTTORI AMMESSI:

con licenza JUNIORES e UNDER 21 anni dal 92 al 2000

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 9.30
- O.P. il giorno precedente la gara dalle ore 15 alle ore 18
- O.P. il giorno della gara dalle ore **7.30** alle ore 8.30

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 50	- Z - dal n° 1
Classe Aspiranti	- K - dal n°101
Classe Open	- O - dal n°201
Classe Esordienti	- H - dal n°301
Classe Baby Sprint	- T - dal n°401

CONTRIBUTO:

€ 2.500 per ogni manifestazione di minienduro

HARD RACE

GARA TIPO – GARA 1:

- Baby Sprint - Esordienti
- durata 30 minuti
- percorso fuoristrada
- O.P. sabato dalle 13.00 alle 14.00
- Partenza sabato ore 14.30

GARA TIPO – GARA 2:

- Aspiranti , 50 e Open
- durata 45 minuti
- percorso fuoristrada
- O.P. sabato dalle 14.00 alle 15.00
- Partenza sabato ore 15.30

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 50	- Z - dal n° 1
Classe Aspiranti	- K - dal n°101
Classe Open	- O - dal n°201
Classe Esordienti	- H - dal n°301
Classe Baby Sprint	- T - dal n°401

ART. 3 – GIURIA

Vedi Art. 7 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 4 – COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

Vedi Art. 8 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 5 – COMPITI DELLA GIURIA

Vedi Art. 9 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 6 – DIRETTORE DI PERCORSO

Vedi Art. 10 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

7.1 - Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:
- il giorno precedente la gara dalle ore 16. alle ore 18
- il giorno di gara dalle ore 7.30 alle ore 8.30.

7.2 - Il parco chiuso è previsto solamente nella giornata di gara. Tutte le moto (anche quelle verificate il giorno precedente) dovranno trovarsi nel parco chiuso entro la chiusura delle OP del giorno di gara, pena l'esclusione.

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

ART. 8 – SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 12 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 9 – CLASSIFICHE DI GARA

9.1 - Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
- individuale di classe
- squadre A

9.2 - Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.6 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.

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

9.4 - 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. 10 – CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Vedi Art. 16 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART 11 – PREMIAZIONI

Vedi Art. 17 – Parte Seconda – Campionati Italiani

PARTE SESTA

HARD RACE

ART. 1 - DEFINIZIONE

1.1 - 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. 2 - PARTECIPAZIONE

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

ART. 3 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 7 – Parte Prima – Norme Generali

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

Vedi Art. 8 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 5 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 9 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 6 – NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 10 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 7 - MOTOCICLI

E' prevista la partecipazione di moto da enduro e da cross.

ART. 8 - VERIFICHE TECNICHE

Vedi Art. 12 – Parte Prima – Norme Generali

8.1 - Le parti punzonate sono:

TELAIO	vernice	1	Canotto, lato destro
SILENZIATORE	vernice	1	terminale

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

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

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

ART. 9 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 13 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 10 – ZONA BOX

10.1 - 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.

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

10.3 - 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. 11 - PERCORSO

11.1 - 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.

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

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

ART. 12 – RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 21 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 13 - CAMBIO PILOTA

13.1 - Deve obbligatoriamente essere effettuato nella Zona Box

13.2 - 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.

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

ART. 14 – INTERRUZIONE MOMENTANEA DELLA GARA

14.1 - 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.

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

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

ART. 15 – TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 23 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 16 – AIUTO ESTERNO

16.1 - 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.

16.2 - Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 21 e 30 – Parte Prima .

ART. 17 - ASSISTENZA

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

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

17.3 - E' 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.

17.4 - Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Questo tappeto sarà costituito da una stuoia, con soletta impermeabile e da un tessuto assorbente.

ART. 18 - RIFORNIMENTI

18.1 - E' 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.
18.2 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
18.3 - È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l' esclusione (Il commissario tecnico potrà effettuare il controllo).

ART. 19 – ORDINE DI PARTENZA

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

ART. 20 - PARTENZA

20.1 - 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
20.2 - I piloti delle classi MiniEnduro partiranno con motore acceso e mano sinistra sul casco.

ART. 21 – PROCEDURE DI PARTENZA

21.1 - E' 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.
21.2 - Dopo la partenza del secondo marshall l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi pilota.
21.3 - I piloti che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura
21.4 - 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. 22– PARTENZA ANTICIPATA

22.1 - Nel caso gli ufficiali di percorso addetti riscontrino una partenza anticipata da parte di uno o più piloti, lo segnaleranno al Direttore di Gara.
22.2 - 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. 23 – ARRIVO

23.1 - 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. 24 – RECLAMI

24.1 - Sono regolati dal R.M.M. al cui ART. 83.1 punto viene concessa deroga modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo".
24.2 - I concorrenti bersaglio di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

ART. 25 - DIREZIONE DI GARA

25.1 - E' consentita a Direttori di gara abilitati per una delle seguenti specialità: Motocross, Enduro.

ART. 26 - CRONOMETRAGGIO

26.1 - 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. E' comunque consigliato un servizio che utilizzi tranponder

ART. 27 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

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

ART. 28 – NORME GENERALI

Vedi Art. 38 – Parte Prima – Norme Generali

PARTE SETTIMA

CAMPIONATO ITALIANO E TROFEO HARD RACE

ART. 1 – TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire 3 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, saranno accettate applicando una maggiorazione di 50 €
Non è ammesso accettare iscrizioni dopo lo scadere del termine
Le iscrizioni, devono essere inviate alla società Promoter AXIVER unicamente ON LINE

ART. 2 – CAMPIONATO ITALIANO HARD RACE

Da disputarsi in abbinamento a Trofeo Hard Race a Coppie e **2 Prove** a Campionato Italiano MiniEnduro (prove di Hard Race)

Titoli assegnati:

Assoluto
Classe 1 - 1 - (da oltre 50 fino a 125 2t – fino a 250 4t)
Classe 2 - 2 - (da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t)
Classe 3 - 3 - (oltre a 250 2t – oltre a 450 4t)
Squadre A

Conduttori ammessi con Licenza:

- FUORISTRADA UNDER 21 e OVER 21
- ELITE con titoli di merito

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

Conduttori stranieri

- in possesso di una delle seguenti licenze:
- licenza ELITE
- licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la rilasciata

Concorrono solamente all'assegnazione del titolo Assoluto

Gara tipo:

- durata 2,5 ore
- percorso fuoristrada prevalentemente di tipo enduristico
- tempo d'impiego minimo per ogni giro 10 minuti max 30
- O.P. sabato dalle 16.00 alle 17 – domenica dalle 9.30 alle 11.00
- Partenza domenica ore 13

Ordine di Partenza:

verrà stabilito, in base alla classifica assoluta di Campionato Italiano Hard Race e Trofei Hard Race aggiornate alla prova precedente. Per la prima prova l'ordine di partenza verrà stilato dal Comitato Enduro.

Contributo:

€ 1.200 per ogni manifestazione

Montepremi:

€ 6.600 complessivi sulla classifica finale a carico FMI

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
€ **110** per ogni giornata di gara
€ **55** per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ 50 per ogni manifestazione Squadre A - B

ART. 3 - TROFEO HARD RACE A COPPIE

Da disputarsi in abbinamento al Campionato Italiano Hard Race e **2 Prove** a Campionato Italiano MiniEnduro (prove di Hard Race)
Conduttori ammessi con Licenza:

- JUNIORES (al compimento del 14° anno)
- FUORISTRADA UNDER 21 e OVER 21, esclusi quelli con titolo di merito ASSOLUTI

Prove previste:

tutte quelle del Campionato Italiano Hard Race

Ordine di Partenza:

vedi Campionato Italiano Hard Race.

Gara tipo:

durata 2,5 ore
O.P. sabato dalle 16.00 alle 17 – domenica dalle 7.00 alle 8.30
Partenza domenica ore 9.30
Partecipazione a scelta con 1 o 2 moto per coppia

Classifiche previste ad ogni singola gara

Classe Under (età della coppia fino a 40 anni)
Classe Middle (età della coppia da 41 a 65 anni)
Classe Over (età della coppia da 66 anni)
Classe Marathon (un solo pilota)
Per età si intende la somma dell'età dei componenti la coppia considerando l'anno solare
Alle O.P. deve presentarsi la coppia.

Tasse d'iscrizione:

INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
€ **220** a coppia per ogni giornata di gara
€ **110** a coppia per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata
€ **110** a pilota marathon per ogni giornata di gara
€ **55** a pilota marathon per ogni giornata di gara con motociclo di casa associata

ART. 4 – GIURIA

Vedi art. 7 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 5 – COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

Vedi art. 8 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 6 – COMPITI DELLA GIURIA

6.1 - La giuria ha il compito di discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione quali:
- Percorribilità del percorso
- Disposizione dell'allineamento di partenza
- Ordine e orari di partenza
- Penalità
- Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai piloti durante lo svolgimento della gara
- Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

ART. 7 – DIRETTORE DI PERCORSO

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

7.2 - Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:
- approvazione del percorso e della zona di partenza proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
- richieste di modifiche inerenti tratti di percorso che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.

7.3 - Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:
- concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare al percorso
- apportare al percorso tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria

7.4 - Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.

7.5 - Il Direttore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e zona di aprtenza almeno 20 giorni prima della gara

ART. 8 – OPERAZIONI PRELIMINARI

8.1 - Le Operazioni Preliminari per le gare di tipo Hard Race debbono essere previste anche il giorno della gara fino ad un ora prima della partenza.

Campionato italiano	sabato dalle 16.00 alle 17 – domenica dalle 9.30 alle 11.00
Trofeo a Coppie	sabato dalle 16.00 alle 17 – domenica dalle 7.00 alle 8.30
Mini Enduro	Gara 1 Esordienti, Baby Sprint sabato dalle 13.00 alle 14.00
(quando previsto)	Gara 2 Aspiranti, Open e 50 sabato dalle 14.00 alle 15.00

ART. 9 – SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

Vedi art. 12 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 10 – TRANSPONDER

Vedi art. 13 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART. 11 – CLASSIFICHE DI GARA

11.1 - Per ogni gara verranno stilate le seguenti classifiche:
- individuale di classe
- individuale assoluta
- classi per coppie
- squadre A

11.2 - Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 16 – Parte Seconda – Campionati Italiani, 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.

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

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

11.5 - Nelle gare di tipo Hard Race sono considerati classificati i partecipanti che abbiano compiuto almeno il 50% dei giri effettuati dal vincitore assoluto di categoria

ART. 12 – CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

Vedi art. 16 – Parte Seconda – Campionati Italiani

ART 13 – PREMIAZIONI

13.1 - L'orario della premiazione è fissato 30 minuti dopo l'arrivo **teorico** dell'ultimo concorrente.

13.2 - E' 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**

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. 14 - CRONOMETRAGGIO

Vedi art. 18 – Parte Seconda – Campionati Italiani

PARTE OTTAVA

MANIFESTAZIONI PROMOZIONALI COUNTRY

ART. 1 - DEFINIZIONE "COUNTRY"

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

ART. 2 - LICENZE AMMESSE

2.1 - 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.
2.2 - A scopo dimostrativo, possessori di licenza Promosport Country valida per l'anno in corso,

ART. 3 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 7 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 4 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

4.1 - 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.
4.2 - 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.
4.3 - 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. 5 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 9 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 6 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 10 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 7 - MOTOCICLI

E' ammesso qualsiasi motociclo da Fuoristrada

ART. 8 - VERIFICHE TECNICHE

Non sono previste punzonature

ART. 9 – ZONA BOX

9.1 - 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.
9.2 - Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

ART. 10 - PERCORSO

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

ART. 11 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 21 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 12 - PROVE SPECIALI

12.1 - 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.

12.2 - 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.
12.3 - 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.
12.4 - 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.
12.5 - Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, pena l'esclusione della gara.
12.6 - Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h. e dovrà essere improntato alla massima semplicità, ammettendo solo lievi difficoltà, con:
Larghezza: deve essere in ogni punto non inferiore a 1,5 metri
Lunghezza: la lunghezza minima deve essere di 500 metri interamente delimitati da ambo i lati con fettucce.
12.7 - La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);
12.8 - Il responso dei cronometristi è inappellabile.
12.9 - Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.
12.10 - 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.
12.11 - In qualsiasi tipo di prova ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune

ART. 13 - TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 23 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 14 – AIUTO ESTERNO

14.1 - 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.
14.2 - 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. 21 – Parte Prima – Norme Generali

ART. 15 - ASSISTENZA

15.1 - E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.
15.2 - L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.
15.3 - E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.

ART. 16 - RIFORNIMENTI

16.1 - Il rifornimento è permesso 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.
16.2 - Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione

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

ART. 17 – ORDINE DI PARTENZA

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

ART. 18 - PARTENZA

18.1 - 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.

18.2 - 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.

18.3 - 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.

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

18.5 - 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. 19 - RITIRI

Vedi Art. 35 – Parte prima – Norme Generali

ART. 20 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

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

ART. 21 – NORMA GENERALE

Vedi Art. 38 – Parte Prima – Norme Generali

PARTE NONA

- Penalizzazioni -

RIEPILOGO PENALIZZAZIONI IN SECONDI	
Descrizione	**Penalità in secondi**
Irregolarità alla prova fonometrica al primo controllo durante la gara	60
Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza	60
Arrivo in ritardo alla linea di partenza	60 (ogni Minuto)
Mancata partenza entro un minuto dal segnale di partenza	10
Arrivo in anticipo ad un C.O	60 (ogni Minuto)
Arrivo in ritardo a un C.O	60 (ogni Minuto)
Taglio di percorso in P.S e Hard Race	max 300
Circolare su tratti di strada aperti al traffico	max 300
Circolare all'interno dal paddock eccetto spostamenti consentiti	max 300
Piloti, meccanici e accompagnatori che circolano senza casco nel comune sede della gara	max 300
Meccanici e accompagnatori che circolano sul percorso	max 300
Partenza anticipata	120

RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA CLASSIFICA
Descrizione
Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale
Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara
Numero di telaio, cilindrata, e assicurazione, non corrispondenti al libretto di circolazione.
Numero di telaio non corrispondente alle specifiche dichiarate dal costruttore
Patente di guida non idonea
Ingresso nel P.C. con il motore acceso
Avviamento del motore nel P.C.
Effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo in P.C.
Fumare nel P.C.
Toccare il motociclo di altri piloti
Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C
Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia
Inosservanza delle regole del traffico
Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota
Mancato passaggio ad un C.P.
Taglio di percorso durante il trasferimento

Utilizzo forza motrice esterna
Allenamento sul percorso delle P.S.
Taglio di percorso in Prova Speciale e Hard Race
Mancato passaggio ad un C.O.o ad una P.S.
Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 15’ dopo l’orario teorico
Aiuto esterno eccetto art.9.6 – 109.6 – 209.6 – 309.6 e Art. 13 – 113 – 213 - 313
Sostituzione di qualsiasi parte punzonata (eccetto silenziatore)
Ricevere ricambi e/o attrezzi al di fuori dai C.O. con assistenza (Zona Box per Hard Race e Country)
Assistenza fuori dalle aree stabilite
Utilizzo di apparecchi a pressione per la pulizia del motociclo
Pulizia di motocicli fuori dal CO con assistenza
Pulizia degli adesivi al C.O. di prearrivo e degli al di fuori dei C.O.
Nascondere la moto sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara
Lubrificare la catena al di fuori delle zone di rifornimento
Effettuare lavori di saldatura
Utilizzo di attrezzi ad aria compressa o elettricità (eccetto quelli a batteria
Sostituzione dei pneumatici (ammessa solo all’ultimo C.O. del 1° giorno in gare di 2 giorni)
Sostituizione dei pneumatici da parte dei meccanici
Assistenza eccettuato quanto specificato dall’articolo 13 - 113
Rifornimento fuori dalle aree stabilite
Rifornimento nella zona di partenza
Rifornimento con il motore in moto
Trasporto del carburante fuori del serbatoio
Trasporto di qualsiasi liquido infiammabile da parte del pilota
Presentarsi alla partenza con più di 15 minuti di ritardo
Smarrimento del trasponder
Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara
Cambio di pilota al di fuori dalla Zona Box (Hard Race)

RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA PARTECIPAZIONE ALLA GARA
Descrizione
Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.P.
Allenamento in moto sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso
Mancato uso di Targhe Portanumero sponsorizzate
Mancato pagamento della sanzione relativa alla gara precedente
Veicolo di costruzione pericolosa e non rispondente ai regolamenti
Circolare su tratti di strada aperti al traffico
Circolare all’interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti

Circolare senza casco (anche meccanici ed accompagnatori) in tutto il comune sede di gara
Mancata presenza della moto in parco chiuso al termine delle OP (MiniEnduro)
Mancato allineamento prima dell’esposizione del cartello dei 4 minuti (Hard Race)
Presentarsi alle O.P. oltre l’orario di chiusura stabilito
Sospensioni in corso
Mancato pagamento di sanzioni in atto
Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori e U.d.G.
Dichiarazione del Medico di Gara

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

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 – H.R. fine area di assistenza
GIALLA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	fine ssistenza
A SCACCHI BIANCHI E ROSSI	Ogni linea di rilevamento tempo
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

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	301	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
Straniori	S	TUTTE		500 4T	GS	500 4T	251
COPPA ITALIA				**MAJOR**			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
CADETTI	C	TUTTE	501	ELITE	EM	TUTTE	1
JUNIOR	J	TUTTE	601				
SENIOR	S	TUTTE	601	MASTER1	M1	125 2T 250 4T	101
MAJOR	M	TUTTE	701	MASTER2	M2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	201

REGIONALE				MASTER3	M3	oltre 250 2t oltre 450 4t	301
				EXPERT 1	X1	125 2T 250 4T	401
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA		EXPERT 2	X2	da 125 a 250 2t da 250 a 450 4t	501
125	B	125 2T		EXPERT 3	X3	oltre 250 2t oltre 450 4t	601
124 4t	V	125 4T		VETERAN	V	TUTTE	701
125 Under 23	A	125 2T		SUPER VETERAN	W	TUTTE	801
250	C	250 2T		**UNDER 23**			
250 4T	D	250 4T					
450 4T	F	450 4T		CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
500 4T	G	500 4T		ELITE	E	TUTTE	1
ELITE	E	TUTTE		125 Cadetti	AU	125 2T	601
1	1	125 2T - 250 4T		125 Junior	BU	125 2T	301
2	2	da 125 a 250 2t da 250 a 450 4t		250	CU	250 2T	401
3	3	oltre 250 2t oltre 450 4t		4T	GU	4T	501
HARD RACE				125 4t	YU	125 4T	701
				50	ZU	50	801
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	LADY	L	TUTTE	880
1	1	125 2T 250 4T		**MINIENDURO**			
2	2	da 125 a 250 2t da 250 a 450 4t		CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
3	3	oltre 250 2t oltre 450 4t		50	Z	50	1
Under	4			Aspiranti	K	Fino 50 2t fino 100 4t	101
Middle	5			Open	O	Fino a 85 2t fino a 150 4t	201
Over	6			Esordienti	H	Fino 50 2t fino 100 4t	301
Marathon	7			**Baby Sprint**	**T**	Fino 50 2t fino 100 4t	401

PARTE DECIMA

NORME TECNICHE

ART. 501 – DEFINIZIONE

E' definito motociclo un veicolo avente due ruote, traccianti sul terreno una sola traccia, azionato dalla propulsione di un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, tranne che in casi momentanei ed in circostanze eccezionali.

N.B.: Una traccia è definita dalla linea mediana di ciascuna ruota del veicolo posizionato in direzione di marcia.

ART. 502 – COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

Tutti i motocicli devono essere costruiti in modo da consentire al guidatore il completo controllo del veicolo

ART. 503 – CLASSI

Le classi sono istituite tenendo conto della cilindrata e del tipo di mtore (2t – 4t) In generale le classi istituite nei diversi campionati italiani (vedi regolamenti dei singoli campionati) devono essere rispettate per tutte le manifestazioni territoriali

ART. 503.1 – CLASSE 50

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:

a) Cilindrata massima 50 cc
b) 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. 504 MISURA DELLA CILINDRATA

La capacita di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che da il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza rappresentata dalla corsa, dello spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore

$$\text{cilindrata} = \frac{D^2 \times 3{,}1416 \times C}{4}$$

D = diametro Cilindro
C = la corsa del pistone

Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati al 1/100 di mm.

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

Se vengono utilizzate delle camere di combustione separate, esse devono essere connesse fra loro da un condotto non riducibile e di cui la sessione minima sarà almeno il 50% della sessione totale di ammissione.

ART. 504.1 - MOTORE ROTANTE

La cilindrata del motore che serve a definire in quale classe un motociclo può prendere parte a una manifestazione è calcolata come segue:

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

V = la cilindrata totale di tutte le camere che compongono il motore
N = numero di giri del motore necessari a completare un ciclo in una camera
Questo motore è considerato come un 4 tempi.

ART. 504.2 - SISTEMA WANKEL

Nel caso del sistema Wankel, con un pistone triangolare, la cilindrata è data dalla seguente formula:
cilindrata = 2 x V x D
V = cilindrata di una sola camera
D = numero di dischi
Questo motore è considerato come un 4 tempi.

ART. 505 - SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, qualunque sia il metodo utilizzato, è vietata in tutte le manifestazioni.

Un motore a 2 o a 4 tempi che rientra in una delle classi riconosciute (calcolando la cilindrata del motore) non verrà considerato sovralimentato nel caso in cui la cilindrata del cilindro motore aggiunta alla capacità totale dei dispositivi di miscelazione del carburante non superi la cilindrata massima della classe in questione.

ART. 506 - PARTE CICLISTICA

Le prescrizioni qui di seguito riportate si applicano a tutti i veicoli delle classi sopraccitate nelle manifestazioni nazionali e territoriali. Prescrizioni diverse possono essere emanate nei Regolamenti Particolari delle gare.

E' proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei perni delle ruote, del forcellone oscillante. é proibito altresì l'uso di qualunque lega leggera per i perni delle ruote. L'utilizzo del titanio è permesso per la costruzione di bulloni e dadi.

Test chimici potranno essere effettuati sul campo di gara:

a) test magnetico (il titanio non è magnetico)
b) test dell'acido nitrico a 3% (il titanio non reagisce. Se si tratta di acciaio, la goccia lascerà una macchia nera)
c) la massa specifica di una lega di titanio è di 4,5-5, dell'acciaio di 7,5-8,7. La massa specifica può essere stabilita pesandone il pezzo e misurandone il suo volume in un vetro graduato riempito d'acqua
d) In caso di dubbio, il controllo dovrà essere effettuato in un laboratorio di controllo di materiali

ART. 506.1 – DEFINIZIONE DI TELAIO

La struttura o le strutture usate per unire il meccanismo di direzione situato sulla parte anteriore del motociclo all'insieme motore/cambio e a tutte le parti che costituiscono la sospensione posteriore.

ART. 507 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Il dispositivo di avviamento è obbligatorio.

ART. 508 - PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE

Una protezione deve essere installata al pignone dell'albero motore

ART. 509 - COMPLESSI DI SCARICO

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo o dei tubi di scarico dei motocicli per una distanza minima di 30 mm. deve essere orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del motociclo (tolleranza + 10_i) e non deve superare l'estremità del corpo del silenziatore per più di 5mm. Tutti i bordi taglienti devono essere arrotondati con un raggio minimo di 2mm

L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve oltrepassare la tangente verticale del pneumatico (vedi fig. 5)

Non è consentito l'uso di sistemi di controllo o parzializzazione meccanica, elettrica ed elettronica sui tubi di scarico e sui silenziatori. Qualsiasi sistema che modifichi, anche parzialmente, la fuoriuscita dei gas di scarico deve

essere permanente.

ART. 510 – MANUBRIO

a) La larghezza del manubrio deve essere minimo 600 mm. e massimo 850 mm.
b) Il manubrio deve essere munito di una protezione imbottita sulla barra trasversale. I manubri senza barra devono essere muniti di una protezione imbottita situata in mezzo al manubrio che ricopre largamente i morsetti di fissaggio del manubrio.
c) Le estremità del manubrio devono essere chiuse con materiale solido o ricoperto di gomma.
d) E' obbligatorio montare dei fermi (diversi dagli ammortizzatori di sterzo) che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo, per evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.
e) I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.
f) I paramani se utilizzati, devono essere di materiale resistente alle rotture, avere una apertura permanente per la mano; i paramani fissati ai due lati di ciascuna manopola devono intendersi regolari e utilizzabili.
g) E' vietata la riparazione per saldatura dei manubri in lega leggera.

ART. 511 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Tutte le leve di comando (freni, frizione, ecc.) devono essere munite alle loro estremità di una sfera del diametro minimo di 16 mm. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva; può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm)
Tutte le leve di comando (freni, frizione, ecc.) devono essere munite alle loro estremità di una sfera del diametro minimo di 16 mm. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva; può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm

ART. 512 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

a) Questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.
b) I motocicli devono essere equipaggiati di un interruttore o un bottone funzionante, che si trova sul manubrio (a portata di mano), che spenga il motore.

ART. 513 - POGGIAPIEDI

I poggiapiedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale e una protezione integrale con un raggio minimo di 8 mm. deve trovarsi all'estremità del poggia piede.
Le estremità dei poggiapiedi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8 mm, se i medesimi non sono pieghevoli o gommati.

ART. 514 - FRENI

Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci, uno su ciascuna ruota, che funzionino indipendentemente.

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) E' 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 anteriore e posteriore, 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. 519 con esclusione dei punti d), e), f), g)

ART. 518.4 - PNEUMATICI CHIODATI

a) 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.
b) 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.
c) Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, il metodo di montaggio, etc. devono essere conformi al codice della strada

ART. 519 - TARGHE PORTANUMERO

Su ogni motociclo, sono obbligatorie tre targhe porta numero che rispettino le seguenti specifiche:
a) essere fabbricate in materiale rigido e solido, di forma quadrilatera, e devono misurare 285 x 235 mm. al minimo;
b) possono essere leggermente bombate (ma non più di 50 mm. dalla superficie piana) e non devono essere nascoste alla vista o piegate;
c) una targa deve essere posta anteriormente, inclinata non più 30° dalla verticale; le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo, rivolte verso l'esterno ed in posizione verticale;
d) devono essere fissate in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del pilota in posizione di guida;
e) anziché utilizzare delle targhe porta numero separate, uno spazio avente le stesse dimensioni può essere dipinto (con colori opachi) o fissato sull'intelaiatura.
f) Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari, le dimensioni minime delle cifre devono essere:
   - altezza: 85mm
   - larghezza di ogni cifra: 60mm
   - larghezza dei tratti: 15mm
   - spazio tra le cifre: 15mm
a) Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.
a) Le targhe laterali devono essere situate al di sopra dell'orizzonte passante per il centro della ruota posteriore; il dorso anteriore delle targhe laterali deve essere posteriore alla linea verticale passante a 200 mm. di distanza all'indietro dei poggiapiedi del pilota.

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

a) 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.
b) È consigliato indossare una protezione dorsale o un gilet con delle protezioni anteriori e posteriori.
c) Per tutti i piloti inferiori di 18 anni è obbligatorio indossare pettorina e paraschiena. E' consigliato per gli stessi piloti l'uso del collarino, che diventerà obbligatorio dal 2009.

ART. 522 - CASCO

Durante le gare di enduro, i piloti devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente e in buono stato (vedi figura 6).
Quando un pilota è in sella ad una moto, il suo casco deve essere correttamente fermato con cinturino.

ART. 522.1 - OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Per le gare nazionali la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione valida. La targhetta di omologazione riporta una "E" maiuscola seguita da un numero che indica il paese che ha rilasciato l'omologazione. Sulla targhetta sono riportati due serie di numeri, le prime due cifre della prima serie sono la versione dell'omologazione. I caschi possono essere utilizzati con versione dell'omologazione 01 – 02 – 03 – 04 – 05.
La rispondenza del casco usato alla validità dell'omologazione, specie in caso di occultamento di precedenti urti con riverniciature o altri artifizi per superare il controllo, è lasciata alla piena responsabilità del pilota.

ART. 523 - OCCHIALI E VISIERE

a) L'uso di occhiali, occhiali di protezione o visiere è autorizzato, purché realizzati con materiale infrangibile.
b) La visiera non deve essere parte integrante e inamovibile del casco.
c) Non devono essere utilizzate delle protezioni che provocano problemi e difficoltà alla visibilità.

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. 525 - MOTOCICLI PERICOLOSI

Se durante la gara, un C.d.G. constata un difetto a una moto e che potrebbe costituire un pericolo per gli altri piloti, lo notificherà al Direttore di Gara o al suo sostituito; è loro responsabilità escludere la moto dalla corsa.

ART. 526 - PROVE FONOMETRICHE

- La rumorosità dovrà essere contenuta nei limiti sotto indicati e verrà controllata con un fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del tubo di scarico, ad un angolo di 45° (± 10°) misurato dalla linea mediana della parte terminale del medesimo e ad una altezza di 20 cm. minimo dal suolo. Se questo non fosse possibile, la misura potrà essere effettuata inclinando a 45° verso l'alto il microfono.
- Unicamente durante il controllo del rumore, ogni motociclo deve essere munito di una prolunga (min. 30cm) al cavo della candela. Un'estremità di questa prolunga deve essere inserita nel cappuccio della candela originale, mentre l'altra estremità è munita di un cappuccio fissato normalmente sulla candela d'origine.
- Il pilota deve mantenere il proprio motore in funzione con il cambio in folle e deve gradualmente aumentare il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto. Le misure fonometriche devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione

dipende sia dalla velocità media del pistone, sia dalla corsa del pistone (per i valori vedi tabella relativa).

- I RPM dipendono dalla velocità media del pistone corrispondente al ciclo del motore. I RPM sono espressi dall'equazione seguente:

$$N = \frac{30{,}000 \times cm}{l}$$

N = RPM richiesti per il motore
cm = velocità media fissata dal pistone in m/s
l = corsa del pistone in mm

Il livello del rumore per i motori pluricilindrici deve essere misurato a ogni estremità dei tubi di scappamento

Corsa in mm.			Corsa in mm.		
30	11.000	giri	66	5.000	giri
31	10.645	"	67	4.925	"
32	10.313	"	68	4.853	"
33	10.000	"	69	4.783	"
34	09.706	"	70	4.714	"
35	09.429	"	71	4.648	"
36	09.167	"	72	4.583	"
37	08.919	"	73	4.521	"
38	08.684	"	74	4.459	"
39	08.462	"	75	4.400	"
40	08.250	"	76	4.442	"
41	08.049	"	77	4.286	"
42	07.857	"	78	4.231	"
43	07.674	"	79	4.177	"
44	7.500	"	80	4.125	"
45	7.333	"	81	4.074	"
46	7.174	"	82	4.024	"
47	7.021	"	83	3.976	"
48	6.875	"	84	3.929	"
49	6.735	"	85	3.882	"
50	6.600	"	86	3.837	"
51	6.471	"	87	3.793	"
52	6.346	"	88	3.750	"
53	6.226	"	89	3.708	"
54	6.111	"	90	3.667	"
55	6.000	"	91	3.626	"
56	5.893	"	92	3.587	"
57	5.789	"	93	3.548	"
58	5.690	"	94	3.510	"
59	5.593	"	95	3.474	"
60	5.500	"	96	3.438	"
61	5.410	"	97	3.402	"
62	5.323	"	98	3.367	"
63	5.238	"	99	3.333	"
64	5.156	"	100	3.300	"
65	5.077	"			

ART. 526.1 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

Il rumore di fondo non deve superare un livello di 80 decibel in un raggio di 5 Mt. dal motociclo, durante le operazioni di verifica (vedi anche fig. 9 - N.N.).
Gli strumenti utilizzati per i controlli del rumore devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.
Correzione:
- Strumento di tipo 1: sottrarre 1 dB/A
- Strumento di tipo 2: sottrarre 2 dB/A

Il Fonometro deve essere munito di un calibratore per il controllo e l'aggiustamento del Fonometro durante i periodi di utilizzo.
Data l'influenza della temperatura ambientale sui controlli del rumore, tutte le cifre sono esatte a 20°C.
Per i controlli effettuati a temperature inferiori a 10°C, ci sarà una tolleranza di +1 dB/A.
Per i controlli effettuati a temperature inferiori a 0°C, la tolleranza sarà di +2 dB/A.
I test non si effettueranno in caso di pioggia o di umidità eccessiva. I motocicli considerati eccessivamente rumorosi dovranno essere testati individualmente se le condizioni lo permettono.
Nel caso di presenza di vento moderato, i motocicli dovranno essere rivolti verso il vento (i rumori meccanici si dirigeranno in avanti, lontano dal microfono).
Dovranno essere utilizzati degli strumenti di misura a risposta "lenta".
La posizione A sarà inserita sul comando dello strumento di misura del suono.
Arrotondare sempre all'unità inferiore: 94.9 dB/A = 94 dB/A
Tutte le tolleranze sono cumulative.

ART. 526.2 – LIMITI DI RUMORE IN VIGORE

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

TABELLA INFORMATIVA

Allegato n. 1

STRADE				C. O.	C. T.	(simbolo rifornimento)	(P. S.)
I	II	III	IV				
Ottime	Buone	Mediocri	Cattive	Controllo orario	Controllo timbro	Rifornimento	Prove speciali

LOCALITÀ	partenza ore 7	Km. Parziali	Km. C. O.	Km. Totali	Strade	TEMPO ASSEGNATO A min.	A h. min.	B min.	B h. min.
[illegible] P. S. ACCELERAZIONE [illegible] SAN LUCIO [illegible] - San Lorenzo [illegible]	P P.S.A.C.C. C.T. C.O.	 2 4 4 3	13	13	I I I II - IV III - II - I III - I	21'	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible] [illegible]	 C.T. C.O.	6,5 1,5 4	12	25	II - IV - III IV III - II	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
P. S. CROSS COUNTRY [illegible] VALLE DI TESE [illegible] FINO DEL MONTE [illegible]	 C.T. C.O.	0,5 0,5 4 8 3	20	45	 II - III III - IV II - IV - III I	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]	 C.T. C.O.	7,5 4 3 0,5	20	65	II - IV - III II - III IV - II II	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]	 C.T. C.T. C.O.	3 3 6,5 3 3,5 1	19	84	I - IV II I - III I - II II - III I	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SAN LUCIO [illegible]	C.T. C.O.	5 7	12	[illegible]		[illegible]	[illegible]	21'	[illegible]
[illegible] [illegible]	C.T. C.O.	[illegible] 4	12	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
P. S. CROSS COUNTRY VALLE DI TESE FINO DEL MONTE [illegible]	P.S. CROSS C.T. C.O.	3,5 7,5 9	20	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible]	C.T. C.O.	11,5 [illegible]	20	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible] [illegible]	C.T. C.T. C.O.	[illegible] [illegible] [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	31'	[illegible]
SAN LUCIO [illegible]	C.T. C.O.	[illegible] 7	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	21'	[illegible]
[illegible] [illegible]	C.T. C.O.	[illegible] 4	12	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
P. S. CROSS COUNTRY VALLE DI TESE FINO DEL MONTE [illegible]	P.S. CROSS C.T. C.O.	3,5 7,5 9	20	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible]	C.T. C.O.	11,5 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]	C.T. C.T. A.	[illegible] 6,5 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

TABELLA DI MARCIA

Allegato n 2

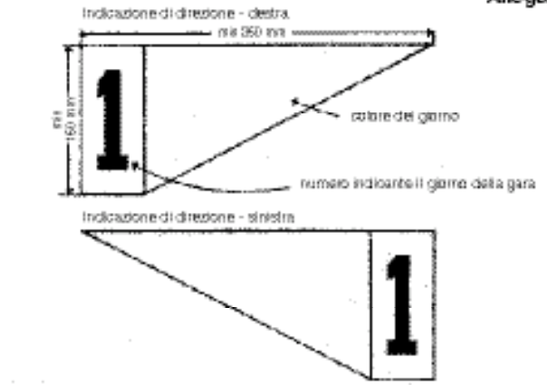
Numero di gara		Gruppo
	TABELLA DI CONTROLLO	

LOCALITÀ PARTENZA	TEMPO SETTORE A	TEMPO SETTORE B	Orario effettivo	Penalità

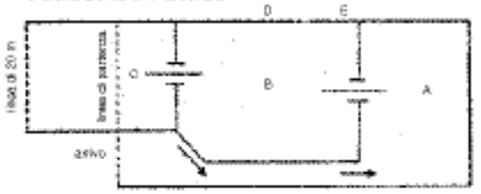
Visto Direttore di Gara	Visto Segret. di Gara	TOTALE PENALITÀ	M inuti pen.

N. di gara	Gruppo	Visto Segretario	Visto Comm. Delegato
Solo presentando questo cartellino completo di tutti i visti potrete ritirare il motociclo dal P.C.		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

SEQUENZA OPERAZIONI PRELIMINARI

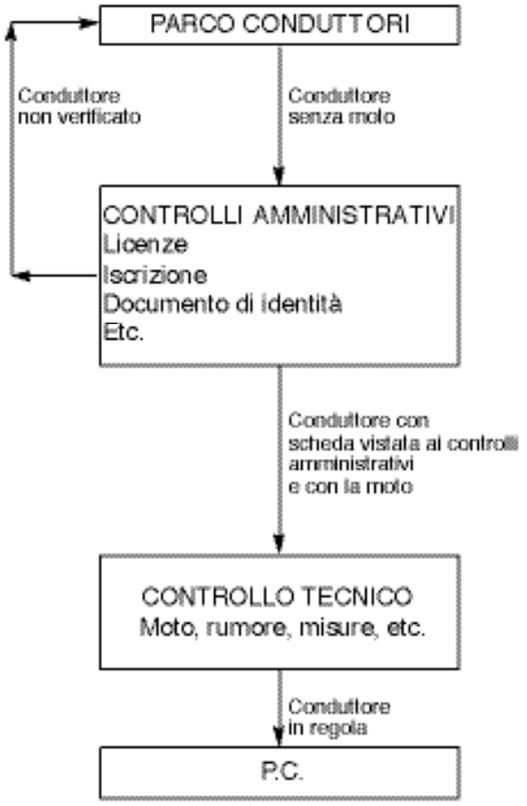


Fig. 2

TARGHE PORTANUMERO
E TIPOLOGIA DELLE CIFRE

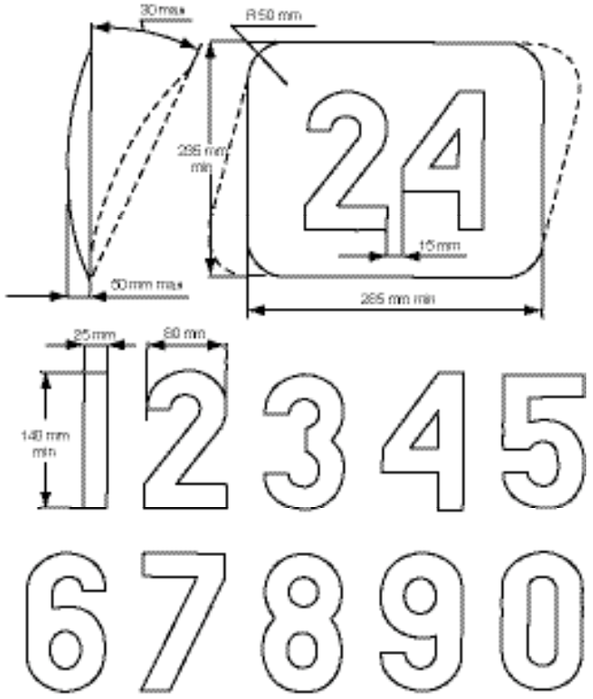


Fig. 3

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

Fig. 5

ETRTO

[LI = 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.

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	40	140	80	450	120	1400	160	4500	200	14000	240	45000
1	46.2	41	145	81	462	121	1450	161	4625	201	14500	241	46250
2	47.5	42	150	82	475	122	1500	162	4750	202	15000	242	47500
3	48.7	43	155	83	487	123	1550	163	4875	203	15500	243	48750
4	50	44	160	84	500	124	1600	164	5000	204	16000	244	50000
5	51.5	45	165	85	515	125	1650	165	5150	205	16500	245	51500
6	53	46	170	86	530	126	1700	166	5300	206	17000	246	53000
7	54.5	47	175	87	545	127	1750	167	5450	207	17500	247	54500
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	61.5	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	65	53	206	93	650	133	2060	173	6500	213	20600	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	77.5	59	243	99	775	139	2430	179	7750	219	24300	259	77500
20	80	60	250	100	800	140	2500	180	8000	220	25000	260	80000
21	82.5	61	257	101	825	141	2575	181	8250	221	25750	261	82500
22	85	62	265	102	850	142	2650	182	8500	222	26500	262	85000
23	87.5	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	92.5	65	290	105	925	145	2900	185	9250	225	29000	265	92500
26	95	66	300	106	950	146	3000	186	9500	226	30000	266	95000
27	97.5	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	115	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	1215	155	3875	195	12150	235	38750	275	121500
36	125	76	400	116	1250	156	4000	196	12500	236	40000	276	125000
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

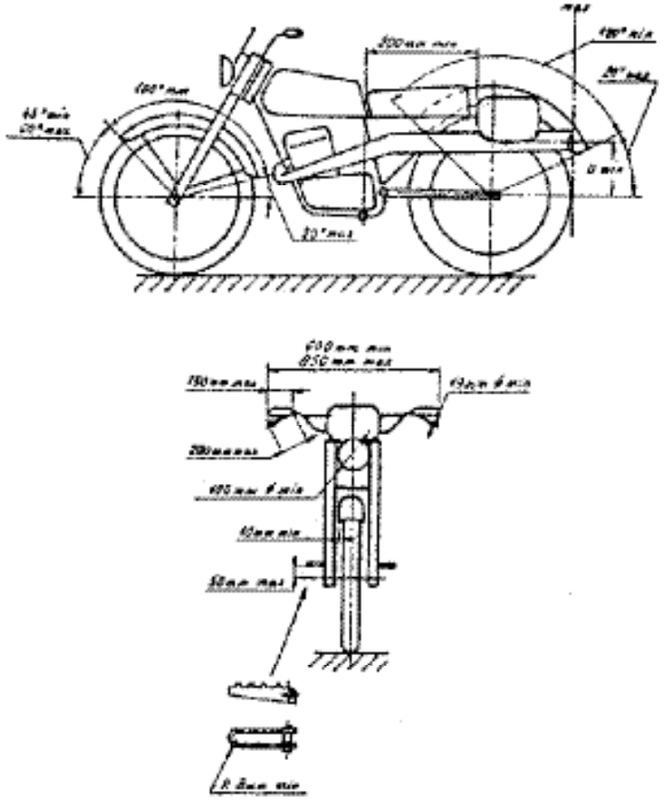


Fig. 6

DIECI REGOLE SUI CASCHI

1 - Scegliere la giusta misura misurando la sommità della testa.
2 - Verificare che non ci sia gioco da una parte all'altra.
3 - Stringere bene il cinturino.
4 - Con la testa piegata in avanti provate a sollevare il casco per assicurarvi che non possa essere tolto in questo modo.

5 - Verificare se potete guardare bene al di sopra della spalla.
6 - Assicurarsi che non ci siano ostacoli alla vostra respirazione nel casco e non coprirsi mai il naso o la bocca.
7 - Non circondare mai il collo con una sciarpa, perchè questa impedisce all'aria di entrare nel casco. Non portare mai una sciarpa sotto il cinturino.
8 - Assicurarsi che la visiera possa essere aperta con una mano inguantata.
9 - Assicurarsi che la parte posteriore del casco abbia una forma tale che vi protegga la nuca.
10 - Acquistate sempre il migliore che possiate permettervi.

INFORMATIVA SULL'OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Fig. 7

l "22" è il numero della risoluzione CEE firmata a suo tempo a Ginevra dall'Italia e dalle altre Nazioni aderenti; tutta la normativa del Regolamento sull'omologazione dei caschi si chiama "UN ECE 22", o semplicemente E 22.
Ad ogni Nazione aderente è stato assegnato un numero; la Nazione dove il casco è stato omologato, viene identificata attraverso il suo numero riportato a fianco della "E" entro il cerchio; avremo quindi i caschi omologati in:

BELGIO	con la sigla "E6" racchiusa in un cerchio
OLANDA	con la sigla "E4" racchiusa in un cerchio
NGHILTERRA	con la sigla "E11" racchiusa in un cerchio
TALIA	con la sigla "E3" racchiusa in un cerchio, ecc.

Tutti questi caschi sono validi per le gare (e per la circolazione stradale) in tutti i Paesi della Comunità Europea, per RECIPROCITÀ fra le Nazioni aderenti e firmatarie del Regolamento E 22; riportiamo in dettaglio i numeri identificativi delle Nazioni ed un disegno esplicativo dell'etichetta di un casco.

Denominazione delle Nazioni (la sigla "E" precede per tutte il numero)

1 : REP. FED. GERM.	8 : CECOSLOVACCHIA	15 : R.D.T
2 : FRANCIA	9 : SPAGNA	16 : NORVEGIA
3 : ITALIA	10 : JUGOSLAVIA	17 : FINLANDIA
4 : OLANDA	11 : INGHILTERRA	18 : DANIMARCA
5 : SVEZIA	12 : AUSTRIA	19 : ROMANIA
6 : BELGIO	13 : LUSSEMBURGO	20 : POLONIA
7 : UNGHERIA	14 : SVIZZERA	21 : PORTOGALLO

SIGLA DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAZIONE

- **22** è la normativa e precede il n. di omologazione (x)
- **112** è invece il n. di omologazione, e cambia per ciascun modello omologato dalla Casa Costruttrice del Casco.

(x) **"22"**: tale numero può essere sostituito dai valori 01 oppure 02 se il casco è stato omologato secondo il 1 od il 2 aggiornamento al REGOLAMENTO BASE UN/ECE 22.

Fig. 8

TABELLA DELLE OMOLOGAZIONI INTERNAZIONALI DEI CASCHI

ECE 22 - 03 & ECE 22 - 04 (EUROPE)
Approval number should always begin with 03 as indication of 22 - 03 & 04. Below the approval number is the serial production number . (Label on retention system or comfort interior).

(GREAT - BRITAIN)
BS. 6658 TYPE. A.
(OFF - ROAD) TYPE.. B.
(Label on the outside affixed).

(AUSTRALIA) AS - 1698.
(Label on the outside affixed).

(USA) D.O.T . FMVSS - 218.
A sticker or printed lettering on the back of the helmet.

(FRANCE) AFNOR S - 72 - 305.
The above number is the serial number. The below number is the approval number .
(Label on the inside affixed).

(JAPAN) JIS.T8133/1982 CLASS C.
The paper label is affixed on the inside of the helmet The number is a production serial number .

(USA) M85. and or Snell M90.
(Label affixed inside the helmet).

Fig. 9

NORME DI TUTELA AMBIENTALE

RACCOMANDAZIONI PER INCORAGGIARE UN COMPORTAMENTO ECOLOGICO DA PARTE DEL PUBBLICO

Le persone che verranno alla manifestazione possono avere un ruolo importante nel mantenimento dell'ambiente pulito ed intatto.
Ecco qualche suggerimento:

- Una cooperazione con la polizia municipale, scegliere le strade di accesso alla gara che causano meno disagio possibile alle zone circostanti.
- Fornire segnalazioni chiare che indichino la direzione del luogo della manifestazione.
- Non permettere il parcheggio in punti pericolosi.
- Evitare un'eccessiva concentrazione di persone nelle zone considerate a rischio.
- Mettere a disposizione sufficienti installazioni sanitarie.
- Informare il pubblico sul comportamento da tenere per l'ambiente.

RACCOMANDAZIONI PER GLI ORGANIZZATORI:

DISPOSIZIONI A FAVORE DELL'AMBIENTE:

- Fare delle modifiche per impedire l'inquinamento del suolo al parco conduttori.
- Devono essere prese delle misure per fare in modo che:
- La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, ecc, non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.
- I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita devono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non vanno lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.
- I rifiuti devono essere recuperati e asportati in base alle esigenze.

PUBBLICITÁ

- Non attaccare niente sugli alberi.
- Piazzare i pannelli pubblicitari solo con l'autorizzazione del proprietario del bene in questione.
- Al momento di affiggere manifesti o volantini tenere in considerazione i regolamenti comunali.

PARCO CONDUTTORI

- Mettere a disposizione dei contenitori in quantità sufficiente per i rifiuti.
- Prevedere un contenitore per gli oli usati.
- Prevedere delle installazioni sanitarie in quantità sufficiente.

DOPO LA MANIFESTAZIONE

- Le frecce, i cartelli indicatori, i pannelli di affissione ed i manifesti devono essere tolti.
- I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e dintorni devono essere raccolti e asportati nel modo più veloce possibile.
- Ripristinare immediatamente il percorso se necessario.
- Rimuovere i contenitori dello sporco, dell'olio ecc..