

# FMI2010 *Motorally*

---



## MOTORALLY

## ART. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

## ART 1.1 – DEFINIZIONE

Le gare di Motorally e Raid Tutto Terreno sono manifestazioni motociclistiche di navigazione tramite Road-Book. Si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico nel rispetto delle norme del Codice della Strada.

## ART. 1.2 – ACCETTAZIONE REGOLAMENTI FMI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali: Norme Sportive (N.S.), Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (R.M.M.) e le norme dell'annesso di specialità Enduro.

Ciascun Conduttore dichiara di conoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento di Specialità, le normative del R.M.M. e suoi Annessi, le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara, le norme del Regolamento di Giustizia; il CODE F.I.M. e U.E.M., per le gare a calendario internazionale. Ciascun Conduttore dichiara inoltre di rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri o alla Giustizia Ordinaria, salvo i casi previsti dal R.d.G., riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana. Con l'iscrizione il Conduttore garantisce di essere in possesso di idonea patente di guida e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del Codice della Strada e coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge.

## ART. 1.3 – LICENZE

Possono partecipare a gare di Motorally e Raid TT i Conduttori in possesso di Licenza Sportiva Fuoristrada. Possono partecipare alle singole gare e concorrere esclusivamente per la classifica assoluta di giornata e di Campionato:

- Conduttori di nazionalità straniera in possesso di Licenza italiana
- Conduttori stranieri di nazionalità UEM con Licenza e Nulla-Osta della Federazione di appartenenza
- Conduttori stranieri con Licenza FIM e Nulla-Osta della Federazione di appartenenza

I titolari di Tessera Sport, di qualsiasi Regione italiana possono partecipare a prove di CIMR, con percorso eventualmente ridotto e classifica separata limitata alla singola gara.

## ART. 1.4 – GIURIA

In tutte le gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T., sarà costituita una giuria composta da:

- Presidente - Il Coordinatore di Settore o suo delegato - con diritto di voto
- Membro - Il Direttore di Gara - con diritto di voto
- Membro - Il Commissario Sportivo Delegato - con diritto di voto
- Membro - Il Commissario Tecnico - senza possibilità di voto
- Membro - Un rappresentante dei Conduttori (nominato dagli stessi) - senza possibilità di voto
- Membro - Un rappresentante del "Tecam" (Team & Club Associati Motorally) nominato dagli stessi - senza possibilità di voto
- Segretario - il Segretario di Gara - senza possibilità di voto

Alle riunioni della Giuria potranno essere ammesse altre persone, ma senza possibilità di voto. La Giuria costituita come sopra esercita le seguenti funzioni:

- la supervisione della manifestazione, senza interferire con l'operato del D.d.G., per garantire il rispetto dell'applicazione delle N.S. vigenti, dei regolamenti FMI e del Regolamento Particolare e per valutare l'operato dell'organizzazione in merito all'esito della manifestazione
- può autorizzare, in casi di assoluta necessità e per garantire il buon esito della gara, la modifica del Regolamento Particolare e del programma della manifestazione, ma sempre nel rispetto del presente Regolamento, delle N.S. e suoi allegati
- esamina in prima istanza, tramite il C.S.D., i reclami proposti dai concorrenti
- infligge le sanzioni previste dal R.M.M., da questo Regolamento, dalle N.S.S. e dal R.d.G.

Tutte le responsabilità civili e penali incomberanno comunque sugli organizzatori e sul D.d.G.. La 1° riunione di Giuria sarà indetta al termine delle O.P. e prima del briefing, per valutare eventuali problemi sorti durante le verifiche amministrative o tecniche.

La 2° riunione di Giuria sarà indetta al termine della manifestazione. Nelle gare di CIRTT le riunioni di Giuria si terranno al termine di ogni giorno di gara.

Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si renderanno necessarie.

Al termine di ogni riunione verrà redatto il verbale, a cura del Segretario, da allegare alla documentazione della gara.

#### ART. 1.5 – OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

I Conduuttori si devono presentare nel luogo e negli orari indicati sul Regolamento Particolare di gara per espletare le seguenti incombenze:

- verifiche amministrative - verifica Licenza di Conduuttore - verifica iscrizione;
- verifiche tecniche - verifica del motociclo per la sua corrispondenza alle norme tecniche e punzonatura delle parti previste dalle norme in vigore.

#### ART. 1.6 – DOTAZIONE DI SICUREZZA

Ogni Conduuttore ha l'obbligo di avere con sé, per tutta la durata della gara, un telefono cellulare acceso e funzionante e il numero di sicurezza "SOS Rally" collegato alla Direzione di Gara.

Il numero di telefono dovrà essere riportato sulla scheda di iscrizione e confermato in sede di Operazioni Preliminari.

Tale dotazione potrà essere verificata in ogni momento durante la gara. In caso di mancanza si applica la sanzione di 10 (dieci) minuti di penalità.

#### ART. 1.7 – TABELLA DI MARCIA (T.M.)

È consegnata ad ogni Conduuttore prima della partenza con la sola colonna tempi parziali di percorrenza compilata.

Indica l'orario di partenza e i tempi di percorrenza di ogni settore del percorso.

La T.M. deve essere scrupolosamente conservata dal Conduuttore per tutta la durata della gara e consegnata all'arrivo. La perdita della T.M. comporta una penalità di 5 minuti nelle gare del C.I.M.R. e di 10 minuti nelle gare di C.I.R.T.T.

Deve essere cura del Conduuttore che la T.M. sia compilata e timbrata correttamente.

L'alterazione o la contraffazione delle informazioni riportate sulla T.M. comporta l'esclusione dalla classifica.

#### ART. 1.8 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO

Il tempo massimo di ritardo è di 60 minuti e scade sia ai C.O., sia all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni Conduuttore.

Per la classe 50, ricorrendone i presupposti, il D.d.G., può elevare il tempo massimo di ritardo a 90 minuti.

Trascorso il tempo massimo di ritardo, il Conduuttore viene escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

#### ART. 1.9 – ROAD-BOOK (RB)

Il Road-Book contiene tutte le indicazioni per seguire correttamente il percorso di gara. Dimensioni, formato e simbologia sono forniti dal Comitato Motorally con apposito software. Il RB è di esclusiva proprietà del Moto Club organizzatore ed è concesso in uso ai concorrenti limitatamente alla durata della giornata di gara.

I Conduuttori iscritti oltre la scadenza indicata sul R.P. riceveranno il RB cartaceo in fogli formato A4.

In sede di verifica Licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione del RB e del Tracciatore GPS al termine della giornata.

La mancata restituzione del RB completo in tutte le sue parti, comporterà inoltre l'applicazione di una ammenda pari a €350.

##### Il RB è incontestabile.

Il PortaRB ad avvolgitore e il trip master contachilometri o, in alternativa, il PortaRB elettronico ECO, devono essere obbligatoriamente montati sul motociclo in sede di Verifiche Tecniche e per essere ammessi alla partenza.

È vietato l'uso di dispositivi GPS non autorizzati pena l'esclusione dalla classifica.

#### ART. 1.10 – PORTA ROAD-BOOK ELETTRONICO

Lo strumento elettronico ECO (Electronic COdriver) concepito e commercializzato dalla Only Motor srl, è l'unico approvato e omologato dal Comitato Motorally FMI per la gestione del Road Book digitale da utilizzare nelle competizioni di "Campionato Italiano Motorally" e "Campionato Italiano Raid TT" in alternativa alla tradizionale strumentazione con RB cartaceo.

Ogni Conduuttore in possesso di strumentazione ECO riceverà il RB digitale mediante una chiavetta USB in tempi e modi uguali agli utilizzatori della strumentazione tradizionale. Al termine della gara, all'ingresso del Parco Chiuso, il responsabile addetto attiverà la funzione di cancellazione automatica del RB presente sullo strumento.

Il RB digitale sarà identico alla versione cartacea in quanto a formato e contenuti.

#### ART. 1.11 – TRACCIATURA PASSIVA GPS

Ogni Conduuttore iscritto alle gare di Campionato riceverà, al momento della partenza, un tracciatore passivo Sporttraxx GPS Tracky con batteria carica e già operativo, da portare obbligatoriamente per tutta la durata della gara.

Il dispositivo va tenuto sul corpo del Conduuttore, in una tasca della giacca, in un inserto portatabella sul braccio o in un marsupio. Ogni tracciatore è numerato e ogni numero è abbinato ad un Conduuttore in gara. Il tracciatore passivo GPS Tracky registra la traccia del Conduuttore durante tutta la gara e permette di verificare con la massima precisione l'itinerario percorso, la velocità di marcia e le eventuali soste.

La traccia così scaricata potrà essere utilizzata per rilevare anomalie e tagli rispetto al percorso previsto dal RB di gara e per determinare con esattezza eventuali soste forzate di ogni Conduttore in gara.

Potrà inoltre essere utilizzata a discrezione della Direzione di Gara e della Giuria per dirimere controversie, ricostruire dinamiche di incidenti o **per rilevare tempi di percorrenza intermedi nelle PS.**

Dopo l'arrivo della gara, all'ingresso del Parco Chiuso ogni Conduttore dovrà restituire il proprio dispositivo ai responsabili addetti.

Il Conduttore è responsabile del corretto funzionamento dello strumento e della validità e dell'integrità dei dati raccolti.

Un eventuale "buco temporale" rilevato in fase di scarico dati, come pure un volontario sabotaggio della traccia, ottenuto mediante schermatura intenzionale della ricezione GPS o una manomissione dell'apparecchiatura, comportano l'esclusione dalla classifica. In caso di danneggiamento, rottura o perdita dello strumento il Conduttore sarà escluso dalla classifica e dovrà versare una ammenda di €150 a titolo di risarcimento.

In caso di ritiro il Conduttore è tenuto a riconsegnare il tracciatore in Direzione Gara.

#### ART. 1.12 – BRIEFING

La presenza alla consegna del RB e al Briefing è obbligatoria per tutti i concorrenti.

**In caso di mancanza si applica una ammenda di €50.**

Il Briefing si svolge in un ambiente adeguato almeno 1 ora prima dell'orario di partenza del primo Conduttore con consegna del RB nella mezz'ora precedente.

In caso di modifiche al RB originale, queste devono essere trasmesse ai Conduttori in forma scritta o affisse in bacheca.

#### ART. 1.13 – PARTENZE

Il Conduttore che non si presenti alla partenza nell'orario stabilito, sarà penalizzato di un minuto primo per ogni minuto primo o frazione di esso, di ritardo, fino ad un massimo di 15 minuti oltre ai quali verrà escluso dalla gara.

I Conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza, che dovrà avvenire a motore spento.

**Il mancato rispetto di questa disposizione comporta una penalità di 1 (uno) minuto.**

La partenza a spinta non sarà penalizzata.

#### ART. 1.14 – ASSISTENZA

I Conduttori potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i Parchi Assistenza (P.A.) di inizio e fine gara o tappa e le Aree di Assistenza (A.A.) lungo il percorso e specificate sul RB di gara.

Le A.A. saranno considerate come P.A., pertanto i Conduttori dovranno attenersi alle regole previste per il P.A., quando sono all'interno di esse.

All'esterno delle zone di assistenza autorizzata e lungo tutto il percorso è vietato ricevere assistenza da persone che non siano il Conduttore medesimo o un altro Conduttore in gara, e ricevere pezzi di ricambio da mezzi di assistenza, assistenti o da altri mezzi e persone.

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata con l'esclusione dalla classifica.

#### ART. 1.15 – RIFORNIMENTI

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza (P.A./A.A.) o nelle stazioni di servizio lungo il percorso.

Ogni diverso rifornimento non autorizzato è punito con l'esclusione dalla classifica.

La distanza massima tra ogni rifornimento non deve superare i 90 km.

Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio omologato e fissato al motociclo, pena l'esclusione dalla classifica.

#### ART. 1.16 – CONTROLLI

Al fine di verificare la stretta osservanza dell'itinerario predisposto dall'Organizzazione ed indicato nel RB, solo per il quale è stato ottenuto il relativo nulla osta, ed al fine di verificare l'osservanza delle medie di marcia imposte, sono previsti, all'inizio, lungo il percorso ed alla fine, delle postazioni di controllo segnalate o segrete.

Tali controlli permettono inoltre al D.d.G. di verificare il regolare svolgimento della manifestazione. In ogni caso il Conduttore deve osservare scrupolosamente il percorso indicato dal R.B. e transitare nelle località e nei punti-percorso in esso indicati; il mancato passaggio in uno di questi, qualora sia stato constatato visivamente da un Ufficiale di Percorso, o verificato tramite traccia GPS, equivale ad un taglio di percorso e a un timbro mancato e comporta una penalità di 60 minuti nelle gare di CIMR e di 90 minuti nelle gare di CIRTT.

#### ART. 1.17 – CONTROLLO ORARIO (C.O.)

I Controlli Orari sono indicati nella T.M. e servono a verificare il rispetto, da parte dei Conduttori, degli orari imposti per la percorrenza di un certo tratto di percorso.

I cartelli indicanti la postazione (giallo e rosso con orologio, bianco di fine settore), saranno posizionati ad una distanza variabile di 5 – 50 mt secondo la morfologia e le caratteristiche del tratto interessato.

I Conduttori possono sostare in attesa dell'orario previsto prima del cartello giallo e possono recarsi, senza motociclo, al tavolo dei cronometristi (cartello rosso) per consultare l'ora ufficiale.

Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera il cartello giallo di inizio zona di controllo.

Un Conduttore può arrivare ad ogni C.O., escluso quello di partenza, nel suo minuto assegnato, senza incorrere in penalità.

Esempio:

- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.01.59" – nessuna penalità;
- 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 neutralizzabile.

I Conduttori devono sempre rispettare il tempo di percorrenza stabilito dalla T.M. tra un C.O. ed il successivo; ogni minuto di ritardo o di anticipo corrisponde ad un minuto di penalità.

L'anticipo al C.O. superiore ai 15 minuti complessivi comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara o della tappa. L'anticipo al C.O. di arrivo non è penalizzato.

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

**ART. 1.18 – CONTROLLO A TIMBRO (C.T.)**

Serve a verificare che i Conduuttori percorrano l'itinerario previsto dal RB di gara.

I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica.

I cartelli indicanti la postazione (giallo e rosso con timbro, bianco di fine settore), saranno posizionati ad una distanza variabile di 10 – 100 mt secondo la morfologia e le caratteristiche del tratto interessato.

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due Ufficiali di Percorso che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.M. o sul Cartellino dei timbri del Conduuttore (che è sempre obbligato a fermarsi), ed a compilare e firmare il Foglio Cronologico di Passaggio. I C.T. sono segreti e la loro dislocazione e numero non possono essere divulgati.

La mancanza di una punzonatura sul cartellino, o di un timbro sulla Tabella di Marcia, confermati dal Foglio Cronologico di Passaggio, comporta una penalità di 60 minuti nelle gare di CIMR e di 90 minuti in quelle di CIRTT.

In caso di discrepanze fa fede il Foglio Cronologico di Passaggio.

Al Conduuttore che transitando da una postazione C.T. regolarmente segnalata, non si ferma o non si preoccupa di farsi punzonare il cartellino o la tabella di marcia, viene applicata una penalità di 5 minuti nelle gare del C.I.M.R. e di 10 minuti nelle gare di C.I.R.T.T.

La T.M. o il Cartellino non saranno timbrati ai Conduuttori che si presenteranno al C.T. non rispettando la direzione ed il percorso previsto dal RB.

L'arrivo al CT in senso contrario rispetto a quello di marcia comporta una penalità di 60 minuti nelle prove di CIMR e di 90 minuti in quelle di CIRTT.

Se un Conduuttore smarrisce il Cartellino, dovrà comunque obbligatoriamente fermarsi al C.T. e segnalare lo smarrimento agli U.d.G. che provvederanno a punzonare la Tabella di Marcia.

**ART. 1.19 – CONTROLLO E VERIFICA TRACCIA GPS**

Serve a verificare la corrispondenza tra il percorso di gara e l'itinerario seguito da ogni Conduuttore. Serve inoltre a verificare e quantificare le soste dovute a soccorso o qualsiasi altro accadimento durante la gara.

Tagli di percorso così verificati saranno sanzionati come da regolamento.

Tempi di sosta così verificati potranno essere utilizzati per determinare ed aggiornare la classifica ufficiale in caso di soccorso per incidente o interruzioni di gara per forza maggiore. Il controllo e la verifica della traccia GPS sarà effettuato da Tecnici della Federazione Italiana Cronometristi immediatamente dopo la gara. Saranno verificate d'ufficio le tracce dei primi 50 Conduuttori della classifica assoluta ufficiale più quelle di Conduuttori soggetti a reclamo o segnalati da Ufficiali di Percorso e da Ufficiali di Gara. Potranno essere inoltre effettuati controlli a campione.

**ART. 1.20 – CONTROLLO VOLANTE (C.V.)**

Possono essere istituiti lungo il percorso dei Controlli Volanti di passaggio. I controlli possono essere gestiti da UdP o componenti RMG. Il riscontro dei transiti deve essere documentato dal Foglio Cronologico di Passaggio debitamente compilato e firmato.

I C.V. non sono segnalati.

Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato o ad un taglio di percorso e comporta una penalità di 60 minuti per le gare di CIMR e di 90 minuti per quelle di CIRTT.

**ART. 1.21 – CONTROLLO ROAD-BOOK**

Il controllo potrà essere effettuato da membri del Comitato Motorally, RMG, o da UdP da loro nominati e da Commissari di Gara.

I Conduuttori potranno essere controllati ai C.T. regolarmente segnalati, senza preavviso di cartelli segnalatori di controllo del R.B., oppure in apposite postazioni dove troveranno un'appropriata cartellonistica (cartello giallo e rosso, posizionati a discrezione dei verificatori) indicante il controllo del road-book.

I controlli potranno avvenire sia nei tratti di trasferimento che in Prova Speciale.

I Conduuttori sono tenuti a fermarsi e sostare il tempo necessario per la verifica e ripartire solo dopo il via libera dei verificatori.

Al punto di controllo i Conduuttori dovranno essere posizionati sulla prevista nota del RB, con una tolleranza di due note di scarto in più o in meno rispetto alla stessa.

I Conduuttori in gara con il PortaRB elettronico ECO dovranno essere posizionati sulla prevista nota del RB con una tolleranza di una nota in più o in meno rispetto alla stessa.

I Conduuttori che, per qualsiasi motivo, (anche rottura o malfunzionamento del PortaRB, rottura del rotolo cartaceo, rottura o malfunzionamento della strumentazione elettronica ECO) non saranno trovati in regola, saranno penalizzati di 15 minuti.

I Conduuttori che non si fermeranno e non sosterranno il tempo necessario per la verifica saranno penalizzati di 15 minuti.

Ai Conduuttori non in regola sarà contestato il fuori-nota sul posto.

**ART. 1.22 – PROVE SPECIALI (PS)**

Le P.S. si suddividono in due categorie:

- fettucciate (cross country)
- in linea di navigazione

Consistono in tratti osservati in cui viene rilevato il tempo di percorrenza.

Le caratteristiche delle P.S. devono essere precisate nel R.P. della gara.

Non è garantita la totale chiusura al traffico dei tratti interessati.

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

**ART. 1.23 – MARCIA IN SENSO CONTRARIO NELLE P.S. IN LINEA**

Il Conduuttore che, per qualsiasi motivo, impegna il percorso di gara di una P.S. in senso contrario rispetto alla direzione di marcia prevista, (infrazione constatata visivamente da un UdP o mediante traccia GPS) è sanzionato con una penalità di 60 minuti (CIMR) e 90 minuti (CIRTT).

**ART. 1.24 – ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NELLE P.S. IN LINEA**

Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione dovrà avvenire a velocità ridottissima e con la massima cautela.

Il Conduuttore è inoltre tenuto, in questa fase, a rispettare le segnalazioni e le indicazioni degli Ufficiali di Percorso (UdP) dislocati sul posto.

La mancata osservanza di queste disposizioni verificata visivamente o tramite traccia GPS, comporta una ammenda di €300.

**ART. 1.25 – ASSISTENZA TRA CONDUTTORI**

In caso di infortunio e/o caduta di un Conduttore sul percorso di gara, è fatto obbligo al Conduttore che segue di rallentare e/o fermarsi e constatare se deve prestare soccorso oppure se l'incidente è di così lieve entità che il Conduttore caduto e/o infortunato non necessita della sua presenza per un aiuto immediato. In caso di necessità, il Conduttore soccorritore deve allertare immediatamente la Direzione Gara chiamando il numero telefonico "SOS RALLY" segnalando il numero di nota dell'accaduto. Nell'impossibilità di raggiungere telefonicamente la Direzione Gara egli deve proseguire ed allertare la prima postazione di controllo utile. In ogni caso il Conduttore deve riprendere la gara regolarmente e il suo tempo di sosta sarà rilevato dal Tracciatore GPS Tracky.

Il mancato soccorso, rilevato dal tracciatore, comporta una ammenda di €300.

**ART. 1.26 – INTERVENTO E SOCCORSO MEDICO IN PS**

Nei casi di urgente necessità è possibile l'intervento, a PS in corso, dei medici di servizio con i mezzi in dotazione. L'intervento dovrà essere autorizzato dal Capoprova coadiuvato da un responsabile RMG, (che, a loro volta potranno intervenire sul percorso) e avvenire con modalità tali da salvaguardare la sicurezza dei Conduttori ancora impegnati nella PS.

**ART. 1.27 – PROVA DEL PERCORSO**

È assolutamente vietato ai Conduttori iscritti ad una gara provare o visionare, a piedi o con qualsiasi altro mezzo, il percorso di gara e le Prove Speciali in linea, a partire da 60 giorni prima della gara. L'organizzazione, al fine di evitare abusi, dovrà predisporre un'adeguata sorveglianza sul percorso e tenere segreto il percorso ed il R.B. fino al momento del Briefing. I Conduttori che mancheranno a tale norma saranno esclusi dalla gara. Le PS Fettuciate possono essere visionate e percorse, a piedi, prima della gara.

**ART. 1.28 – RITIRO**

I Conduttori che per qualsiasi motivo sono costretti al ritiro sono tenuti a comunicarlo immediatamente alla Direzione Gara tramite il numero di telefono "SOS RALLY"

La comprovata inosservanza al presente articolo, comporta una ammenda di €300.

Ogni Conduttore ritirato deve riconsegnare personalmente (o tramite assistenti/accompagnatori, in caso di impedimento per infortunio) alla Direzione Gara:

- Tabella di Marcia
- RB di gara completo
- Tracciatore GPS

Solo in questo modo potrà ritirare la propria Licenza di Conduttore.

**ART. 1.29 – PREMI**

Ogni gara dovrà essere dotata di premi di merito per:

- i primi 3 (tre) classificati della classifica assoluta;
- i primi 3 (tre) classificati di ciascuna classe;
- i primi 3 (tre) classificati delle classifiche a squadre;

**ART. 1.30 – UFFICIALI DI PERCORSO (UdP)**

È considerato U.d.P. qualunque persona maggiorenne, tesserata della FMI per l'anno in corso, che sia indicata in questa mansione dal Direttore di Gara.

**ART. 1.31 – RALLY MANAGING GROUP (RMG)**

Il Rally Managing Group (RMG) è il braccio operativo del Comitato Motorally sui campi di gara. È costituito da membri del Comitato Motorally e da Tecnici appositamente nominati. Il RMG affianca e supporta i Moto Club organizzatori durante tutte le fasi di preparazione e svolgimento delle prove di Campionato a loro affidate. Svolge funzioni di controllo e supervisione su percorso di gara, Road-Book e gestione delle Prove Speciali in linea prima e durante la gara. Svolge funzioni di controllo e supervisione su Segreteria di Gara ed operazioni connesse prima durante e dopo la manifestazione. Sono parte integrante del RMG la struttura medica motomunita che opera sui campi di gara e gli operatori del Centro Classifiche che sovrintendono e coordinano il lavoro dei cronometristi locali.

**ART. 1.32 – ISCRIZIONE SQUADRE**

Le Squadre di Team Indipendenti o Industria dovranno essere regolarmente affiliate alla FMI. 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 modulo specificando quanto segue:

- denominazione della squadra;
- numero di affiliazione alla FMI;
- sede legale e numero di telefono;
- codice della gara, cognome e nome del Conduttore, (eventuale Moto Club di affiliazione), classe di appartenenza di ogni elemento della squadra.

**ART. 1.33 – COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE**

Le squadre di Moto Club, di Team Indipendenti o di Industria possono avere nella propria composizione Conduttori delle stesse classi e categorie.

Un Conduttore già iscritto in una squadra di Team Indipendenti o di Industria non può far parte di una squadra di Moto Club e viceversa.

Le Squadre dovranno iscriversi utilizzando solo gli appositi moduli, compilati chiaramente ed in modo completo, in sede di O.P..

Le squadre di Moto Club saranno iscritte e chiamate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la FMI, senza alcun'aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre Conduttori ad un massimo di quattro Conduttori partenti, di almeno due cilindrato differenti ed appartenenti allo stesso Moto Club.

Le squadre di Team devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro Conduttori partenti, di almeno due cilindrato differenti.

La composizione della squadra del Team, più due riserve, dovrà essere la stessa per tutto il Campionato Italiano Motorally e per tutto il Campionato Italiano Raid TT (le squadre possono essere differenti in ognuno dei due Campionati) e dovrà essere comunicata alla prima prova del Campionato Italiano.

Le riserve saranno inserite nella squadra solo in caso d'assenza dalla 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 Conduttori di almeno due cilindrato differenti. Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti. I Conduttori di ogni squadra, escluse quelle dei Team, possono essere sostituiti ad ogni gara.

**ART. 1.34 – PUBBLICITA'**

La Società che detiene il mandato federale per la cura dell'immagine e la promozione del C.I.M.R. e C. I.R.T.T. , è l'unica abilitata ad autorizzare o proibire, a suo nome, ogni forma di 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. e il C.I.R.T.T. al Comitato 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 rimossi, coperti od occultati in nessuna maniera e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento.

Ai Conduuttori è concesso apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sul loro motociclo, purché non si vada oltre i limiti della pubblica decenza (immagini, frasi o parole oscene od offensive) e non usurpi i diritti riservati al Comitato Motorally o all'organizzazione.

Le dimensioni degli spazi pubblicitari che i Conduuttori devono riservare all'organizzazione sono:

- **C.I.M.R.:**

tabelle portanumero del motociclo;

- **C.I.R.T.T.:**

- pettorale Conduuttore (se previsto);
- tabelle portanumero motociclo;
- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio;
- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ciascuna fiancata porta numero

Nel caso che l'organizzazione preveda un pettorale (o porta numero da applicare all'abbigliamento di gara) il Conduuttore è obbligato ad indossarlo per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il Conduuttore deve chiederne la sostituzione all'organizzazione.

È rigorosamente vietato coprire il pettorale o i portanumero con altri sponsor o adesivi.

**ART. 1.35 – DIRITTI PUBBLICITARI E D'IMMAGINE**

I concorrenti, riconoscendo che dalla partecipazione alle gare possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente con l'iscrizione alla manifestazione, che gli organizzatori dispongano 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 utilizzare le immagini della gara stessa. 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 del Comitato Motorally.

**ART. 1.36 – VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI SULLA PUBBLICITA'**

Nel caso un Conduuttore si rifiuti di apporre la pubblicità degli sponsor previsti dall'organizzazione, dovrà corrispondere agli organizzatori una tassa supplementare di importo pari a cinque volte l'ammontare della quota d'iscrizione (riferita alla tassa semplice) già versata per ogni gara del C.I.M.R. oppure del 100% della quota di iscrizione già versata in caso di gare di C.I.R.T.T.

**DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER CAMPIONATI****ART. 2 – CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY**

Il Campionato Italiano Motorally è costituito da prove della durata di un giorno.

Per la sua validità devono essere effettuate almeno 3 giornate di gara con punteggio assegnato.

**ART. 2.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI**

- A - 50                    motocicli fino a 50 cc (maschi fino a 18 anni, femmine di ogni età)
- B - 125                motocicli fino a 125 cc 2 tempi e fino a 250 cc 4 tempi
- C - 250                motocicli 2 tempi oltre 125 cc
- D - 450                motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
- E - 600                motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 700 cc
- F - Marathon        motocicli di serie come da elenco allegato
- G - 1000              motocicli 4 tempi oltre 700 cc e pluricilindrici oltre 599 cc
- Femminile            riservata a partecipanti di sesso femminile inserite nelle diverse classi

**ART. 2.2 – TROFEI 2010**

All'interno del CIMR 2010 sono istituiti i seguenti Trofei:

- **TROFEO 125 4T**

Aperto a Conduuttori di ogni età con motocicli fino a 125 cc 4 tempi partecipanti al CIMR ed inseriti nella classe B-125. Punteggio assegnato come da classi di Campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

- **TROFEO VETERANI – "MEMORIAL MARCO BADIALI"**

Aperto a Conduuttori amatori nati negli anni 1965 e precedenti, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Sono esclusi dal Trofeo tutti i Conduuttori già vincitori di un titolo italiano assoluto o di classe nelle specialità Enduro e Motorally. Punteggio assegnato come da classi di Campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

- **TROFEO UNDER 21**

Aperto a Conduuttori nati nel 1989 e successivamente, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Punteggio assegnato come da classi di Campionato e premiazione per i primi 3 della classifica finale di Trofeo.

**ART. 2.3 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI**

Le classi saranno considerate costituite al raggiungimento dei 5 (cinque) Conduuttori verificati.

La classe Femminile sarà considerata costituita con almeno tre concorrenti verificate.

Nel caso una classe non risultasse costituita per penuria di concorrenti, i Conduuttori iscritti nella stessa verranno inclusi nella classe immediatamente superiore con le seguenti eccezioni:

- mancata costituzione della classe G-1000: i Conduuttori verranno inclusi nella classe F-Marathon;
- mancata costituzione della classe F-Marathon: i Conduuttori verranno inclusi nelle classi relative alla cilindrata ed al tipo di motociclo.

I Conduuttori appartenenti alle classi non costituite riceveranno ugualmente il punteggio di Campionato relativo alla classe non costituita.

Se nel complesso di tutte le prove di Campionato non si arriverà al numero di 5 Conduuttori partecipanti, il punteggio sarà invalidato e nessuna classifica finale di classe sarà stilata. In questo caso i Conduuttori della classe soppressa risulteranno nella classifica finale della classe a cui sono stati accorpati.

I Conduuttori che abbiano conseguito una vittoria finale di classe negli ultimi 5 anni di CIMR o che si siano classificati, nel medesimo periodo, nei primi 5 posti della classifica assoluta, non possono partecipare alla classe F-Marathon.

#### ART. 2.4 – ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle prove di CIMR 2010 ogni Conduuttore dovrà obbligatoriamente utilizzare il modulo on-line accedendo al sito [www.motorallyraidtt.it](http://www.motorallyraidtt.it). Non saranno accettate modalità diverse di iscrizione.

Le iscrizioni alle prove di CIMR saranno chiuse 8 (otto) giorni prima della gara.

I Conduuttori che si iscrivono o che regolarizzano la propria iscrizione oltre la data di scadenza dovranno versare una sovrattassa di €50 e riceveranno il Road-Book di gara in fogli formato A4.

Le quote di iscrizione 2010 sono le seguenti:

- per i Conduuttori over 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di **€80,00**
- per i Conduuttori under 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di €54,00
- per i Conduuttori under 18 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di €38,00
- per i Conduuttori con Tesserata Sport la quota per ogni giornata è di **€40,00**
- per le squadre di Moto Club la quota d'iscrizione per ogni giornata è di €25,00
- per le squadre di Team Indipendente la quota d'iscrizione per ogni giornata è di €60,00
- per le squadre di Industria o Marca la quota d'iscrizione per ogni giornata è di €80,00

#### ART. 2.5 – PARTENZE

L'Ordine di Partenza sarà così stilato:

Conduuttori Prioritari, A-50, B-125, C-250, D-450, E-600, F-Marathon, G-1000, Tesserati Sport.

Nei Conduuttori Prioritari rientrano i primi 50 della classifica assoluta della prova precedente che determina automaticamente l'ordine di partenza della successiva. Solo per la prima gara dell'anno saranno Conduuttori Prioritari i primi 50 della classifica assoluta finale 2009 appositamente stilata.

I primi 10 classificati del CIMR 2009 (Top Ten) saranno Conduuttori Prioritari per tutte le gare di Campionato.

La prima classificata della classifica generale provvisoria femminile parte in coda ai Conduuttori Prioritari.

Potranno inoltre essere inseriti tra i Conduuttori Prioritari quei Conduuttori che nel passato abbiano vinto un Campionato Italiano Assoluto Motorally o Raid TT, o, ad insindacabile giudizio del Comitato Motorally, quei Conduuttori che, per risultati nelle discipline fuoristradistiche si siano distinti in maniera eccezionale.

I Conduuttori Prioritari partono con un intervallo di un minuto primo uno dall'altro. Partenze di due Conduuttori al minuto per tutti gli altri.

#### ART. 2.6 – NUMERI DI GARA

La procedura di assegnazione dei numeri di gara è la seguente:

- da 1 a 10 - Top Ten. Manterranno lo stesso numero di gara relativo al loro piazzamento del Campionato 2009 per tutto l'anno (numeri fissi)
- da 11 a 79 - Conduuttori Prioritari
- da 81 a 99 - classe A-50
- da 101 a 199 - classe B-125
- da 201 a 299 - classe C-250
- da 301 a 399 - classe D-450
- da 401 a 499 - classe E-600
- da 501 a 599 - classe F-Marathon
- da 601 a 699 - classe G-1000
- da 701 a 799 - Tesserati Sport

Nelle singole classi, l'assegnazione del numero di gara sarà corrispondente all'ordine di iscrizione.

#### ART. 2.7 – CLASSIFICHE

Le classifiche finali di gara saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi;

Ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i Conduuttori, se classificati nei primi quindici, prenderanno i punteggi previsti per ogni prova.

Al termine di ogni giornata di gara dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

- Assoluta generale;
- Classe A-50, classe B-125, classe C-250, classe D-450, classe E-600, classe F-Marathon, classe G-1000, classe Femminile, Trofeo Veterani «Memorial Marco Badiali », Trofeo 125 4T, Trofeo Under 21, Tesserati Sport, Squadre Motoclub, Squadre Team Indipendenti, Squadre Industria.

#### ART. 2.8 – CONTRIBUTO FEDERALE

Il Comitato Motorally utilizzerà il contributo federale previsto per ogni gara di Campionato, a copertura delle seguenti spese:

- realizzazione Road-Book di gara
- verifica RMG del percorso di gara prima e dopo la stampa del RB;
- collaborazione RMG per Segreteria durante la manifestazione;
- compenso, rimborso spese viaggio, vitto e alloggio dei medici RMT deputati a seguire l'intero Campionato;
- vitto e alloggio del personale responsabile del Centro Classifiche;
- rimborso spese viaggio e soggiorno del personale RMG che affianca e collabora con il Moto Club Organizzatore per la gestione del percorso e delle PS durante la gara.

#### ART. 2.9 – PARCO CHIUSO

Alla fine di ogni giornata di gara tutte le moto giunte all'arrivo saranno soggette al regime di parco chiuso per 30 minuti dall'orario di arrivo dell'ultimo Conduuttore che non sia giunto fuori tempo massimo. La mancata osservanza del P.C. comporta l'esclusione dalla classifica della giornata.

Al PC avranno accesso soltanto i Conduuttori e limitatamente al tempo strettamente necessario per depositarvi il proprio motociclo e riprenderlo alla scadenza dello stesso.

Nessun'altra persona, ad eccezione dei Commissari di Gara, del D.d.G. e degli Ufficiali di Gara a ciò preposti, potranno accedere al P.C..

Nel P.C. è assolutamente vietato eseguire lavori di qualsiasi genere sul proprio motociclo o toccare il motociclo di un altro Conduttore. La violazione a queste norme comporta l'immediata esclusione dalla classifica.

#### ART. 2.10 - PREMIAZIONI

La cerimonia di Premiazione si tiene entro 90 minuti dall'arrivo dell'ultimo Conduttore con obbligo di presenza dei primi tre Conduttori di ogni classe e trofeo come da classifiche ufficiose esposte. In caso di assenza si applica una ammenda di €100. Il ritardo della cerimonia rispetto all'orario previsto annulla l'obbligo di presenza alla stessa.

Il pagamento dell'ammenda deve essere effettuato entro il termine delle O.P. della gara successiva. Il Conduttore sanzionato che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara. In caso di gravi e giustificati motivi un Conduttore può presentare domanda scritta di esenzione dall'obbligo di presenza al Direttore di Gara, che si riserva di esaminare ed eventualmente accogliere la richiesta. In ogni caso i premi saranno consegnati esclusivamente ai Conduttori presenti.

#### RIEPILOGO SANZIONI CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

| ART. | DESCRIZIONE  | PENALITA'                            | AMMENDA |
|------|--|--------------------------------------|---------|
| 1    | 1.6 mancata dotazione di sicurezza (telefono)              | 10'                                  |         |
| 2    | 1.7 smarrimento tabella di marcia 5'                       |                                      |         |
| 3    | 1.7 alterazione tabella di marcia                          | esclusione                           |         |
| 4    | 1.8 superamento tempo massimo                              | esclusione                           |         |
| 5    | 1.9 mancata restituzione road-book                         |                                      | €350.00 |
| 6    | 1.9 mancata montaggio strumentazione                       | no partenza                          |         |
| 7    | 1.9 utilizzo dispositivo gps non autorizzato               | esclusione                           |         |
| 8    | 1.9-2.4 invio iscrizione oltre termine del r.p.            | RB in fogli                          | €50.00  |
| 9    | 1.11 danneggiamento, perdita o rottura tracky              | esclusione                           | €150.00 |
| 10   | 1.11 manomissione tracky                                   | esclusione                           |         |
| 11   | 1.12 mancata presenza al briefing                          |                                      | €50.00  |
| 12   | 1.13 avviamento motore in zona partenza                    | 1'                                   |         |
| 13   | 1.13 ritardo alla partenza                                 | 1' x ogni min. di ritardo fino a 15' |         |
| 14   | 1.13 ritardo alla partenza oltre i 15'                     | esclusione                           |         |
| 15   | 1.14 assistenza non consentita                             | esclusione                           |         |
| 16   | 1.15 trasporto carburante fuori serbatoio omologato        | esclusione                           |         |
| 17   | 1.15 rifornimento fuori dalle aree autorizzate             | esclusione                           |         |
| 18   | 1.16 taglio di percorso                                    | 60'                                  |         |
| 19   | 1.17 anticipo al c.o. oltre 15' (escluso quello di arrivo) | esclusione                           |         |
| 20   | 1.17 mancata transito controllo orario                     | esclusione                           |         |
| 21   | 1.18 mancata transito controllo a timbro (ct)              | 60'                                  |         |
| 22   | 1.18 mancata fermata al ct                                 | 5'                                   |         |
| 23   | 1.20 mancata transito controllo volante (cv)               | 60'                                  |         |
| 24   | 1.21 fuori nota controllo road-book                        | 15'                                  |         |
| 25   | 1.21 mancata fermata controllo road-book                   | 15'                                  |         |
| 26   | 1.23 marcia in senso contrario in ps                       | 60'                                  |         |

|    |      |  |                                |
|----|------|--|--------------------------------|
| 27 | 1.24 | rientro sul percorso indisciplinato  | €300.00                        |
| 28 | 1.24 | mancata osservanza segnalazioni u. d p.  | €300.00                        |
| 29 | 1.25 | mancato soccorso   | €300.00                        |
| 30 | 1.27 | prova del percorso   | esclusione                     |
| 31 | 1.28 | mancata comunicazione del ritiro   | €300.00                        |
| 32 | 1.34 | rifiuto pubblicita' sponsors gara  | 5 volte la tassa di iscrizione |
| 33 | 2.9  | no moto in parco chiuso  | esclusione                     |
| 34 | 2.10 | mancata presenza alla premiazione  | €100.00                        |
| 35 | 4.3  | sostituzione parti punzonate   | esclusione                     |
| 36 | 4.5  | superamento limiti prova fonometrica in gara - oltre 2 db                      | 1'                             |
| 37 | 4.5  | superamento limiti prova fonometrica in gara - oltre 2 db - seconda infrazione | forfetaria                     |

In caso di più infrazioni le penalità e le ammende previste si sommano.

#### ART. 3 - CAMPIONATO ITALIANO RAID TUTTO TERRENO

Il Campionato Italiano Raid Tutto Terreno (C.I.R.T.T.) è costituito da due prove di quattro giornate di gara ciascuna (una giornata per Operazioni Preliminari e Prologo + tre tappe) Per la sua validità occorre che si siano svolte almeno tre giornate di gara (tappe) che abbiano assegnato il punteggio previsto.

##### ART. 3.1 - CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI

Vale art. 2.1

##### ART. 3.2 - COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Vale art. 2.3

##### ART. 3.3 - PROTOCOLLO PER ORGANIZZATORI PROVE RAID T.T.

I Moto Club Organizzatori delle Prove di CIRTT dovranno sottoscrivere un protocollo di intesa nel quale saranno indicati esattamente ruoli, diritti e doveri delle parti interessate: Moto Club Organizzatore, Società di Immagine incaricata e Comitato Motorally FMI. L'Organizzazione si impegna così a rispettare gli standard minimi imposti dal Comitato Motorally riguardo al percorso di gara e alla gestione della manifestazione. Il tetto massimo della quota individuale di iscrizione è fissato in €170 per giornata di gara. Le iscrizioni dovranno pervenire entro 8 giorni dallo svolgimento delle Operazioni Preliminari. Gli organizzatori hanno la facoltà di accettare iscrizioni pervenute oltre il limite applicando un aumento della quota prevista. Nella quota è compreso l'utilizzo di un'area attrezzata (Paddock) con acqua, corrente elettrica e servizi igienici.

##### ART. 3.4 - PROLOGO

Il Prologo è una prova speciale con le caratteristiche di cross-country e/o prova spettacolo che determina unicamente l'ordine di partenza della prima tappa. Il Prologo non può essere conteggiato nella lunghezza totale del percorso della

manifestazione, non può dar luogo a nessun tipo di penalità oraria ed i tempi registrati non possono essere sommati al tempo totale di gara.

Possono essere invece comminate penalità dovute per infrazioni al presente Regolamento, alle N.S.S., al R.d.G. ed al C.d.S.

L'assegnazione dei numeri di gara e il conseguente ordine di partenza del Prologo sarà effettuato a discrezione dell'Organizzatore.

#### ART. 3.5 - ORDINE DI PARTENZA

I primi 15 classificati nel Prologo partiranno a posizioni invertite nella prima tappa (il 15° per primo, il 1° come quindicesimo partente) Dal 16° classificato in poi i Conduttori partiranno secondo l'ordine di classifica effettivo del prologo.

L'ordine di partenza delle tappe successive sarà determinato dalla classifica assoluta della tappa precedente.

#### ART. 3.6 - PARCO CHIUSO

Al termine dell'ultima tappa della gara tutte le moto giunte all'arrivo saranno soggette al regime di Parco Chiuso per 30 minuti dall'orario di arrivo dell'ultimo Conduttore . La mancata osservanza del P.C. comporta l'esclusione dalla classifica della giornata.

Al PC avranno accesso soltanto i Conduttori e limitatamente al tempo strettamente necessario per depositarvi il proprio motociclo e riprenderlo alla scadenza dello stesso. Nessun'altra persona, ad eccezione dei Commissari di Gara, del D.d.G. e degli Ufficiali di Gara, a ciò preposti, potranno accedere al P.C..

Nel P.C. è assolutamente vietato eseguire lavori di qualsiasi genere sul proprio motociclo o toccare il motociclo di un altro Conduttore . La violazione a queste norme comporta l'immediata esclusione.

#### ART. 3.7 - PREMIAZIONE

Vale articolo 2.10

#### ART. 3.8 - PENALITA' FORFETARIA

Questa penalità, prevista solo per il C.I.R.T.T. permette al Conduttore costretto al ritiro o escluso dalla classifica di tappa di continuare la gara, sia pure fortemente penalizzato.

La penalità forfetaria si applica assegnando al Conduttore penalizzato il tempo dell'ultimo classificato della tappa in oggetto maggiorato di 3 (tre) ore.

La penalità forfetaria sarà applicata al massimo una volta per tappa in tutti i casi previsti dalla tabella riepilogativa delle penalità di CIRTT.

Il Conduttore che incorrerà in più di una penalità forfetaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.

#### RIEPILOGO SANZIONI CAMPIONATO ITALIANO RAID TT

| ART. | DESCRIZIONE  | PENALITA'                            | AMMENDA |
|------|--|--------------------------------------|---------|
| 1    | 1.6 mancata dotazione di sicurezza (telefono)                                      | 10'                                  |         |
| 2    | 1.7 smarrimento tabella di marcia  | 10'                                  |         |
| 3    | 1.7 alterazione tabella di marcia  | forfetaria                           |         |
| 4    | 1.8 superamento tempo massimo  | forfetaria                           |         |
| 5    | 1.9 mancata restituzione road-book   |                                      | €350.00 |
| 6    | 1.9 mancato montaggio strumentazione   | no partenza                          |         |
| 7    | 1.9 utilizzo dispositivo gps non autorizzato                                       | forfetaria                           |         |
| 8    | 1.9 invio iscrizione oltre termine del r.p.  | RB in fogli                          |         |
| 9    | 1.11 danneggiamento, perdita o rottura tracky                                      | forfetaria                           | €150.00 |
| 10   | 1.11 manomissione tracky   | forfetaria                           |         |
| 11   | 1.12 mancata presenza al briefing  |                                      | €50.00  |
| 12   | 1.13 avviamento motore in zona partenza  | 1'                                   |         |
| 13   | 1.13 ritardo alla partenza   | 1' x ogni min. di ritardo fino a 15' |         |
| 14   | 1.13 ritardo alla partenza oltre i 15'   | forfetaria                           |         |
| 15   | 1.14 assistenza non consentita   | forfetaria                           |         |
| 16   | 1.15 trasporto carburante fuori serbatoio omologato                                | forfetaria                           |         |
| 17   | 1.15 rifornimento fuori dalle aree autorizzate                                     | forfetaria                           |         |
| 18   | 1.16 taglio di percorso  | 90'                                  |         |
| 19   | 1.17 anticipo al c.o. oltre 15' (escluso quello di arrivo)                         | forfetaria                           |         |
| 20   | 1.17 mancato transito controllo orario   | forfetaria                           |         |
| 21   | 1.18 mancato transito controllo a timbro (ct)                                      | 90'                                  |         |
| 22   | 1.18 mancata fermata al ct   | 10'                                  |         |
| 23   | 1.20 mancato transito controllo volante (cv)                                       | 90'                                  |         |
| 24   | 1.21 uori nota controllo road-book   | 15'                                  |         |
| 25   | 1.21 mancata fermata controllo road-book   | 15'                                  |         |
| 26   | 1.23 marcia in senso contrario in ps   | 90'                                  |         |
| 27   | 1.24 rientro indisciplinato sul percorso   |                                      | €300.00 |
| 28   | 1.24 mancata osservanza segnalazioni u. d p.                                       |                                      | €300.00 |
| 29   | 1.25 mancato soccorso  |                                      | €300.00 |
| 30   | 1.27 prova del percorso  | esclusione                           |         |
| 31   | 1.28 mancata comunicazione del ritiro  |                                      | €300.00 |
| 32   | 1.34 rifiuto pubblicitàsponsors gara   | 5 volte la tassa di iscrizione       |         |
| 33   | 3.6 no moto in parco chiuso  | forfetaria                           |         |
| 34   | 3.7 mancata presenza alla premiazione  | €100.00                              |         |
| 35   | 4.3 sostituzione parti punzonate   | forfetaria                           |         |
| 36   | 4.5 superamento limiti prova fonometrica in gara - oltre 2 db                      | 1'                                   |         |
| 37   | 4.5 superamento limiti prova fonometrica in gara - oltre 2 db - seconda infrazione | esclusione                           |         |

#### ART. 4 - REGOLAMENTO TECNICO MOTORALLY

Per quanto non contemplato dalle seguenti Norme Tecniche, valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento Tecnico dell'annesso di specialità Enduro.

#### ART. 4.1 – PRESCRIZIONI GENERALI

I motocicli ammessi alle competizioni di CIMR e CIRTT devono rispondere, oltre che alle prescrizioni del Codice della Strada, a quelle previste da questo Regolamento di Specialità. Tutte le caratteristiche e prescrizioni del Codice della Strada vengono lasciate, nei confronti della Legge, alla piena responsabilità del Conducente.

#### ART. 4.2 – PUNZONATURA MOTOCICLI

Durante le verifiche tecniche saranno punzonati i seguenti particolari:

- telaio
- motore (testa, cilindro/i, carter)
- terminale di scarico

I motocicli partecipanti al C.I.R.T.T. appartenenti alla classe Marathon avranno punzonati anche le seguenti parti:

- forcella anteriore
- forcellone posteriore
- ammortizzatore posteriore
- ruota anteriore e posteriore;

Nelle gare di CIRTT è possibile punzonare un motore di scorta oltre a quello montato sul motociclo con gli stessi criteri (escluso classe Marathon). In qualsiasi momento della gara potrà essere verificata la conformità del mezzo con le fiches di omologazione e l'esistenza delle punzonature, ove previste.

#### ART. 4.3 – SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE

**CIMR:** i particolari punzonati possono essere riparati ma non sostituiti pena l'esclusione. Nel caso in cui la manifestazione alla quale il Conducente è iscritto sia composta di due giornate di gara consecutive è ammessa la sostituzione di tutte le parti punzonate alle O.P. già effettuate il primo giorno. In tale caso il Conducente dovrà chiedere al C.d.G. addetto, pena l'esclusione dalla seconda giornata di gara, di verificare e punzonare nuovamente, durante le O.P. relative al secondo giorno di gara, le parti sostituite.

**CIRTT:** i particolari punzonati possono essere riparati

- Il telaio non può essere sostituito
- Il motore può essere sostituito con quello di scorta regolarmente punzonato
- Terminale di scarico e marmitta possono essere sostituiti al termine di ogni giornata di gara (tappa), previo nuova verifica e punzonatura della parte sostituita. Tale sostituzione può avvenire solo se, visionati dal Commissario Tecnico, vengono giudicati tecnicamente non riparabili, che potrà effettuare tale valutazione anche a posteriori rispetto al momento della loro sostituzione. Al fine di permettere ciò è obbligo del Conducente consegnare al C.d.G. il terminale di scarico e la marmitta, sostituite alla fine della giornata di gara, contestualmente alla nuova verifica e punzonatura. Nel caso in cui non siano rispettate dal Conducente le predette formalità lo stesso sarà escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara (tappa) alla quale ha preso parte con il terminale di scarico non punzonato. Nella classe Marathon i particolari punzonati non possono mai essere sostituiti pena l'esclusione.

#### ART. 4.4 – CILINDRATA DEL MOTOCICLO

La cilindrata del motociclo è dichiarata dal Conducente, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara. All'atto delle verifiche amministrative, il Conducente deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

#### ART. 4.5 – PROVA FONOMETRICA

La prova fonometrica potrà essere effettuata a tutti i Conducenti, oppure a campione, a discrezione del Commissario Fonometrico. Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a 13 m/sec. La verifica fonometrica sarà effettuata con la metodologia descritta nell'art.519 del Regolamento Tecnico dell'Annesso di specialità Enduro. I motocicli che non superano la prima prova, potranno ripresentarsi più volte purché entro l'orario massimo delle O.P. Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione del CdG. È concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto ai limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 dB/A il Conducente sarà penalizzato di 60 secondi; al secondo controllo, in caso di superamento del limite di 96 dB/A il Conducente sarà escluso dalla gara.

#### ART. 4.6 – MOTOCICLI CLASSE MARATHON

Sono elencati nell'apposito allegato, e devono avere le seguenti caratteristiche:

- **Omologazione:** il motociclo deve essere regolarmente omologato per il trasporto di due persone (Conducente e passeggero);
- **Impianto elettrico:** il motociclo deve essere dotato di impianto elettrico a 12 volts con batteria, salvo i casi speciali per motocicli ammessi all'elenco;
- **Lubrificazione:** i motocicli a 2T devono essere equipaggiati con un impianto per la miscelazione automatica di olio e benzina.

#### MODIFICHE VIETATE:

I seguenti particolari devono rimanere originali, così come prodotti dal costruttore:

- il motore completo;
- il sistema di alimentazione (carburatore/iniezione) e la scatola filtro;
- il sistema di accensione e l'alternatore;
- il sistema di avviamento;
- il telaio;
- la forcella anteriore (cartuccia e steli);
- il forcellone posteriore e relativo sistema di leveraggio;
- l'ammortizzatore (o gli ammortizzatori) posteriore;
- i freni (dischi, gruppo porta pistoncini);

Non sono ammesse le alternative a parti meccaniche non modificabili che non siano montate originariamente in fabbrica.

#### MODIFICHE AMMESSE:

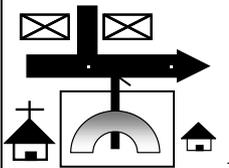
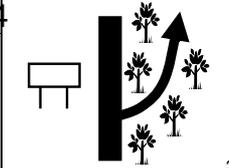
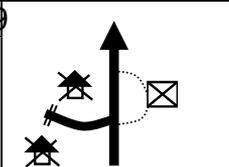
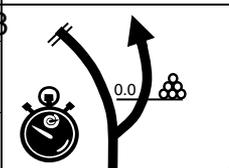
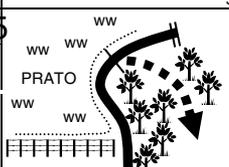
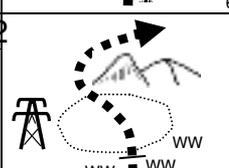
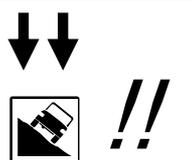
Sono ammesse le modifiche/sostituzioni ai seguenti particolari, purché ciò non renda pericoloso il motociclo:

- molle e olio degli ammortizzatori anteriori e/o posteriori;
- cerchio ruota (ma deve rimanere dello stesso tipo es. a raggi e stampato);
- mozzi e raggi (per l'adattamento a raggi di sezione maggiorata);
- dimensione getti carburatore;
- elemento filtrante (può anche essere rimosso) mentre la scatola filtro deve essere originale;
- il materiale di attrito dei freni.

Il serbatoio originale può essere sostituito con altro di tipo omologato.

Per quanto non espressamente indicato, sono ammesse modifiche o sostituzioni, sempre che non rendano il motociclo pericoloso.

ALLEGATO 1

|      |   |   |
|------|---|---|
| 0.00 |    | <b>PARTENZA</b>   |
| 1.32 |    | <b>VRS STADIO</b>   |
| 2.64 |    | <b>VRS AGRITURISMO</b>  |
| 1.89 |    | <b>CO 1</b>   |
| 5.93 |   | <b>PS 1 km 22,8</b>   |
| 0.00 |  | <b>AZZERA</b>   |
| 1.85 |  | <b>LPP POCO VIS</b>   |
| 2.07 |  |  |

ALLEGATO 2

| LEGENDA E SIMBOLOGIA ROAD-BOOK  |                           |   |                             |   |                           |
|---|---------------------------|---|-----------------------------|---|---------------------------|
|    | STRADA ASFALTATA          |    | ATTENZIONE                  |    | IN SALITA                 |
|    | PISTA, STERRATO           |    | ATTENZIONE PERICOLO         |    | IN DISCESA                |
|    | TRACCIA O FUORIPISTA      |    | ATTENZIONE GRAVE PERICOLO   |    | SALITA RIPIDA             |
|    | PIETRE, ROCCE             |    | GRADINO                     |    | DISCESA RIPIDA            |
|    | DOSSO                     |    | CREPA, CANALE LONGITUDINALE |    | BUCA, CANALE TRASVERSALE  |
|    | GUADO                     |    | SERIE DI DOSSI, ONDULAZIONI |    | PISTE PARALLELE           |
|    | CASA                      |    | CHIESA                      |    | RUDERE                    |
|    | RETE, RECINZIONE          |    | MURO                        |    | ALBERI                    |
|    | TRALICCIO, PALO ELETTRICO |    | BALISE DI PIETRE            |    | CESPUGLI / ERBA           |
|    | CARTELLI                  |    | CANCELLO, SBARRA            |    | SUL PONTE                 |
| <b>RLT</b>  | RALLENTARE                | <b>PP</b>   | PISTA PRINCIPALE            | <b>VRS</b>  | VERSO                     |
| <b>LPP</b>  | LASCIA PISTA PRINCIPALE   | <b>SPP</b>  | SEGUI PISTA PRINCIPALE      | <b>SAP</b>  | SEGUI ASFALTO PRINCIPALE  |
| <b>SB</b>   | STRADA BIANCA             | <b>DX</b>   | DESTRA                      | <b>SX</b>   | SINISTRA                  |
| <b>CO</b>   | CONTROLLO ORARIO          | <b>CT</b>   | CONTROLLO TIMBRO            | <b>LAP</b>  | LASCIA ASFALTO PRINCIPALE |
|  | SEMAFORO                  |  | LIMITE DI VELOCITA'         |  | STRETTOIA, RESTRINGIMENTI |
|  | CONTRO-PENDENZA           |  | GRADINO IN SALITA           |  | GRADINO IN DISCESA        |
|  | BENZINAIO                 |  | FABBRICA, CAPANNONE         |  | CIMITERO                  |
|  | RIFERIMENTO TRIP          |  | RIFERIMENTO TRIP            |  | CAPPELLETTA               |

## ALLEGATO 3

### MOTOCICLI CLASSE F - MARATHON

| APRILIA       | AXY           | BMW       | CAGIVA    | GILERA    | HONDA         |
|---------------|---------------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| RX 125 MT     | X 250 R       | F 650     | 125 W8    | RX 125    | CRM 125       |
| 125 RX PEGASO | XY 400        | F 650 GS  | WRE 125   | RALLY 125 | XL 250 R      |
| TUAREG 350    | X 400 R       | F 650 GD  | T4 350    | RC 600 R  | XR 250 R      |
| WIND 350      |               | G 650 X   | T4 500    | RC 600 AE | XL 350 R      |
| ETX 350       |               |           |           |           | XR 400 R      |
| PEGASO 600    |               |           |           |           | XR 600 R      |
|               |               |           |           |           | XL 600        |
|               |               |           |           |           | XR 650 R      |
|               |               |           |           |           | DOMINATOR 650 |
| HUSQVARNA     | KTM           | KAWASAKI  | SUZUKI    | YAMAHA    |               |
| WRE 125       | 125 LC2       | KMX 125   | DR 350 S  | DT 125 R  |               |
| TE 350        | 350 LC4       | KLR 250 R | DR 350 R  | WR 250 R  |               |
| TE 410 E      | EGS400 LC4    | KLR 300   | DRZ 400 S | XT 350    |               |
| TE 610 04     | LC4 400       | KLR 650   | DR 650    | TT 350    |               |
| TE 610        | EGS 620 LC4   | KLX 650   |           | TT 600    |               |
|               | 625 SXC       |           |           | XT 600    |               |
|               | LC4 640       |           |           | XTZ 660   |               |
|               | ADVENTURE 660 |           |           |           |               |
|               | 690 LC4       |           |           |           |               |
|               | 690 R LC4     |           |           |           |               |

## ALLEGATO 4

### CONTROLLO A TIMBRO



### CONTROLLO ORARIO



### INIZIO PROVA SPECIALE



### FINE PROVA SPECIALE



### CONTROLLO ROAD BOOK

