

# Motorally

Annesso IV R.M.M.



# MOTORALLY RAID TT

## ART. 1 REGOLAMENTO PARTICOLARE - APPROVAZIONE

L'organizzazione di gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T deve inoltrare alla Commissione Motorally della F.M.I. la seguente documentazione per ottenere il rilascio del nulla osta e l'approvazione del Regolamento Particolare:

- R.P. in OTTO copie accompagnato dal relativo assegno a copertura dei gravami finanziari;
- planimetria del percorso di gara con riportati tutti i punti di controllo (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A.); Si raccomanda di mantenere segrete il più possibile tali informazioni.
- pianta organica dello staff organizzatore ed elenco del personale di servizio;
- conferma scritta della presenza del Centro Classifiche autorizzato;
- conferma scritta della presenza dei Radioamatori;
- pianta organica del Servizio Sanitario;
- pianta della dislocazione di Parco Piloti, area Partenza/Arrivo, zona O.P.

Dopo avere verificato che l'organizzazione è in regola per lo svolgimento della manifestazione, la Commissione Motorally invia la documentazione alla C.T.S.N. della F.M.I. per l'approvazione del R.P..

Ad approvazione avvenuta l'organizzazione deve provvedere alla stampa del R.P., del quale si può divulgare anche uno stralcio, purché esso riporti data e luogo delle O.P. e gli orari delle stesse.

Si consiglia di indicare gli itinerari più comodi per raggiungere la sede delle O.P..

## ART. 2 - DEFINIZIONE

Il Campionato Italiano Motorally è costituito da un minimo di tre gare di un giorno a regolarità di marcia su percorsi di vario tipo, anche aperti al traffico, ma sempre nel rispetto delle Norme del Codice della Strada.

Le gare del C.I.M.R. perseguono lo scopo di introduzione alle discipline fuoristradistiche e motorallystiche, pertanto i percorsi dovranno essere accessibili anche a piloti che affrontino per la prima volta competizioni in fuoristrada. Il Campionato Italiano Raid Tuttoterreno si svolge su tre (3) prove di più giorni e un minimo di una (1) prova iscritta a calendario, ed organizzata secondo quanto prescritto nel presente Regolamento.

Si definiscono gare di Raid Tuttoterreno le gare di resistenza e di regolarità di marcia che si svolgono su percorsi di vario tipo, anche aperti alla normale circolazione stradale, ma sempre nel rispetto delle Norme del Codice della Strada. Una gara di Raid Tuttoterreno non può avere durata inferiore a tre giorni di gara.

I percorsi delle gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T devono obbligatoriamente essere indicati dall'apposito ROAD-BOOK consegnato ai piloti partecipanti. Solo in caso di gravissimi motivi di sicurezza o di circostanze eccezionali avvenute durante lo svolgimento della gara, il D.d.G. può prevedere tratti segnalati.

## ART. 3 - SIGLE E NOMENCLATURE USATE

D. d. G.	= Direttore di Gara
C. d. G.	= Commissario di Gara
U. d. G.	= Ufficiale di Gara
R. P.	= Regolamento Particolare
O. P.	= Operazioni Preliminari
C. O.	= Controllo Orario
C. T.	= Controllo a Timbro

T. C.	= Tabella di Controllo
R. B.	= Road Book
I. P. S.	= Inizio Prova Speciale
P. S.	= Prova Speciale
F. P. S.	= Fine Prova Speciale
P. C.	= Parco Chiuso
C.I.M.R.	= Campionato Italiano Motorally
C.I.R.T.T.	= Campionato Italiano Raid Tutto Terreno

#### ART. 4 - PARTECIPAZIONE

Possono partecipare alle gare di Motorally e Raid TT:

- I piloti in possesso di licenza nazionale enduro e motocross F.M.I., compresi coloro che sono in possesso di licenza territoriale partecipando solo al trofeo ANGELO CAVANDOLI, o **Trofeo 50** potranno partecipare a tutti i Campionati Italiani C.I.M.R. e C.I.R.T.T. in regola con le norme prescritte dal Codice della Strada.

- I piloti con licenza Senior motocross o di licenza Senior Enduro con titolo di merito Assoluti o Elite non sono ammessi alla classe marathon.

- Le squadre di Moto Club, di Team Indipendente o di Industria possono avere nella propria composizione piloti delle stesse classi e categorie, un pilota già iscritto in una squadra di Team Indipendente o di Industria, non può far parte di una squadra di Moto Club e viceversa.

Le squadre di Motoclub verranno chiamate nelle classifiche con il nome registrato come Motoclub, senza alcuna aggiunta e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti di almeno due cilindrate differenti e tutti iscritti allo stesso Motoclub.

Le squadre di Team Indipendenti devono essere regolarmente affiliate come tali presso la F.M.I e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti di almeno due cilindrate differenti. La composizione della squadra dei Team, più due riserve, dovrà essere la stessa per tutto il campionato e dovrà essere comunicata alla prima prova di Campionato Italiano. Le riserve verranno inserite nelle squadre solo in caso di assenza alla gara di uno o più titolari.

Le Squadre di Industria o Marca Motociclistica devono comprendere motocicli della stessa Marca e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti di almeno due cilindrate differenti.

- I piloti di ogni squadra esclusa quella dei Team, possono essere sostituiti ad ogni gara.

- Le Squadre devono essere iscritte sugli appositi moduli, compilati in modo chiaro e completo in sede di O.P.

Nel C.I.R.T.T qualora la gara sia iscritta nel calendario internazionale, i piloti dovranno essere titolari di licenza nazionale o internazionale, inoltre sarà ammessa la partecipazione di piloti di altre nazionalità purché in possesso di licenze F.I.M. e di nulla osta rilasciato dalla Federazione di appartenenza. Tali piloti stranieri, pur partecipando alle gare previste, non riceveranno alcun punteggio previsto per il Campionato Italiano, **ma potranno essere inseriti nella composizione delle squadre ed acquisiranno il punteggio unicamente per la classifica di squadra della gara, non del campionato.**

L'organizzazione si riserva il diritto di rifiutare le iscrizioni incomplete o illeggibili e comunque senza doverne motivare le ragioni.

L'organizzazione, per motivi logistici o di sicurezza, può limitare il numero dei partecipanti.

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°		

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

**Per la classifica finale nel C.I.M.R. e C.R.T.T. non si effettuano scarti, con esclusione del Trofeo Cavandoli**

**Se al termine dei campionati e del Trofeo 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.**

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

**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.**

#### ART. 5 - MOTOCICLI

Sono ammessi alle gare di Motorally e Raid TT i motocicli rispondenti alle prescrizioni di cui all'annesso I - R.M.M. ed a quelle del Codice della Strada. Pertanto dovranno essere muniti di targa originale fissata in modo irremovibile, della carta di circolazione e del contrassegno di assicurazione ai sensi della legge del 24/12/1996 N. 990.

Non è ammessa la targa prova.

Nelle gare di tipo Baja è obbligatorio avere il porta Road Book ad avvolgitore e Road Book montato.

Tutte le caratteristiche e le prescrizioni del Codice della Strada vengono lasciate, nei confronti della Legge, alla piena responsabilità del pilota.

La cilindrata del motociclo è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifica finale.

I motocicli dovranno essere dotati di pneumatici rispondenti alla normativa enduro.

I motocicli si dividono sostanzialmente in:

Classi 125, 250, 450, 600, pluricilindrici.

A tali classi accedono tutti i motocicli sostanzialmente concepiti per le competizioni fuoristrada ed i prototipi, purché in regola con il Codice della Strada e dotati di contachilometri e porta Road book. Nelle gare del C.I.R.T.T i piloti di queste classi potranno avere un motore completo di ricambio da utilizzare, oltre a quello già montato sulla moto, tale motore dovrà essere punzonato in sede di verifiche tecniche.

Classe marathon:

A tale classe accedono i motocicli riportati nell'allegato n. 11, che sono cioè sostanzialmente concepiti per il fuoristrada turistico, regolarmente commercializzati e che comprendano le seguenti caratteristiche:

a) Omologazione

Il motociclo deve essere regolarmente omologato per il trasporto di due persone (pilota e passeggero);

b) Strumentazione:

Il motociclo deve essere dotato di tachimetro, contachilometri e porta Road book;

c) Impianto elettrico:

Il motociclo deve essere dotato di impianto elettrico a 12 volts con batte-

ria, salvo i casi speciali dei motocicli ammessi nell'elenco;

d) Lubrificazione:

I motocicli con motore a ciclo a due tempi devono essere equipaggiati con impianto per la miscelazione automatica di olio e benzina, tranne nei motocicli della classe 50 Serie, che possono anche essere alimentati a miscela olio/benzina;

e) pesi minimi devono essere quelli riportati nell'omologazione (a secco e peso teorico conducente = 75 Kg .

I seguenti particolari devono rimanere originali come prodotti dal costruttore:

- il motore deve rimanere originale completo di tutti i suoi accessori (carburatore/iniezione, accensione, alternatore, sistema avviamento)
- il telaio (struttura che collega i sistemi di sterzo anteriore, il motore ed i sistemi di sospensione posteriore)
- il tipo di ruota (raggi, cerchio in lega ) ed il mozzo ruota
- la forcella anteriore, il forcellone e gli ammortizzatori
- la scatola filtro
- i freni.

Le seguenti modifiche ai particolari sopra riportati sono ammesse:

- sostituzione delle molle e olio agli ammortizzatori anteriori
- sostituzione delle molle e olio dell'ammortizzatore/i posteriore
- cerchio ruota e raggi (il mozzo può essere modificato per adattarlo a raggi di dimensioni superiori)
- dimensione dei getti del carburatore
- l'elemento filtrante può essere rimosso o sostituito
- il materiale degli elementi di attrito dei freni.

Quanto sopra indicato non obbligatorio, può essere sostituito/modificato/eliminato, sempre senza apportare modifiche da rendere il motociclo pericoloso.

Il limite massimo rumorosità deve rimanere entro i 94 DB, misurata secondo la normativa enduro

f) i motocicli raffreddati a liquido con ciclo a quattro tempi dovranno avere montata di serie un'elettroventola funzionante al radiatore.

Nelle moto della classe marathon non sono ammesse le alternative a parti meccaniche non modificabili che non siano montate originariamente in Fabbrica;

Nelle gare Raid TT e Baja è possibile montare un serbatoio supplementare, purché di tipo omologato **e deve essere montato nella parte posteriore del motociclo.**

Le case costruttrici dovranno consegnare entro il 31/10 di ogni anno al Coordinatore FMI di settore, le richieste di omologazione alla classe marathon dei nuovi modelli o aggiornamenti che intendono iscrivere per l'anno sportivo successivo, completando con la documentazione fotografica del modello o copia dei depliant commerciali, copia dei DGM o analoghi modelli Europei, copie dei disegni e spaccati delle seguenti parti:

- sospensioni anteriori e posteriori;
- freni anteriore e posteriore;
- carburatore/iniezione (corpo farfallato)
- caratteristiche e fotografia o disegno del sistema di accensione con i vari riferimenti di riconoscimento.

Le richieste che perverranno successivamente al 31/10, nel primo anno parteciperanno alle classi 125, 250, 450, 600, mentre saranno iscritte alla classe marathon nel successivo

## ART. 6 - GRUPPI E CLASSI

Le classi di appartenenza dei motocicli sono le seguenti:

- 125: 125cc 2 tempi e 250 4t
- 250: oltre 125cc 2 tempi

450: oltre 250 cc 4 tempi a 450 cc 4 tempi

600: oltre 450 cc 4 tempi

T1 plucilindrici

T2 femminile

T3 marathon: moto di serie (vedi elenco allegato dei modelli)

Solo Trofeo non Campionato Italiano

50 cc riservata a piloti di età massima 18 anni

Licenze territoriali trofeo ANGELO CAVANDOLI

Trofeo Angelo Cavandoli riservata ai piloti che parteciperanno ai Campionati Italiani Raid TT e Motorally con licenza Territoriale. In concomitanza con le gare dei suddetti campionati italiani potranno partecipare i piloti con licenza Territoriale con classifica a parte e senza distinzioni di classe, venendo quindi iscritti unicamente al trofeo Cavandoli.

I piloti del trofeo Cavandoli partiranno in ogni gara dopo tutti i piloti partecipanti alla gara stessa e prenderanno punteggio unicamente nella classifica loro riservata secondo la divisione 25 - 1°, 20 - 2°, 16 - 3° etc..

**Nelle gare di Campionato Italiano Raid TT verrà assegnato il punteggio di cui sopra con riferimento alla classifica finale di ognuna delle 3 prove in calendario.**

**Al termine del CIMR e del CIRTT al fine della classifica finale del Trofeo Cavandoli saranno scartati 3 risultati, si possono scartare le prove dei due campionati dove il pilota non era presente .**

**I primi 3 classificati del trofeo Cavandoli non potranno competere con licenza Territoriale nelle stagioni successive.**

I concorrenti del trofeo 50 cc e quelli con licenza territoriale non potranno essere inseriti nella composizione delle squadre.

Le classi saranno considerate composte con un totale di almeno cinque concorrenti verificati, con esclusione della classe femminile che sarà composta con un minimo di tre.

Nel caso che una classe non sia costituita per mancanza di partecipanti, i suoi iscritti saranno inclusi nella classe immediatamente superiore.

In caso di mancata composizione delle classi 125 e plucilindrici i piloti verranno inclusi rispettivamente nelle classi 250 e 600; in caso di mancata composizione della classe marathon i piloti saranno inclusi nelle classi 125,250,450,600, a seconda della cilindrata e del tipo di moto.

Ai fini dei Campionati Italiani, i Titoli verranno assegnati solo in quelle classi che avranno un totale di partecipanti sufficiente per la composizione della classe stessa nel complesso di tutte le gare del Campionato.

Le classi non costituite prenderanno i punti assegnati alla classe stessa solo nel caso che nel complesso del Campionato ci sia un numero di piloti sufficiente a costituire la classe, altrimenti i piloti delle classi non costituite verranno considerati a tutti gli effetti come piloti delle classi alle quali verranno accorpati.

Possono partecipare alle sole classi 125, 250, 450, 600 e plucilindrici quei piloti che nel **2004** si siano classificati nelle prime cinque posizioni dell'assoluta gruppo Competizione.

I vincitori della Classifica Assoluta e di ogni classe marathon compreso, non potranno più correre nella classe marathon.

Per la vittoria dei Campionati Italiani Motorally e Raid TT sarà premiato il vincitore della classifica assoluta, tutte le classi le Squadre di Moto Club, Team Indipendente e Industria; per il C.I.M.R varrà la somma dei risultati di ogni singola giornata di gara. Nel C.I.R.T.T varrà la somma dei risultati di ogni singola giornata di gara.

## ART. 7 - PERCORSI

Il percorso di gara deve comprendere tratti di strada non asfaltata almeno pari al 50% del suo sviluppo e deve essere percorribile in ogni condizione climatica. I percorsi fuoristradistici devono essere raggiungibili con auto fuo-

ristrada, nel caso questo sia impossibile, l'organizzazione deve predisporre un servizio di controllo adeguato.

La lunghezza del percorso di una prova di C.I.M.R. deve essere orientativamente compresa tra i 120 e i 180 Km.

La lunghezza massima giornaliera delle gare di C.I.R.T.T non può superare i 500 Km; fra lo svolgimento di ogni tappa o giornata di gara deve intercorrere un intervallo minimo di 8 (otto) ore.

I piloti devono attenersi scrupolosamente a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, comprese eventuali ordinanze particolari di Polizia Urbana delle località attraversate; copia di dette disposizioni dovrà essere affissa dagli Organizzatori in sede di O.P..

Le località di partenza, controllo e arrivo devono essere ubicate secondo i criteri riportati nel regolamento organizzativo.

Fac - Simile di eventuali segnali usati sul percorso deve essere esposto in sede di O.P. ed indicato nel R.B..

Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara su decisione del D.d.G., qualora si verificassero stati di forza maggiore ed in modo che all'atto della modifica nessun pilota si trovi ad esserne avvantaggiato o sfavorito.

Il D.d.G. può annullare un C.O. che ricada in un tratto di percorso ritenuto dallo stesso D.d.G. irregolare.

Il pilota deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato dal R.B. e transitare nelle località in esso indicate; il mancato passaggio in una di queste località, comporta l'esclusione dalla gara, qualora sia constatato da un U.d.G..

E' considerato U.d.G. qualunque maggiorenne e tesserato F.M.I. sia indicato in questa mansione dal D.d.G..

La lista completa degli U.d.G. deve essere esposta dagli Organizzatori in sede di O.P..

**Ogni infrazione effettuata dai piloti e rilevata da un Ufficiale di Gara o da un Commissario di Gara, sarà punita con le penalità di regolamento.**

Il percorso di gara dovrà essere percorso da due motociclisti apripista muniti di radio, che dovranno percorrere l'intero percorso di gara circa un'ora prima della partenza del primo concorrente.

E' assolutamente vietato ai piloti di provare o visionare anche a piedi le prove speciali in linea, escluso il fettucciato, a partire da 60 giorni prima della gara. I piloti che mancheranno a tale norma saranno squalificati dalla gara. La loro mancanza sarà annunciata in sede di briefing e pubblicata assieme a tutte le classifiche di gara. I piloti recidivi possono essere squalificati dall'intero Campionato se la Giuria ritiene che ci siano gli estremi per farlo.

## **ART. 8 - ASSISTENZA - PARCO CHIUSO E VEICOLI ASSISTENZA (C.I.R.T.T)**

Per ogni manifestazione o giornata di gara nel C.I.M.R. deve essere predisposto un solo Parco Assistenza compreso tra il 60° e il 150° Km; può anche essere previsto che i piloti transitino due volte dallo stesso Parco Assistenza (percorso ad '8'). Sono tassativamente vietate le assistenze al di fuori dei punti previsti dall'organizzazione. Nei parchi assistenza possono essere effettuate prove fonometriche a campione.

**TUTTE LE SEGUENTI REGOLE VALGONO ESCLUSIVAMENTE PER IL C.I.R.T.T.**

Ai veicoli destinati all'assistenza non dovrà essere applicata nessuna tassa d'iscrizione a parte i servizi dati, non obbligati ad accettarli (es. - corrente elettrica - acqua)

Nelle prove del C.I.R.T.T. è obbligatorio che in ciascuna tappa ci siano almeno 2 (due) P.S. ed un Parco Assistenza intermedio.

### **PARCO CHIUSO (C.I.R.T.T)**

a) Dall'inizio delle verifiche tecniche fino all'orario previsto di partenza della

prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso.

Alla partenza della prima tappa i concorrenti potranno accedere al Parco Chiuso 15 minuti prima della loro partenza.

b) Nei Parchi Chiusi è proibito l'accesso a tutte le persone ad eccezione del pilota, e limitatamente al tempo necessario per depositare il motociclo a motore spento.

### **PARCO ASSISTENZA (C.I.R.T.T)**

a) Le moto saranno considerate in regime di Parco Assistenza nei seguenti casi:

- nell'area di assistenza autorizzata lungo il percorso;
- nell'area di assistenza dopo l'arrivo.

b) Nei Parchi Assistenza le moto potranno essere riparate o assistite esclusivamente dai piloti o dal personale regolarmente autorizzato (meccanici o assistenti).

c) Al controllo d'arrivo di ogni tappa i veicoli dovranno entrare nell'area di Parco Assistenza predisposta dall'organizzazione.

d) Nel Parco Assistenza è concessa l'assistenza meccanica fino all'orario di partenza della tappa successiva.

e) E' assolutamente vietato uscire dal Parco Assistenza con i motocicli in gara, mentre potranno uscire ed entrare liberamente le persone e i veicoli di assistenza.

f) E' vietato l'ingresso nel Parco Assistenza di automezzi, motociclette e personale non autorizzati.

g) La trasgressione alle norme di questo articolo del Regolamento, accertata da un **Ufficiale di Gara** organizzazione, commessa da un pilota o da un assistente, comporta la penalizzazione del pilota che ne ha usufruito nel seguente modo:

- Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;
- Seconda infrazione: penalità forfettaria.

### **VEICOLI E PERSONALE DI ASSISTENZA (C.I.R.T.T)**

Le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T:

a) Ogni veicolo di assistenza iscritto alla gara dovrà esporre la targa assistenza fornita dall'organizzazione sulla parte anteriore del veicolo (vedi allegato).

Questa targa permetterà di parcheggiare nei Parchi Assistenza e di intervenire nelle zone o nei Parchi Assistenza ufficiali.

b) I veicoli che non esporranno la targa assistenza ufficiale di riconoscimento non saranno autorizzati a prestare assistenza.

c) Se un veicolo privo della targa assistenza ufficiale presterà assistenza di qualsiasi tipo, consegnando ricambi o utensili ad un concorrente, il concorrente che ne beneficerà verrà penalizzato nel seguente modo:

- Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;
- Seconda infrazione: penalità forfettaria.

d) L'utilizzo di camper, roulotte o altri mezzi non iscritti in gara, presenti nelle aree del Parco Assistenza e non autorizzati saranno considerati come assistenza illegale.

e) Tutto il personale di assistenza autorizzato dall'organizzazione potrà circolare a bordo dei veicoli di assistenza, accedere ai Parchi Assistenza e intervenire sui veicoli in corsa nelle zone o Parchi Assistenza autorizzati.

L'assistenza di qualunque tipo (interventi sul veicolo, rifornimento di carburante ecc.) ad eccezione di quella medica prestata da personale non autorizzato ad un pilota sarà penalizzata come segue:

- Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;
- Seconda infrazione: penalità forfettaria.

**ASSISTENZA (C.I.R.T.T)**

- a) I piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione.  
Queste zone saranno i Parchi Assistenza di inizio e fine tappa e le Aree di assistenza autorizzata lungo il percorso specificate sul R.B..  
Queste aree saranno considerate come Parco Assistenza, pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il Parco Assistenza quando sono all'interno di esse.
- b) All'esterno delle zone di assistenza autorizzata, lungo tutto il percorso è vietato ricevere assistenza da persone che non siano il pilota stesso o un altro pilota in gara e ricevere pezzi di ricambio da mezzi assistenza, assistenti o da altri mezzi e persone.
- c) L'ASSISTENZA MEDICA è permessa lungo tutto il percorso.
- d) Il rifornimento di carburante è autorizzato esclusivamente nelle zone di assistenza autorizzata e nei distributori di carburante lungo il percorso di gara.
- e) La prestazione di un mezzo assistenza sul percorso di gara, verificata da un **Ufficiale di Gara** o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:  
- Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;  
- Seconda infrazione: penalità forfettaria.
- f) Il tempo da sommare a quello del percorso per l'assistenza deve essere di 15 minuti

**ART. 9 - RIFORMIMENTI (C.I.M.R.)**

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. Nel caso di rifornimento presso una stazione di servizio, questo deve essere eseguito dal pilota presso la pompa di servizio senza l'ausilio di nessun altro che non sia l'addetto della pompa stessa.

**ART. 10 - ISCRIZIONI**

La richiesta di iscrizione e la relativa tassa devono essere spedite all'organizzazione non oltre 15 gg. prima della manifestazione.

I piloti che non invieranno la tassa e l'iscrizione nei tempi stabiliti, pagheranno inderogabilmente la tassa doppia.

Il numero massimo di partenti nel C.I.M.R. è di 300 (trecento), mentre nel C.I.R.T.T è in base alle decisioni degli organizzatori.

Nelle gare di due giorni del C.I.M.R. i piloti possono iscriversi anche ad una sola giornata con le modalità riportate nel R.P. di gara.

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P.e sino a 30 minuti prima della partenza è possibile modificare la composizione della squadra. Il direttore sportivo o il responsabile della squadra deve compilare l'apposito modo specificando:

- denominazione della squadra;
- numero di affiliazione alla F.M.I.;
- residenza e numero telefonico
- numero di gara, cognome, nome, Moto Club, classe di appartenenza di ogni componente della squadra.

Nelle doppie giornate di gara del C.I.M.R un pilota iscritto in tutte e due, dovesse nella prima giornata subire un incidente giudicato dal medico di gara non idoneo a ripartire gli sarà restituita la tassa d'iscrizione.

La quota d'iscrizione di ogni giornata di gara per il C.I.M.R. è: **Euro 60,00** individuale; **Euro 44,00** per piloti under 21; **Euro 28,00** per piloti under 18; **Euro 24,00** per le Squadre di Moto Club; **Euro 60,00** per le Squadre di Team Indipendenti; **Euro 62,00** per Squadre d'Industria o Marca Motociclistica. Dalle quote di iscrizione d'iscrizione, il comitato Motorally tratterà da ciascun Moto Club organizzatore la somma di Euro 13,00, e tale somma sarà utiliz-

zata per coprire le spese della stampa dei road-book in striscia e del Rally Managing Group.

Il Rally Managing Group sarà formato dagli stessi componenti il comitato Motorally coadiuvati da persone di provata esperienza nel campo organizzativo in gare di Campionato Italiano Motorally.

Il Rally Managing Group avrà l'incarico di collaborare attivamente con i vari Moto Club organizzatori delle prove del Campionato Italiano Motorally ; i suoi compiti inizieranno nei mesi precedenti ciascuna prova, allo scopo di coadiuvare al meglio il lavoro dei singoli Moto Club, semplificando il loro operato soprattutto sul campo, grazie alla grande esperienza che caratterizzerà ciascun componente il Rally Managing Group: si provvederà alla ricognizione preventiva del percorso, prima ancora della stesura del road-book, in maniera da perfezionare i percorsi e le prove speciali al più presto.

Sarà inoltre del Rally Managing Group fornire persone che collaboreranno con il responsabile di prova speciale, in maniera tale da avere una persona preparata ed esperta che disponga al meglio il personale di servizio, le postazioni radio, i medici, le ambulanze e così via.

I responsabili di prove speciali saranno poi naturalmente presenti durante lo svolgimento della gara stessa, in modo da poter intervenire con la massima celerità per risolvere eventuali imprevisti o emergenze.

Dalle tasse d'iscrizione inferiore a 60,00 Euro il Comitato tratterà 6,00 Euro per la stampa del road-book in striscia.

Le quote d'iscrizione delle gare del C.I.R.T.T variano a seconda dei servizi erogati dall'organizzazione concordati con la Commissione Motorally F.M.I..

**ART. 11 - OPERAZIONI PRELIMINARI - LOGISTICA**

In fase di apertura delle O.P. si costituisce la Giuria della Gara che sarà composta da:

- il Coordinatore di Settore o un suo incaricato
- il Direttore di gara senza possibilità di voto
- il Commissario Delegato
- il Commissario Tecnico
- un rappresentante dei piloti nominato da loro stessi con possibilità di voto.
- un rappresentante del Te Cam ( Team e club associati motorally) nominato da loro stessi con possibilità di voto.
- **un rappresentante dei piloti del Trofeo Cavandoli come osservatore senza possibilità di voto.**

La giuria si riunisce al termine delle O.P. e prima del briefing per valutare eventuali problemi; subito dopo dovranno intervenire alla riunione anche i responsabili delle P.S.

I concorrenti si devono presentare nel luogo e negli orari prescritti dal R.P. per sottoporsi alle seguenti operazioni:

- verifica licenza di concorrente o pilota;
- verifica del motociclo per la rispondenza tecnica;
- apposizione delle punzonature a mezzo vernice, atte ad identificare il motociclo durante tutta la gara; **in sede di verifica licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione dei road-book al termine della giornata di gara: la mancata restituzione del road book completo comporterà l'applicazione di una ammenda pari a Euro 150.**

Durante le verifiche tecniche verranno punzonati i seguenti particolari:

- 1) telaio
  - 2) motore
  - 3) terminale di scarico e marmitta
- Le moto del gruppo Serie nel C.I.R.T.T avranno punzonate anche:
- 4) forcella anteriore
  - 5) ammortizzatore posteriore
  - 6) ruota anteriore
  - 7) ruota posteriore

I particolari punzonati potranno essere riparati, ma non sostituiti. In qualsiasi momento della gara potrà essere verificata la conformità del mezzo con la scheda di costruzione e l'esistenza delle punzonature sulla moto.

I piloti che durante la gara dovranno sostituire un particolare punzonato della motocicletta verranno penalizzati in ragione di 1 (una) ora per ogni componente sostituito.

Il telaio non potrà comunque essere sostituito, pena l'esclusione dalla gara.

Ai piloti è concesso di sostituire tutte le restanti parti della moto con ricambi corrispondenti (e comunque omologati, nel caso di moto del gruppo Serie).

Il C.d.G. può escludere dalla manifestazione quei motocicli che non diano sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Sulle moto saranno applicate le tabelle portanumero e i numeri previsti dagli organizzatori nel modo più visibile possibile: uno anteriormente e uno su ciascuno dei lati della moto. Gli U.d.G. addetti alle verifiche tecniche dovranno controllare la corretta applicazione delle tabelle portanumero e dei numeri.

Nel C.I.M.R. i piloti che per validi motivi non possono presentarsi alle O.P. negli orari stabiliti, possono effettuare la verifica personale un'ora prima della partenza, sempre che un responsabile del suo Team o Moto Club lo abbia comunicato al C.d.G. ed abbia svolto per conto del pilota le verifiche amministrative (**lasciando un proprio documento identificativo**), tecniche e partecipi al briefing e alla consegna del R.B..

Nel C.I.R.T.T durante le O.P. verranno accreditati e controllati anche i componenti e i veicoli dell'assistenza; ai veicoli saranno apposti gli adesivi nei modi previsti dal R.P..

Durante le O.P. ed al termine della gara, il C.T. potrà controllare a sua descrizione i documenti dei motocicli (carta circolazione, certificato di assicurazione) e la loro rispondenza alle marchiature riportate sui telai: non saranno accettati (o esclusi dalla gara nei controlli di fine gara) i motocicli che hanno il numero di telaio riportato solo su una piastrina rivettata od incollata.

La prova fonometrica dovrà essere effettuata a tutti i piloti appartenenti al gruppo prioritario, e ad almeno al 20% degli iscritti, a discrezione del Commissario Fonometrista.

Il limite massimo di rumorosità non dovrà superare i 94 dB secondo la normativa Enduro. I motocicli che non superano la prima prova, potranno presentare il mezzo una seconda volta.

Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione del CdG. I motocicli che alla verifica supereranno di 2 (due) dB il limite massimo saranno penalizzati di 60" (sessanta secondi). Se ad una seconda verifica il mezzo non supererà la prova, sarà escluso dalla gara.

## ART. 12 - PUBBLICITÀ

La società che detiene il mandato Federale per la cura dell'immagine e la promozione del C.I.M.R. del C.I.R.T.T., è l'unica abilitata ad autorizzare o proibire a suo nome ogni pubblicità prima, durante e dopo lo svolgimento della gara. In mancanza di tale mandato Federale la gestione sarà demandata per il C.I.M.R. ed il C.I.R.T.T. alla Commissione Motorally.

Allo stesso modo la società d'immagine può imporre l'applicazione di adesivi con sponsorizzazioni della manifestazione nelle zone previste dal R.P.. Tali adesivi non potranno essere coperti o occultati in nessuna maniera, e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento. Le dimensioni degli spazi che i piloti devono riservare all'organizzazione nelle gare del C.I.M.R. sono:

- portanumero moto

Nel C.I.R.T.T. sono:

- pettorale pilota

- portanumero moto

- cm 9 x 5 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio

- cm 9 x 5 sulla metà anteriore di ogni lato di ciascuna fiancata portanumero. E' rigorosamente vietato coprire il pettorale o i portanumero con altri sponsor o adesivi.

Ai piloti è possibile apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sui loro motocicli, purché non vada oltre i limiti della pubblica decenza (frasi o parole oscene o offensive) e non usurpi i diritti riservati alla Commissione Motorally o dall'organizzazione.

Nel caso un pilota si rifiuti di apporre la pubblicità degli sponsor previsti dall'organizzazione, dovrà corrispondere agli organizzatori una tassa supplementare pari a cinque volte il valore della quota d'iscrizione (riferita a tassa semplice) già versata per ogni gara del C.I.M.R., ed una penale del 100 % della quota d'iscrizione PILOTA + MOTO già versata in caso di gara del C.I.R.T.T.

Le infrazioni all'uso della pubblicità devono essere sottoposte all'attenzione del C.d.G. che è tenuto ad adottare gli opportuni provvedimenti disciplinari al riguardo.

Nelle gare del C.I.R.T.T l'organizzazione può prevedere per i piloti anche un pettorale (o portanumero da applicare all'abbigliamento di gara) che il pilota è obbligato ad indossare per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il pilota può chiedere all'organizzazione di sostituire il suo pettorale.

I partecipanti, riconoscendo che dalla partecipazione possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente che gli organizzatori disponga del diritto esclusivo di utilizzazione del loro nome e della loro immagine individuale per tutto quello che concerne la loro partecipazione alla gara, così come il diritto di usare le immagini della gara stessa.

Gli organizzatori devono mettere a disposizione della Stampa un suo addetto per accompagnare i giornalisti accreditati lungo il percorso per i servizi fotografici o video.

Tutti i progetti di filmati corti, medi o lunghi metraggi, così come l'utilizzazione commerciale e non dell'immagine delle gare devono ricevere preventivamente l'autorizzazione della Commissione Motorally o degli organizzatori.

## ART. 13 - ROAD BOOK, BRIEFING E TABELLA DI CONTROLLO

### ROAD BOOK E BRIEFING

Il briefing verrà tenuto in un locale adeguato (palestra, grande sala, tendone ecc.) in grado di ospitare tutti i piloti. Il locale dovrà essere munito di impianto di amplificazione, di un tavolo e di sedie.

Il briefing sarà tenuto dal D.d.G., dal responsabile dei percorsi e dal Verificatore F.M.I. alle ore 7,00 della mattina stessa di gara, con consegna dei Road-Book nella mezz'ora precedente.

La consegna dei Road-Book avverrà la mattina stessa della gara alle ore 6,30, all'ingresso del locale usato per il briefing, almeno due addetti dell'organizzazione dovranno consegnare ai piloti il R.B. già in striscia, soltanto dietro presentazione del cartellino delle O.P. che verrà contrassegnato o, nelle gare di più giorni, dopo la riconsegna del R.B. completo del giorno precedente.

Il Road book deve contenere tutte le indicazioni per seguire correttamente il percorso di gara.

Ogni pilota deve ritirare personalmente il R.B., entro i termini prescritti, pena l'esclusione dalla gara.

Se nel corso del briefing verranno spiegate delle correzioni o delle modifiche al R.B., queste dovranno anche essere consegnate ad ogni pilota in forma scritta.

Il R.B. deve essere realizzato secondo il modello riportato in allegato.

Il R.B. è incontestabile.

Il porta Road book ad avvolgitore è obbligatorio per essere ammessi alla partenza, inoltre il R.B. deve essere montato in modo corretto.

**Ogni pilota, anche se ritirato, è tenuto a riconsegnare il road-book**

**completo al termine della giornata. Chiunque mancasse a tale norma è tenuto al pagamento di un'ammenda di 150. In caso di mancato pagamento, il pilota non potrà prendere il via nelle prove successive.**

#### TABELLA DI CONTROLLO

Prima della partenza ad ogni pilota verrà consegnata la T.C. che deve essere configurata come indicato nell'allegato.

La T.C. verrà consegnata ai piloti unicamente con la colonna TEMPI PARZIALI DI PERCORRENZA compilata. La T.C. deve essere scrupolosamente conservata dal pilota per tutta la durata della gara e consegnata agli U.d.G. addetti all'arrivo.

Deve essere cura del pilota che la T.C. sia compilata e timbrata correttamente dagli U.d.G.. La mancanza di un timbro di percorso (se confermata dal cronologico di transito) o di un orario di transito ad un C.O. comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della giornata di gara.

La perdita della T.C. comporta una penalità di 5 (cinque) minuti nelle gare di C.I.M.R. e di dieci (10) minuti nelle gare di C.I.R.T.T.

La contraffazione della T.C. comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della gara.

Gli U.d.G. devono rifiutarsi di regolarizzare la T.C. nel caso venga presentata da altre persone che non siano il pilota.

Il pilota è l'unico responsabile della propria condotta di gara.

Nelle gare di più giorni la T.C. sarà sostituita ad ogni giornata.

La giornata di gara o la tappa sono considerate equivalenti ai fini delle classifiche, delle percorrenze e delle tasse d'iscrizione.

#### ART. 14 - MEDIE DI MARCIA

La velocità massima consigliata da osservare tra due C.O. è di 40 Km/h. Gli organizzatori potranno variare le medie in determinati settori ritenuti di particolare impegno o di facile trasferimento, ma mai e per nessun motivo si potranno superare i limiti consentiti dal Codice della Strada o dalle ordinanze locali.

Potranno essere concesse neutralizzazioni sul tempo effettivo per eventuali soste previste o impreviste. Nel caso di soste previste, ogni pilota deve restare per l'intero tempo previsto a partire dal tempo registrato sulla T.C..

Il C.O. di sosta e quello di partenza dopo la stessa sono considerati a tutti gli effetti C.O. di passaggio, quindi non sono ammessi anticipi o ritardi.

Il tempo imposto per percorrere una tappa del C.I.R.T.T non verrà modificato in ragione del tempo impiegato per l'assistenza.

Al C.O. di arrivo è ammesso l'ingresso in anticipo.

#### ART. 15 - PARTENZA - ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza per estrazione, alla presenza di un pilota iscritto, delle gare del C.I.M.R. sarà stilato dal centro classifiche al termine delle O.P., tenendo conto del seguente ordine:

- Piloti Prioritari, classi: 50, 125, 250, 450, 600, plucilindrici e marathon.

Nei Piloti Prioritari rientrano i **primi 20 (venti)** della classifica assoluta. Potranno inoltre essere inseriti tra i Piloti Prioritari quei piloti che nel passato abbiano vinto un Campionato Italiano assoluto Motorally o Raid Marathon e, ad insindacabile giudizio della Commissione Motorally, quei piloti che per risultati nelle discipline fuoristradistiche si siano distinti in maniera eccezionale.

Solo per la prima gara del C.I.M.R. i Piloti Prioritari saranno quelli della classifica Assoluta dell'anno precedente. Per la prima gara saranno i primi trenta della classifica assoluta.

Il numero di gara verrà stabilito dalla Commissione Motorally in base alla posizione del pilota in classifica oppure, nelle gare del C.I.R.T.T, secondo i risultati conseguiti in precedenza oppure dell'ordine d'arrivo dell'iscrizione.

Nel C.I.M.R. i piloti riceveranno i seguenti numeri:

**I primi 10 piloti classificati della stagione precedente garreranno per**

**tutto il campionato con il numero corrispondente alla posizione di classifica assoluta finale.**

**Da 11 a 49 i piloti prioritari non inseriti nella lista sopracitata**

**da 50 a 99: classe 50**

da 100 a 199: classe 125

da 200 a 299: classe 250

da 300 a 399: classe 450

da 400 a 499: classe 600

da 500 a 599: classe plucilindrici

da 600 a 699: classe marathon **da 700 a 799: trofeo Cavandoli**

**I piloti prioritari partiranno con un intervallo di 1 minuto primo intero uno dall'altro. Partenze di 2 piloti ogni minuto per tutti gli altri.**

L'avvicendamento alla partenza va effettuato in modo da garantire il regolare svolgimento della manifestazione.

Il D.d.G., per motivi di sicurezza o di altro genere ritenuti necessari, può istituire il pre-parco di partenza. In questo caso i piloti si dovranno presentare al pre-parco di partenza nell'orario stabilito indipendentemente dall'orario di partenza assegnato.

La partenza viene data con distacchi di minuti primi interi a motore in moto secondo l'ordine di partenza.

Non possono partire più di tre piloti al minuto, e per quanto possibile è preferibile non andare oltre i due piloti al minuto.

Il pilota deve partire nella normale posizione di guida e di marcia.

Il pilota riceverà il segnale di partenza all'ora esatta prevista.

Il pilota che non si presenti alla partenza nell'orario stabilito, sarà penalizzato di un minuto primo per ogni minuto, o frazione di esso, di ritardo fino ad un massimo di dieci minuti, oltre ai quali verrà escluso dalla gara.

**Tutte le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T:**

- a) L'ordine di partenza verrà dato per la prima tappa secondo la progressione dei numeri assegnati oppure in base al risultato di un sorteggio o ancora al piazzamento ottenuto durante il prologo (il cui tempo non andrà aggiunto al tempo totale di gara). L'ORDINE DI PARTENZA DALLA SECONDA TAPPA: i primi cinque classificati della tappa del giorno precedente decideranno il loro ordine di partenza, comunicando la loro scelta in busta chiusa al Direttore di Gara entro le ore 18.00. Le buste, nominative, verranno aperte in giuria. Se alcuni piloti scegliessero la stessa posizione, verrà data priorità al miglior classificato. All'altro pilota sarà assegnata la posizione davanti. Dal 6° classificato in poi l'ordine di partenza sarà dato secondo l'ordine di classifica della tappa precedente, tenendo conto della scelta dei primi cinque.
- b) I conduttori prima di ciascuna tappa riceveranno il R.B. e la tabella di marcia riportante gli orari teorici di passaggio ai controlli. Il percorso indicato dal R.B. sarà l'unico ritenuto valido dall'organizzazione, tranne in casi eccezionali dovuti a decisioni del D.d.G..
- c) I conduttori partiranno a gruppi di 2 (due) ad un intervallo di 1 (uno) minuto. L'organizzazione si riserva il diritto di modificare l'intervallo di partenza tra i conduttori che partiranno ad ogni intervallo di tempo.
- d) Il conduttore che non si presenterà al controllo di partenza all'ora fissata potrà essere autorizzato a partire dopo che i C.d.G. avranno verificato la sua idoneità fisica e le condizioni del suo mezzo, a condizione che il ritardo non sia superiore ai 30 (trenta) minuti. Oltre tale termine sarà considerato come abbandono da parte del pilota e sarà escluso dalla giornata di gara. Il suo ritardo sarà calcolato come penalità in rapporto al suo orario teorico di partenza.
- e) I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza. La partenza avverrà a motore spento. Non sarà penalizzata la partenza a spinta.

## ART. 16 - CONTROLLI A TIMBRO

I controlli a timbro (C.T.) hanno lo scopo di controllare che i piloti percorrano il percorso stabilito, e allo stesso tempo permettere al D.d.G. di controllare il regolare svolgimento della gara.

I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica riportata nell'allegato (cartello giallo con timbro all'inizio della zona di controllo, cartello rosso con timbro nel posto di controllo, cartello beige con strisce nere trasversali al termine della zona di controllo).

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.G. che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. del pilota, che è sempre obbligato a fermarsi, ed a compilare un cronologico del passaggio dei piloti.

I C.T. sono segreti e la loro dislocazione e numero non può essere divulgata.

Il pilota che non si ferma o non si preoccupa di far timbrare correttamente la T.C. viene escluso dall'ordine d'arrivo della giornata di gara.

Non viene timbrata la T.C. ai piloti che si presenteranno ai C.T. nel senso di marcia contrario a quello previsto dal R.B..

Si introduce il Controllo Road-book, tale controllo potrà essere effettuato unicamente dal Coordinatore Motorally, dai membri della Commissione Motorally e del Rally Managing Group Motorally F.M.I..

I piloti possono essere controllati ai timbri di passaggio regolarmente segnalati, senza preavviso di cartelli segnalatori di controllo road-book, oppure in apposite postazioni dove troveranno cartellonistica appropriata (cartello giallo, poi rosso quindi beige) indicante il controllo road-book, i controlli possono avvenire sia in trasferimento che in prova speciale.

Al punto di controllo dovranno avere il road-book nella nota effettiva con la possibilità di sole due note di scarto, tanto in avanti che indietro.

I piloti che non saranno in regola con tale controllo saranno penalizzati di 15 (quindici) minuti primi nel tempo complessivo di gara alla prima infrazione e di 30 (trenta) minuti primi alla seconda infrazione nella stessa gara. Il pilota che venisse trovato per la terza volta durante lo stesso Campionato con il road-book non aggiornato verrà escluso dalla classifica della gara.

I piloti che avessero il porta road-book in panne al controllo dovranno dimostrare sul posto tale problema meccanico (che verrà segnalato), ma dovranno averlo risolto all'eventuale controllo successivo. Per panne al porta road-book si intende un problema tale da impedire al road-book di avanzare in qualsiasi modo, compreso il manuale. Verrà considerata panne anche la rottura del rotolo cartaceo del road-book, ma il pilota dovrà ripararlo al punto di controllo road-book, e ripartire solo dopo avere aggiustato il road-book.

I piloti che non si fermano al controllo per la verifica saranno penalizzati con 15 minuti.

## ART. 17 - CONTROLLI ORARI - RILEVAMENTO TEMPI - PENALITÀ

I C.O. sono indicati nella T.C.

I C.O. devono essere organizzati in modo da consentire le operazioni di controllo da parte degli organizzatori e dei piloti in modo agevole e senza arrecare disturbo alla normale circolazione. Ad ogni C.O. deve essere presente una postazione radio in collegamento con il D.d.G..

I C.O. devono essere così strutturati:

- cartello giallo con orologio (100 m. prima del controllo)
- cartello rosso con orologio (al tavolo dei cronometristi)
- cartello beige con strisce nere trasversali (100 m. dopo il C.O.)

La configurazione dei cartelli è riportata nell'allegato.

I piloti non possono attendere il loro orario ideale di punzonatura all'interno dei cartelli a) e b), bensì all'esterno del cartello giallo con orologio identificato come a).

La procedura di verifica ha inizio nel momento in cui la motocicletta ha superato il cartello giallo che delimita l'entrata nella zona del C.O..

La punzonatura della T.C. sarà effettuata solamente quando il pilota con la

moto si troverà nelle immediate vicinanze del tavolo del C.O.. Un pilota può arrivare ad ogni C.O., escluso quello di partenza, al suo minuto assegnato, senza incorrere penalità. (Es.: tempo teorico 10.01' tempo di transito 10.01.59" non ci sono penalità. Es.: tempo teorico 10.01' tempo di transito 10.02'.00" un minuto di penalità).

Il tempo impiegato nell'operazione di controllo non è in alcun modo neutralizzato. L'anticipo al C.O. superiore ai cinque minuti complessivi comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo.

I piloti in attesa dell'ora di transito possono recarsi, senza il motociclo, al tavolo dei cronometristi per consultare l'ora ufficiale. I piloti devono transitare al C.O. al minuto intero previsto. I piloti devono rispettare sempre il tempo di percorrenza stabilito dalla T.C. tra un C.O. e il successivo; ogni minuto di ritardo o di anticipo corrisponde a un minuto di penalità oltre la tolleranza.

Non viene consegnata la T.C. ai piloti che si presentino al C.O. nel senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dal R.B..

Nessun reclamo può essere inoltrato dal pilota per la perdita di tempo dovuta ad imprevisti.

### Tutte le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T:

Penalità forfettaria:

Questa penalità permette al pilota costretto al ritiro o escluso dalla gara di continuare la stessa in condizioni di gara normale, sia pure fortemente penalizzato.

- Il tempo base della penalità forfettaria è 2 (due) ore oltre al tempo dell'ultimo pilota classificato nella tappa.
  - I piloti saranno esclusi dalla gara quando abbiano accumulate tante penalità forfettarie quanti sono i giorni di gara meno uno (es.: gara di 5 giorni: 4 forfettarie = esclusione).
  - I piloti penalizzati con la penalità forfettaria, pur mantenendo il diritto di risultare nella classifica finale di gara e del Campionato, perderanno il diritto di concorrere ai premi in natura o in denaro.
  - La penalità forfettaria sarà applicata con il seguente criterio:  
Tempo dell'ultimo pilota classificato + penalità forfettaria (2 ore) per i casi di:
    - Assenza di C.O./C.V./C.T.
    - Mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.
    - Fuori tempo massimo in P.S.
    - Fuori tempo massimo al C.O.
- In tutti gli altri casi la penalità forfettaria verrà aggiunta al risultato ottenuto dal pilota nella tappa in oggetto.
- La penalità forfettaria sarà applicata massimo una volta per tappa. Il pilota che incorrerà in più di una penalità forfettaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.
  - Durante tutta la gara piloti potranno usufruire una sola volta della penalità di 30 (trenta) minuti, alla seconda penalità di questo tipo verrà comunque applicata la penalità forfettaria.
  - Il pilota penalizzato con la penalità forfettaria nella tappa, non prenderà punti nella classifica di Campionato per la tappa in oggetto.

## ART. 18 - TEMPO MASSIMO

Il tempo massimo di ritardo è di 60 (sessanta) minuti interi complessivi e scade sia ai C.O. che all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni pilota, con esclusione della classe 50 cc. che in alcuni casi decisi dal coordinatore, può essere portato il tempo massimo a 90 novanta minuti interi. Trascorso il tempo massimo il pilota viene escluso dall'ordine d'arrivo della giornata di gara o tappa.

Se il tempo massimo viene rilevato in un C.O. di transito, la T.C. viene ritirata dall'U.d.G. del controllo stesso o dal cronometrista addetto.

**ART. 19 - PROVE SPECIALI**

Le caratteristiche delle Prove Speciali (P.S.) devono essere precisate nel R.P. della gara.

Le P.S. si svolgono solo su terreni o strade chiuse al traffico di circolazione e devono essere controllate dagli U.d.G. e dai cronometristi.

Le P.S., come del resto l'intero percorso di gara, non possono essere percorse dai piloti prima della partenza.

Le P.S. possono essere di due tipi:

**A** - fettucciate (cross country) che non potranno essere superiori ad un terzo della lunghezza delle prove speciali percorse in gara  
 esempio: se il percorso totale delle prove speciali, compreso il fettuccia-  
 to è di 30 km; la lunghezza delle prove fettucciate non potrà superare 10 km.

Il fettuccia-  
 to può essere percorso più volte e quindi viene calcolato la lunghezza dello stesso ogni volta che viene effettuato.

Possono essere visionate dai piloti a piedi prima della gara;

**B** - di navigazione (in linea).

Non possono essere visionate dai piloti prima della gara (vedi art. 7).

La mancata effettuazione o l'annullamento di una o più P.S., dovuta a decisioni del D.d.G. non inficia la validità della gara.

I posti di controllo entreranno in funzione 30 (trenta) minuti prima dell'ora teorica di transito del primo concorrente e, salvo decisione contraria del D.d.G., cesseranno di operare 15 (quindici) minuti dopo l'ora teorica di transito dell'ultimo conduttore aumentata del fuori tempo massimo previsto.

E' fatto obbligo ai piloti, in caso di necessità di soccorso da parte di altri piloti, di darne immediata comunicazione al D.d.G. tramite gli U.d.G. preposti nelle postazioni di controllo lungo il percorso o direttamente oppure tramite il numero di telefono 'Emergenza Rally'. La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta l'esclusione dalla gara, senza esclusione di sanzioni più severe da parte delle Autorità Sportive. Viceversa, la situazione di piloti che abbiano perso tempo per soccorrere un altro pilota ferito in P.S. sarà valutata direttamente dal D.d.G. e dalla Commissione Motorally per i provvedimenti del caso.

l'effettuazione delle P.S. è regolata come segue:

- a) il pilota deve arrestarsi all'altezza del cartello rosso con bandiera che verrà posto in prossimità dell'I.P.S. (inizio P.S.);
- b) su ordine di un U.d.G. il pilota deve posizionare la propria moto con il motore acceso e con la perpendicolare del mozzo anteriore in corrispondenza della linea di partenza, e quindi attendere le disposizioni del cronometrista;
- c) il cronometrista scandirà gli ultimi cinque secondi, e il pilota, dopo il segnale di via, dovrà lasciare immediatamente la posizione di partenza ed iniziare a percorrere la P.S.;
- d) il tempo di uscita dal tratto cronometrato è rilevato con il pilota lanciato, ed i cartelli sono posizionati come segue:
  - a una distanza di circa **50** m. prima del rilevamento tempo, cartello giallo con bandiera a scacchi, segnale di preavviso;
  - nel punto di rilevamento del tempo, cartello rosso con bandiera a scacchi chi indica la F.P.S. (fine P.S.);
  - dopo circa **50** m. cartello beige con barre trasversali nere, fine della zona di controllo.
- e) il pilota alla fine della prova non deve arrestarsi, ma proseguire regolarmente la gara.
- f) i piloti devono presentarsi all'I.P.S. immediatamente dopo l'avvenuta punzonatura del C.O. che ne precede la partenza.
- g) qualsiasi infrazione alle predette norme, contestata da un U.d.G., comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della giornata di gara o tappa.

In caso di partenza anticipata anche di un (1) solo secondo rispetto al se-

gnale di via del cronometrista, si applica la penalità di un (1) minuto primo. Questa penalità non esclude sanzioni più severe, in caso di recidività.

In tutte le P.S. navigate, l'organizzazione potrà provvedere ad istituire dei C.T. in numero sufficiente affinché non si possano verificare tagli o scorrettezze.

Nelle P.S. navigate i piloti dovranno transitare a tutti i C.T. nel senso di marcia previsto dal R.B. e secondo l'ordine previsto dal R.B.. Gli U.d.G. addetti non dovranno apporre il timbro ai piloti che entreranno nella zona del C.T. in un senso di marcia diverso da quello previsto nel R.B..

Il numero e la posizione dei C.T. non dovrà essere divulgato.

I C.T. all'interno delle P.S. saranno segnalati con la stessa cartellonistica dei C.T. di percorso, e pertanto i piloti dovranno arrestarsi in prossimità del cartello rosso con il timbro per ricevere il timbro.

I timbri nelle P.S. saranno applicati su un apposito cartellino fissato sul lato sinistro (in caso di più di una P.S. navigata per giornata di gara, tale disposizione potrà variare su decisione del D.d.G.) del manubrio di ciascuna moto in gara. Tale cartellino sarà rimosso da un U.d.G. al termine della P.S..

Nel caso di smarrimento del cartellino per i timbri della prova speciale, il pilota dovrà farsi porre il timbro sulla tabella di marcia, altrimenti verrà penalizzato di 5 minuti.

Il pilota che transita dal C.T. e non si ferma pur essendo registrato nel cronologico di passaggio sarà penalizzato di 5 minuti.

Se in una giornata di gara o tappa sono previste più P.S. navigate saranno applicati più cartellini di colore diverso, e dopo ogni P.S. verrà rimosso quello relativo.

Il mancato passaggio ad un C.T., confermato dal cronologico redatto dagli U.d.G., comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

Gli organizzatori potranno affiggere cartelli di Strada sbagliata e Rientro nel percorso giusto all'interno delle Prove Speciali in Linea. Tali cartelli saranno forniti dal Comitato Motorally e saranno di colore arancione fluorescente, il cartello di Strada sbagliata andrà posizionato circa 200 metri dopo il bivio in maniera non visibile dal bivio stesso, ma in maniera più visibile possibile nel tratto di percorso sbagliato; nello stesso tratto di percorso sbagliato, sarà apposto il cartello di Rientro nel percorso giusto, in modo che sia ben visibile dall'eventuale pilota che abbia sbagliato percorso e stia rientrando nel percorso giusto, al fine di evitare incidenti.

Nel caso che un pilota si accorgesse di aver sbagliato strada in prova speciale e si accingesse a rientrare nel percorso giusto, dovrà farlo con la massima cautela ed a velocità ridottissima. Il pilota che verrà visto da un Commissario di percorso (o dal Direttore di Gara o da un membro del Comitato Motorally o del Rally Managing Group) rientrare in prova speciale dopo aver sbagliato una nota senza seguire tali disposizioni, verrà sanzionato con un'ammenda di 260,00 alla prima mancanza, e verrà escluso dall'ordine d'arrivo alla seconda.

**Possono essere istituiti Controlli Volanti (CV) di passaggio segreti lungo le Prove Speciali in linea presidiati da U.d.G. muniti di Foglio Cronologico di Passaggio. Il rapporto degli UdG costituisce documento ufficiale della gara. Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato e comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo.**

**I piloti che siano visti da UdG o membri del Comitato Motorally o del Rally Managing Group impegnare un percorso diverso da quello previsto dal RB in PS attuando così' un taglio di percorso, volontario o involontario, sono esclusi dall'ordine di arrivo.**

**I piloti che siano visti da UdG o membri del Comitato Motorally o del Rally Managing Group effettuare deviazioni o tagli del percorso previsto dal RB di gara con invasione di terreni coltivati, tanto in PS che lungo i trasferimenti, sono esclusi dall'ordine di arrivo.**

**ART. 20 - SICUREZZA**

L'organizzazione ha l'obbligo di prevedere un adeguato sistema di collegamento radio con tutti i principali punti di controllo del percorso (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A.) per dare modo al D.d.G. di seguire in maniera rapida e diretta lo svolgimento della manifestazione e disporre con immediatezza le eventuali misure d'intervento necessarie. Dovrà disporre di almeno 2 (due) ambulanze per ogni P.S. ed almeno un medico per P.S., che dovranno essere in contatto radiotelefonico con il D.d.G..

La Direzione Gara deve inoltre poter disporre in qualsiasi momento di almeno un'ambulanza per il percorso.

Nelle gare di C.I.R.T.T i piloti hanno l'obbligo di portare con loro, per tutta la durata della gara, pena dieci(10) minuti di penalità, la seguente dotazione obbligatoria:

- lista dei numeri telefonici d'emergenza forniti dall'organizzazione;
- un telefono cellulare
- carta geografica delle zone attraversate

Il suddetto materiale potrà essere controllato dai Commissari Sportivi o dal personale dell'organizzazione in qualsiasi momento di gara.

**Si introduce nelle gare di Campionato Italiano Motorally e Campionato Italiano Raid TT l'obbligo di un dispositivo di sicurezza e di monitoraggio dei piloti in gara al fine di avere la supervisione su posizioni e stati del singolo concorrente lungo il percorso. Tale dispositivo dovrà essere del tipo riconosciuto dalla Federazione Motociclistica Italiana. Il dispositivo potrà essere di proprietà del concorrente o fornito a noleggio in ogni singola gara, con obbligo del deposito di una cauzione, che verrà restituita a fine evento.**

L'apparecchiatura servirà a trasmettere costantemente la posizione del pilota alla Direzione Gara, potrà trasmettere eventuali segnali di allarme sanitario o meccanico, e garantisce una registrazione dettagliata del tracciato seguito dal concorrente. Tale dato potrà essere scaricato e utilizzato per la valutazione sportiva e il corretto comportamento del pilota in gara (tagli di percorso, salti di Controlli Timbro, abbuoni reali di tempo in caso di soccorso ad altri piloti, infrazioni di vario tipo).

**Il dispositivo verrà controllato in sede di Operazioni Preliminari e Verifiche Tecniche. Durante la manifestazione è responsabilità del pilota garantirne il corretto funzionamento, pena l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara.**

**Nel caso di ritiro del concorrente è fatto obbligo tassativo di avvertire la Direzione Gara o un Ufficiale di Percorso. La mancata comunicazione del ritiro sarà sanzionata con un'ammenda di euro 150,00.**

**ART. 21 - RITIRO**

I piloti che per qualsiasi motivo sono costretti al ritiro devono:

- comunicarlo al più presto al D.d.G., o tramite gli U.d.G. alle posizioni di controllo lungo il percorso oppure direttamente, oppure tramite il numero telefonico 'Emergenza Rally'.
- consegnare la propria T.C. ad un U.d.G. e dichiarare la causa del ritiro.

La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta, oltre all'esclusione dalla gara, sarà sanzionata con un'ammenda di euro 150,00.

**ART. 22 - INTERRUZIONE DELLA GARA**

La gara può essere totalmente o parzialmente interrotta, qualora per cause di forza maggiore il D.d.G. lo ritenga necessario.

Se l'interruzione avviene prima di aver effettuato un C.O. ed una P.S., la gara deve considerarsi annullata.

Se l'interruzione avviene dopo aver effettuato un C.O. e una P.S., la gara viene considerata valida a tutti gli effetti.

I piloti non possono prendere decisioni arbitrarie che precludano il regolare

svolgimento della gara stessa. Qualsiasi reclamo o richiesta di chiarimenti dovrà essere fatta direttamente al D.d.G. o ad un U.d.G.. La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta l'esclusione dalla gara, senza preclusione per sanzioni più severe da parte delle Autorità Sportive competenti.

**ART. 23 - INFRAZIONI E RECLAMI**

**E' considerato U.d.G. qualunque persona maggiorenne e tesserata alla F.M.I. per l'anno in corso, che sia indicata in questa mansione dal D.d.G.; la lista completa degli U.d.G. deve essere sposta dagli organizzatori all'albo di gara in sede di O.P. Ogni infrazione effettuata dai piloti e rilevata da un Ufficiale di Gara o da un Commissario di Gara, sarà punita con le penalità di regolamento.**

Viene escluso dalla gara quel pilota al quale in qualsiasi momento viene riscontrata da parte di un U.d.G. la mancanza o la manomissione delle punzonature effettuate in sede di O.P..

**RECLAMI**

- a) Ogni reclamo dovrà essere effettuato per iscritto e consegnato al D.d.G. o a un Commissario Sportivo accompagnato dalla tassa prevista sulle N.S.S., somma che non sarà restituita se il reclamo sarà giudicato infondato. Se il reclamo richiede lo smontaggio e il rimontaggio delle varie parti del veicolo, il reclamante dovrà depositare una cauzione supplementare secondo quanto stabilito nelle N.S.S..
- b) Le spese per queste verifiche e il trasporto del veicolo saranno a carico del reclamante e addebitata al conduttore che ha subito il reclamo nel caso risulti fondato.
- c) Se le spese di reclamo, la verifica, il trasporto ecc. sono superiori al deposito di garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante, se il reclamo non è giustificato.
- d) Solo i piloti concorrenti hanno diritto di effettuare reclami.
- e) I limiti per i reclami sono i seguenti:
  - contro la validità di un'iscrizione, entro 1 (una) ora dalla pubblicazione della lista verificati;
  - contro una decisione presa da un Ufficiale di Gara, immediatamente dopo la notifica della decisione;
  - contro un errore o un'irregolarità commessa, la classifica, al più tardi dopo 1 (una) ora dalla pubblicazione dei risultati;
  - la conformità delle moto ai regolamenti, entro 30 (trenta) minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente.

Detti reclami devono essere presentati in conformità ai Regolamenti vigenti ed alle eventuali norme riportate sul R.P. della gara.

Non saranno ammessi reclami su quanto constatato dai Commissari Sportivi. I piloti potranno usufruire del loro diritto d'appello conformemente alle norme F.M.I..

**ART. 24 - ARRIVO - FINE GARA**

L'arrivo anticipato al C.O. di fine gara non è penalizzato; questo vale anche per il C.O. di fine giornata nelle gare di più giorni.

Il pilota, dopo avere consegnato la T.C. al cronometrista, porta a motore spento la propria motocicletta al Parco Chiuso, per le verifiche di fine gara.

All'arrivo devono essere controllate le punzonature effettuate in sede di O.P. La Giuria si riunirà dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente per decidere su problemi verificatisi e prendere atto di eventuali sanzioni comminate in seguito ad infrazioni accertate dagli Ufficiali di Gara e/o dai C.m

**ART. 25 - CLASSIFICHE**

Il Centro Classifiche deve essere installato in un locale adiacente la segreteria di gara, ma isolato dal pubblico. Al centro classifiche devono essere

consegnati tutti gli iscritti in tempo utile per la preparazione dell'ordine di partenza che deve essere esposto in bacheca entro le 20,00 del giorno precedente la gara.

Le classifiche finali saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi nel C.I.M.R. e in ore, minuti e secondi nel C.I.R.T.T.

Sia ai fini della gara che per il C.I.M.R. e il C.I.R.T.T, ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i piloti prenderanno punteggi in ogni giornata di gara.

Dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

Assoluta generale

Classe 125, classe 250, classe 450, classe 600, classe plucilindrici, classe marathon, classe femminile

50

Squadre di Moto Club

Squadre Team Indipendenti

Squadre Industria

Tutte queste classifiche dovranno essere esposte appena possibile e, nelle gare del C.I.R.T.T, assolutamente entro almeno un'ora dalla partenza della giornata successiva.

Tutti gli iscritti di ogni squadra contribuiscono al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

Per iscriversi ogni squadra dovrà comunque avere almeno tre piloti partenti.

Le Squadre di Team Indipendenti dovranno essere regolarmente affiliate alla F.M.I..

Per le classifiche dei Campionati Italiani le squadre acquisiranno i punti nella stessa maniera dei piloti (25, 20, 16 ecc).

In caso di squadre a pari punteggio a fine giornata, esse verranno considerate ex-aequo ai fini del punteggio in Campionato, indipendentemente da come siano stati acquisiti i loro punteggi.

Ai fini dei Campionati Italiani le Squadre non effettueranno scarti.

Eventuali squadre che decidessero di iscrivere due o più squadre manterranno sempre il punteggio nominale (Squadra A e B), in caso di ritorno ad una sola iscrizione i punti verranno assegnati alla squadra A.

Potranno essere redatte classifiche speciali (non valide ai fini dei Campionati) a discrezione dell'organizzazione.

#### **CLASSIFICHE DI TAPPA E FINALE (SOLO C.I.R.T.T E BAJA)**

Saranno pubblicate quotidianamente:

- la classifica di tappa (penalità comprese)

- la classifica generale dopo l'ultima tappa

- le classifiche di classe di giornata e generali dopo l'ultima tappa.

Le classifiche quotidiane saranno stabilite al C.O. d'arrivo della tappa. Le eventuali penalità incorse dopo il C.O. di arrivo della tappa (Parco Assistenza, Parco Chiuso) saranno inserite nella classifica di tappa del giorno seguente.

La classifica è ufficiale alla fine della gara. Al termine di ogni tappa gli organizzatori comunicheranno le classifiche ufficiose e i piloti avranno la possibilità di depositare un reclamo contro queste classifiche ufficiose.

I risultati ufficiali della gara saranno affissi dopo essere stati firmati dal D.d.G.. L'affissione ufficiale avverrà presso la Direzione di Gara nella località di arrivo della gara.

#### **ART. 26 - PREMI**

La gara dovrà essere dotata di premi di merito per:

- primi 5 (cinque) classificati della classifica assoluta
- primi 3 (tre) piloti classificati di ciascuna classe
- primi 3 (tre) delle classifiche a squadre
- i primi 3 (tre) del trofeo 50.

#### **- i primi 5 (cinque) del trofeo CAVANDOLI.**

L'organizzazione può mettere in palio, oltre ai premi di merito, un montepremi in denaro o in natura che verrà specificato nel R.P..

#### **ART. 27 - DISPOSIZIONI GENERALI**

Per il fatto dell'iscrizione ciascun pilota dichiara di riconoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento Particolare di gara e delle norme sportive supplementari e loro annessi, impegnandosi a rispettarle e farle rispettare.

Dichiara anche di rinunciare a ricorrere per qualsiasi motivo ad arbitri o tribunali, riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana.

Dichiara altresì di ritenere sollevato il Comitato Organizzatore, la F.M.I., la Commissione Motorally, l'Ente proprietario o gestore delle strade percorse nonché gli U.d.G. e tutte le persone addette all'organizzazione da ogni responsabilità circa eventuali danni occorsi ad esso concorrente, a proprie cose o causati da terzi o cose da esso concorrente, suoi collaboratori o dipendenti.

Ogni Regolamento Particolare dovrà essere redatto in conformità alle N.S.S. ed al Regolamento Manifestazioni Sportive diramato dalla F.M.I..

Il Comitato Organizzatore potrà emettere circolari informative atte a diffondere con tempestività chiarimenti per la migliore applicazione del R.P. di ogni gara e dello svolgimento dell'intera manifestazione.

Il contributo federale verrà erogato soltanto se l'organizzazione avrà rispettato tutti i parametri necessari per la buona riuscita della manifestazione e comunque dietro parere favorevole della Commissione Motorally e della F.M.I., tenendo conto anche del rispetto degli accordi che saranno stipulati con la Società di immagine che gestirà i Campionati.

#### **ART. 28 - MODIFICHE - INTERPRETAZIONI DEL REGOLAMENTO**

##### **MODIFICHE AL REGOLAMENTO**

Ogni eventuale modifica o disposizione supplementare al R.P. di gara sarà comunicata tramite annessi datati e numerati che faranno parte integrante del suddetto regolamento.

Questi annessi verranno affissi in Segreteria, alla sede e in ogni albo di gara e saranno inoltre comunicati direttamente ai partecipanti nel più breve tempo possibile.

##### **INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO**

Il D.d.G. è incaricato di applicare il presente Regolamento e quello Particolare della gara durante lo svolgimento della gara stessa.

Qualsiasi reclamo a questo proposito ed in ogni caso non previsto dal presente Regolamento e da quello Particolare di gara sarà demandato alla Commissione Tecnico Sportiva Nazionale.

## ALLEGATO 1

## FAC - SIMILE DEL ROAD BOOK

	30.0 mm	44.8 mm	60.0 mm
180.0 mm	0.00		<b>START</b>
	2.28		<b>STOP</b> VRS <b>RIMINI</b>
	4.75		P. P. X + KM.
	6.63		<b>! PRECIPIZIO</b> P. -VIS. +
	9.75		<b>S. A.</b> <b>PAESE</b>
	10.55		<b>PARCO ASSISTENZA</b> <b>C. O. . I. S. S.</b> P. P.
	135.2 mm		

N° Sicurezza Rally pag.

## ALLEGATO 1b

## FAC - SIMILE SIMBOLOGIA ROAD BOOK

SA = STRADA ASFALTATA  
 SP = STRADA PRINCIPALE  
 P = PISTA  
 PP = PISTA PRINCIPALE  
 DX = DESTRA  
 SIN = SINISTRA  
 PS = PROVA SPECIALE  
 X = INCROCIO  
 CO = CONTROLLO ORARIO  
 CT = CONTROLLO TIMBRO

= STRADA LARGA  
 SUPERSTRADA

= STRADA ASFALTATA

= STERRATO, PISTA

= TRACCIA, MULATTIERA  
 SENTIERO

= CANCELLO  
 STRADA CHIUSA

= CASA

= RUDERE

= CHIESA, CAPPELLA

= 2 O PIÙ CASE

= 2 O PIÙ RUDERI

= PIANTA (PINO O ALTRO)

= 2 O PIÙ PIANTE

= COSTRUZ. VARIE IN CEMENTO

= RETE, RECINTO

= CARTELLI INDICATORI

= PALO LUCE

= STAGNO, LAGO

= PRATO

= PONTE

= GALLERIA

= INCROCIO CON SEMAFORI

## ALLEGATO 2

## TABELLA DI CONTROLLO

1<sup>a</sup> FACCIATA

N° GARA	TABELLA DI CONTROLLO				GRUPPO	CLASSE
CONTROLLI ORARI	TEMPO IMPOSTO	ORARIO TEORICO	ORARIO MODIFICATO	ORARIO EFFETTIVO	PENALITÀ	
<b>PARTENZA</b>						
C.O. 1						
C.O. 2						
C.O. 3						
C.O. 4						
C.O. 5						
C.O. 6						
C.O. 7						
<b>ARRIVO</b>						
C.d.G.	D.d.G.	Tot. Penalità				

134.9 mm

190.0 mm

## ALLEGATO 2b

## TABELLA DI CONTROLLO

2<sup>a</sup> FACCIATA

**TABELLA DI CONTROLLO**

CONTROLLI A TIMBRO


## LE MOTO CLASSE T3

<b>APRILIA</b>	RX125MT PEGASO 650	125PV ETX 350	125RX PEGASO 3	PEGASO TUAREG 350	RX125GF WIND 350	RX125HT PEGASO 600
<b>CAGIVA</b>	125W8 T4 500	125W4	WRE125	W 12 350	T4 350	W16 600
<b>GILERA</b>	RX125	RALLY125	RC600 R/AE			
<b>HONDA</b>	CRM125 XR 400 R	NX125 XR 600 R	XR250 NX 650	XL 250 R DOMINATOR 650	XL 350 R	NX 250
<b>HUSQVARNA</b>	WRE125	TE 350	TE410 E	TE 510	TE 610 E	TE 610 04
<b>KTM</b>	EURO125 600LC4-95	LC2 c/ misc. EGS 620 LC4	350 LC4 EGS 640 LC4 HGS	200 con misc. LC4 640	EGS 400 LC4 HGS ADVENTURE 660	625 SXC
<b>KAWASAKI</b>	KMX125	KRL650	KL650 C	KLX650		
<b>MALAGUTI</b>	RUNNER 125	RUNNER	RALLY 125			
<b>SUZUKI</b>	DR350S	DR350SE	DR 350 R	DR-Z400S	DR650RE	DR650SE
<b>YAMAHA</b>	DT125R TT600ED	XT 350 XT600	TT350 TT600 E	XT600ED TT 600 R	XTZ660 TT 600 S	XT600E
<b>BMW</b>	F650	F650 GS	F650GD			

motorally

raid T.T.