

Enduro

Annesso III R.M.M.

REGOLAMENTO SPORTIVO**ART. 1 - DEFINIZIONE**

Le gare d'Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati nel rispetto delle norme del Codice della Strada.

Il pilota garantisce di essere in possesso d'idonea patente di guida, e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del codice della strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il pilota è responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del codice della strada per tutti i tratti aperti alla pubblica circolazione.

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

ART. 2 – LICENZE E TITOLI DI MERITO

Tutte le licenze nazionali Enduro saranno rilasciate considerando ESCLUSIVAMENTE l'anno di nascita dei piloti

I passaggi di categoria avverranno ESCLUSIVAMENTE per fascia di età. Sarà consentita la retrocessione a licenza Territoriale ad eccezione dei piloti che in carriera abbiano avuto titolo di merito Elite e di quelli che abbiano in corso titolo di merito Assoluti.

ART. 2.1 FASCE DI ETÀ'

MINIENDURO nati negli anni dal 94 al 92 (Aspiranti) e negli anni dal 99 al 95 (Esordienti)

CADETTI nati negli anni dal 92 al 88

JUNIOR nati negli anni dal 87 al 83

SENIOR nati negli anni dal 82 al 73

MAJOR nati negli anni dal 72 e precedenti

Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita ad eccezione dei Cadetti del 1992 a cui viene rilasciata la licenza CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno.

Al compimento del 14° anno i piloti in possesso di licenza JUNIORES saranno equiparati ai Cadetti senza dover richiedere nessun cambio di licenza.

Per i nati nel 1999 l'età minima di 7 anni deve essere compiuta.

ART. 2.2 – TITOLO DI MERITO ELITE

Avranno il titolo di merito ELITE stampato di fianco al tipo di licenza nazionale spettante per fascia di età i piloti che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:

piloti classificati ai primi 5 posti di ogni classe del Campionato Italiano Assoluto 2004 e 2005

piloti vincitori in carriera di un titolo mondiale individuale o del Trofeo Mondiale alla Sei giorni di enduro fino a quando entreranno nella classe Veteran (nel 2006 nati nel 58 e precedenti)

I piloti con titolo di merito ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate e territoriali.

ART. 2.3 – TITOLO DI MERITO ASSOLUTI

Avranno il titolo di merito ASSOLUTI stampato di fianco al tipo di licenza spettante per fascia di età i piloti che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:

primi 3 di ogni classe Campionato Italiano Cadetti 2004

primi 10 classifica assoluta Campionato Italiano Cadetti 2004

primi 10 di ogni classe Campionato Italiano Junior 2004

primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Junior 2004
primi 10 classi A – B – C – Q Campionato Italiano Under 23 2005
primi 5 classi W – Z Campionato Italiano Under 23 2005
primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Under 23 2005

primi 3 di ogni classe Campionato Italiano Senior 2004

primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Senior 2005

primi 20 classifica assoluta Campionato Italiano Senior 2004

primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Senior 2005

primi 3 di ogni classe Campionato Italiano Major 2004 – 2005

primi 20 classifica assoluta Campionato Italiano Major 2004

primi 25 classifica assoluta Campionato Italiano Major 2005

classificati dal 6° al 10° posto di ogni classe degli Assoluti d'Italia 2004 e 2005

primo classificato di ogni classe Coppa Italia 2005

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

ART. 2.4 TABELLE PORTANUMERO

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

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

Per tutti gli altri piloti il colore delle tabelle porta numero dovrà essere GIALLO

ART. 2.5 - PARTECIPAZIONE PILOTI ITALIANI ALL'ESTERO

Per ogni gara disputata all'estero è necessario richiedere alla F.M.I. relativo nulla osta.

ART. 3 –CAMPIONATI ITALIANI

CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA

Titoli assegnati:

Assoluto (compresi stranieri che concorrono al titolo)

125 - B - (vedi regolamento tecnico)

250 - C - (“ “ “)

250 4t - D - (“ “ “)

450 4t - F - (“ “ “)

500 4t - G - (“ “ “)

unica stranieri - S - (non attribuisce titolo)

squadre A (esclusi stranieri)

squadre B (possono far parte anche piloti stranieri e piloti facenti parte di

squadre A)

squadre C (possono far parte anche piloti stranieri e piloti facenti parte di

squadre A)

Durata max prevista H 7,30

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

Gara tipo: giro della durata di 90 minuti circa

4 giri

1 prova cross

1 prova enduro

1 prova estrema

partenza ore 9

apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Conduuttori ammessi: Cadetti, Junior, Senior, Major Enduro in possesso di uno dei seguenti titoli di merito:

- titolo di merito ELITE

- titolo di merito ASSOLUTI

Conduuttori stranieri: ammessi solamente quelli aventi diritto di partecipare al Campionato del Mondo Enduro ed in possesso di una delle seguenti licenze

- licenza nazionale italiana

- licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la ha rilasciata

L'ordine di partenza, nelle rispettive cilindrate, sarà assegnato dal comitato enduro

Wild Card: 5 a disposizione del Comitato Enduro

I piloti iscritti a tutto il campionato avranno numero fisso per tutto il campionato. Il numero verrà assegnato in base alla classifica finale di classe del 2005.

I piloti che parteciperanno in una classe diversa dall'anno precedente, verranno inseriti immediatamente dopo quelli che hanno ottenuto punti in quella classe.

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla gara precedente.

L'avvicendamento delle classi alla partenza sarà a rotazione.

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

Seconda prova: 250 – 250 4t – 450 4t – 500 4t -125

Terza prova: 250 4t – 450 4t – 500 4t - 125 – 250

Quarta prova: 450 4t – 500 4t - 125 – 250 – 250 4t

Quinta prova: 500 4t - 125 – 250 – 250 4t – 450 4t

COPPA ITALIA

Da disputarsi in abbinamento ai Campionati Assoluti D'Italia

Conduuttori ammessi: Cadetti, Junior, Senior, Major Enduro esclusi quelli con titolo di merito ELITE e titolo di merito ASSOLUTI fino al raggiungimento del numero complessivo di max 150 piloti (compresi i partecipanti ai Campionati Assoluti D'Italia)

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

Classi previste:

Classe 1 - 1 - (fino a 125 2t – fino a 250 4t)

Classe 2 - 2 - (da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t)

Classe 3 - 3 - (oltre a 250 2t – oltre a 450 4t)

Squadre A

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

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla gara precedente.

Classe 1 - 1 - dal n° 501

Classe 2 - 2 - dal n° 601

Classe 3 - 3 - dal n° 701

Il primo classificato della classifica finale di Coppa Italia di ciascuna classe avranno il titolo di merito Assoluti per gli anni 2007 – 2008.

CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23

Conduuttori ammessi: Junior Enduro esclusi quelli con titolo di merito Elite, Cadetti Enduro esclusi quelli con titolo di merito Elite, Minienduro con licenza Juniores (Minienduro, Minicross, Minitrial, Minimoto) solo al compimento del 14° anno

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

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

- ai piloti che hanno acquisito punti nella classifica del campionato in corso (per la prima gara i piloti che hanno conseguito punti nel campionato 2005)

- ai piloti iscritti alla classe 50

- ai piloti cadetti

- alle iscrizioni arrivate per prima. A tal proposito farà fede il timbro postale di partenza, la data stampata dal fax ricevente, la data riportata dal

modulo iscrizione on line.

Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti

Gara tipo: giro della durata di 120 minuti circa

3 giri

max 3 P.S. per giro

2 C.O.

apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Classi previste:

Assoluta

50 - Z - Cadetti 90- 91-92 + Juniores 1992 al compimento del 14° anno (fino a 50 cc)

125 4 tempi - W - solo Cadetti (fino a 125 c.c. 4t)

125 Cadetti - A - solo Cadetti (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c. 2t)

125 Junior - B - solo Junior (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c.2t)

250 - C - solo Junior (oltre 125 c.c. 2t)

4t - Q - solo Junior (moto 4t qualsiasi cilindrata)

Lady - L - piloti di sesso femminile con qualsiasi licenza nazionale fuoristrada

squadre A (escluso classe femminile)

squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

I Conduuttori della classe Lady non acquisiscono titolo di merito con il risultato finale di classe.

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla gara precedente.

I piloti con titolo di merito Elite in possesso di licenza Cadetto, Junior, Senior, Major, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

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

CAMPIONATO ITALIANO SENIOR

Da disputarsi in abbinamento al Campionato Italiano Under 23

Conduuttori ammessi: Senior Enduro esclusi quelli con titolo di merito ELITE

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

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

- ai piloti che hanno acquisito punti nella classifica del campionato in corso (per la prima gara i piloti che hanno conseguito punti nel campionato 2005)

- ai piloti iscritti alla classe 50

- ai piloti cadetti

- alle iscrizioni arrivate per prima. A tal proposito farà fede il timbro postale di partenza, la data stampata dal fax ricevente, la data riportata dal modulo iscrizione on line.

Classi previste:

Assoluta

125 - B -

250 - C -

250 4t - D -

450 4t - F -

500 4t - G -

squadre A

squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla gara precedente.

I piloti con titolo di merito Elite in possesso di licenza Cadetto, Junior, Senior, Major, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.

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

CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

Conduuttori ammessi: Major Enduro compresi quelli con titolo di merito Elite

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

Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti

Gara tipo: giro della durata di 120 minuti circa

3 giri

max 3 P.S. per giro

2 C.O.

apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.

Classi previste:

Assoluta (esclusa classe Elite)

Elite

Master 1 - nati dal 72 al 66 - fino 125 2t – fino 250 4t

Master 2 - nati dal 72 al 66 - da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t

Master 3 - nati dal 72 al 66 - oltre 250 2t – oltre 450 4t

Expert 1 - nati dal 65 al 59 - fino 125 2t – fino 250 4t

Expert 2 - nati dal 65 al 59 - da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t

Expert 3 - nati dal 65 al 59 - oltre 250 2t – oltre 450 4t

Veteran - nati dal 58 e prec - qualsiasi cilindrata 2t e 4t

squadre A (esclusa classe Elite)

squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)

Nella classe ELITE parteciperanno al Campionato Italiano Major, indipendentemente dalla cilindrata del proprio motociclo, quei conduuttori in possesso di licenza Major Enduro con titolo di merito ELITE

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla gara precedente.

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

ART. 3.1 – GIURIA

Per le gare di tutti i campionati italiani, sarà insediata una giuria che si riunirà per la prima volta **30 minuti** prima dell'inizio delle O.P. e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi. Durante la prima riunione verranno fissate le successive.

La giuria sarà responsabile solamente verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione, tutte le responsabilità civili e penali spettano agli organizzatori. Per quanto non contemplato di seguito fare riferimento all'Art. 73

bis del R.M.M.

Tutti i componenti della giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

ART. 3.1.1 – COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

La giuria sarà così composta:

Membro del Comitato Enduro nominato dal Comitato stesso (Presidente)

Commissario Delegato

Direttore di Gara

Direttore di Percorso (senza diritto di voto)

ART. 3.1.2 – COMPITI DELLA GIURIA

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

Percorribilità del percorso

Prove Speciali

Ordine e orari di partenza

Penalità

Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai piloti durante lo svolgimento della gara

Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

ART. 3.1.3 – DIRETTORE DI PERCORSO

E' istituita, per tutte le gare di Campionato Italiano, la figura del Direttore di Percorso.

Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:

approvazione del percorso e delle prove speciali proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità

richieste di modifiche inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.

assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara

Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:

concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali

apportare a percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria

Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.

Il Direttore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e prove speciali almeno 20 giorni prima della gara

ART. 3.2 - CONTRIBUTI FEDERALI E TASSE D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire al Moto Club organizzatore 15 gg prima della data della manifestazione utilizzando gli appositi moduli compilati in modo corretto e completo, accompagnati della relativa tassa d'iscrizione, oltre questo termine verrà applicata la tassa doppia (massimo 50€). **Le iscrizioni con moduli incompleti, verranno aumentate di 20 €, quelle senza tassa d'iscrizione saranno accettate applicando tassa doppia (massimo 50 €)**

Non è ammesso accettare iscrizioni dopo lo scadere del termine

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

CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA

4 manifestazioni di 2 giorni

1 manifestazione di 1 giorno (totale 9 giornate di gara)

Contributo Federale: € 3000 per ogni giornata di gara

Tasse d'iscrizione:

€ 900 a tutto il Campionato

€ 450 a tutto il Campionato con motociclo di casa associata

€ 260 per gare di due giornate

€ 130 per gare di due giornate con motocicli di casa associata

€ 130 per gare di **UNA giornata**

€ 65 per gare di **UNA giornata con motocicli di casa associata**

€ 250 a tutto il Campionato Squadre A – B - C

€ 65 Squadre A - B- C per ogni gara di due giornate

Le tasse d'iscrizione a tutto il campionato vanno inviate a:

Axiver/Comitato Enduro compilando apposito modulo **entro il 31 gennaio**

COPPA ITALIA

Tasse d'iscrizione:

€ 200 per gare di due giornate

€ 100 per gare di due giornate con motocicli di casa associata

€ 100 per gare di **UNA giornata**

€ 50 per gare di **UNA giornata con motocicli di casa associata**

€ 50 **Squadre A per ogni gara**

CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23 E SENIOR

Contributo federale: € 2000 per ogni manifestazione

Tasse d'iscrizione:

€ 45 per una giornata con motociclo di casa associata

€ 90 per una giornata con motociclo di casa non associata

€ 50 Squadre A – B per ogni gara

CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

Tasse d'iscrizione:

€ 50 per una giornata con motociclo di casa associata

€ 100 per una giornata con motociclo di casa non associata

€ 50 Squadre A – B per ogni gara

ART. 3.3 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

verifiche amministrative dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle **16,00**

verifiche tecniche dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 17,00

Il briefing entro le ore 18,00

ART. 3.3.1 CONTROLLO DOCUMENTI DEL MOTOCICLO

La veridicità, così come la validità dei documenti del motociclo, ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del titolare (PILOTA).

A fine gara verranno controllati i documenti di almeno dieci motocicli a discrezione del C.d.G., **in caso di irregolarità e/o incongruenze di documenti e numero di telaio, il conduttore sarà squalificato.**

Le sole verifiche tecniche possono essere effettuate da un incaricato del pilota.

Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione. Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.

La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dagli articoli 10 e 19

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

Le parti punzonate sono:

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

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

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

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

ART. 3.3.2 SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO:

Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla Federazione Motociclistica Italiana.

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

Art. 3.3.3 PROVA FONOMETRICA

Saranno sottoposti alla prova i motocicli dei piloti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, ed al 20% dei piloti presenti alle O.P. L'elenco dei motocicli che dovranno essere sottoposti alla prova fonometrica sarà stabilito dal Commissario delegato dalla FMI in collaborazione con il Direttore di Gara. Non è ammesso nessun reclamo sulla composizione di tale elenco che sarà reso pubblico solo alla fine delle Operazioni Preliminari.

Il silenziatore deve essere sottoposto (quando prevista) alla prova fonometrica durante le O.P. e punzonato a cura del C.d.G.

Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti potrà essere presentato al controllo solo una seconda volta.

ART. 3.3.4 TRANSPONDER

In fase di verifiche amministrative al pilota viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici, dietro il deposito cauzionale della propria licenza. Il montaggio del transponder sul motociclo (posizione e sistemi di fissaggio verranno indicati e consegnati dagli organizzatori) è a cura del pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.

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

Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

ART. 3.4 - SQUADRE

Ogni pilota nel corso di una gara non può far parte di due squadre della stessa categoria (A – B – C). Un pilota può far parte nel corso di una gara di una squadra A ed anche di una squadra B oppure C. Non è consentito nel corso di una gara far parte di una squadra B ed anche di una squadra C.

Le squadre B saranno ammesse alla classifica solamente se risulteranno associate al promoter ed avranno un mezzo di assistenza appartenente al team nell'area paddock a loro riservata, presso il quale i piloti inseriti nella squadra, effettueranno le operazioni di assistenza e rifornimento durante la gara.

Nel corso di un campionato un pilota non può cambiare squadra di appartenenza per nessuna categoria. Per la determinazione dell'appartenenza ad una squadra, farà fede il superamento delle O.P. nella prima prova cui il pilota prenderà parte.

Ogni Moto Club, Scuderia, Team o Industria può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 piloti verificati e punzonati. L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.

Per le gare di due giorni è ammesso modificare la composizione della squadra entro l'orario teorico d'arrivo dell'ultimo concorrente ed i 90 minuti successivi

ART. 3.5 – CLASSIFICHE DI GARA

Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:

individuale di classe

individuale assoluta

squadre

Per ogni squadra di categoria A – B – C - sarà stilata sommando i punti acqui-

siti in base all'Art. 3.6 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di campionato.

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

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

Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche individuali saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera **la seconda giornata di gara**

Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche a squadre saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera la somma degli scarti ad ulteriore parità la squadra vincitrice della seconda giornata

ART. 3.6 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

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

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

Se al termine dei campionati 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.

Un pilota che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel medesimo campionato ma non conseguirà punteggio in nessuna classifica (assoluta, di classe, squadre).

ART. 3.7 - ZONA DI PARTENZA

Questa zona è composta da:

PARCO CHIUSO: deve essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate.

Il luogo dovrà poi essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare o venire in contatto con i motocicli.

L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate.

Gli ufficiali di gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti.

L'accesso al P.C. è severamente vietato a tutti, ad eccezione dei membri di

Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli U.d.G. addetti e dai piloti nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo. Dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria T.M. al C.O. posto all'ingresso al P.C., ogni pilota deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento all'interno.

Quando il parco chiuso non sia nelle immediate vicinanze della zona delle Operazioni Preliminari o della zona di arrivo, è consentito ai piloti raggiungere il parco chiuso con il motore in moto entro un tempo limite indicato nel Regolamento Particolare o con un comunicato del Direttore di Gara.

Al termine della gara i motocicli dei piloti che la hanno portata a termine, resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente.

E' vietato fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.

Il conduttore che trasgredisca ad una di queste norme sarà escluso dalla gara. Nel P.C. è vietato (pena l'esclusione):

- toccare il motociclo di altri piloti;
- effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- accendere il motore;
- toccare il proprio motociclo salvo per depositarlo o ritirarlo dal P.C.;
- fumare;

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

La manifestazione è organizzata in regime di P.C., ciò significa che al di fuori del tempo trascorso sul percorso, ed il tempo previsto prima della partenza i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione, **che sarà responsabile fino a 1 ora dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.**

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

ART. 3.8 - PREPARATIVI PER LA PARTENZA

In ogni giorno di gara, prima della partenza, i conduttori potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.

I motocicli che resteranno nel parco chiuso al termine delle partenze saranno sorvegliati dall'organizzazione fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo concorrente previsto dall'ordine di partenza.

ART 3.9 – PREMIAZIONI

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

E' obbligo per i piloti e le squadre classificati e premiati secondo l'elenco esposto in bacheca ufficiale di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto.

Tale infrazione comporta una sanzione pecuniaria di 100 €

Il pagamento della sanzione deve essere effettuato entro la gara successiva. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione non potrà partecipare alla gara successiva dello stesso campionato.

ART. 4 - PERCORSO

Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T. è vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.

Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.

La tabella informativa deve comprendere:

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

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

ART. 5 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

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

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

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

E' fatto divieto diffondere R.P. prima dell'approvazione

ART. 6 – PARTECIPAZIONE SQUADRE

Le squadre possono essere di:

CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente)

CAT. B: Team indipendente da M.C. (con licenza di concorrente)

CAT. C: Industria (con licenza di concorrente e motocicli della stessa marca)

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

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

ART. 7 ASSICURAZIONE (R.C.)

L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i piloti o i propri addetti possono provocare.

ART. 8 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti non sarà ritenuto sufficiente. L'organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo degli iscritti che dovrà essere pubblicato sul R.P. Nel caso vi siano troppe domande d'iscrizione, il metodo di selezione deve essere pubblicato sul R.P. Hanno la priorità i conduttori che abbiano ottenuto, prima della data della chiusura delle iscrizioni, punti nel campionato in corso e i conduttori che abbiano ottenuto il piazzamento fino al sesto posto del campionato dell'anno precedente.

ART. 9 - MOTOCICLI

Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste dal Codice della Strada e dal Regolamento Tecnico allegato.

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

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

ART. 10 - RIPARAZIONI

Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore sia ai C.O. che sul percorso. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello

finale come specificato nell' art 17. I piloti possono ricevere attrezzi e ricambi solamente ai C.O. con assistenza. Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il pilota dovrà dichiararlo al Commissario di gara preposto a controllare le punzonature a fine gara ed il silenziatore verrà sottoposto a prova fonometrica. Nelle gare di due giorni è concessa la sostituzione del silenziatore dopo il C.O. di arrivo della prima giornata entro i 30 minuti dall'orario di arrivo, previa richiesta al Commissario di gara preposto a controllare le punzonature a fine gara. E' concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti. Se il motociclo supererà i 96 decibel il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi.

E' obbligatorio l'utilizzo di idoneo mezzo di protezione del terreno (tappeto) durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La misura minima di tale tappeto è di cm 200 x 100. Il mancato uso o l'uso di tappeto avente misure inferiori a quelle indicate, è punito con un'ammenda di € 50

ART. 11 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

I C.d.G., Il D.d.G. e il personale da lui incaricato, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli. In mancanza di una o più punzonature il C.d.G. eseguirà una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata o di gara, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica. Se si risconterà la mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore (Art. 10), il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Sono consentiti controlli fonometrici senza preavviso **in qualsiasi parte del percorso**, anche dopo il C.O. di arrivo. Al pilota cui viene effettuato il controllo vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del pilota nel C.O. successivo al controllo fonometrico. E' concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 decibel il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi, al secondo controllo in caso di superamento del limite di 96 decibel il conduttore sarà escluso dalla giornata di gara.

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

Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

ART. 12 - ORDINE DI PARTENZA

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

In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto. Il tempo impiegato per completare un giro di percorso non deve essere inferiore a quello necessario per la partenza di tutti i piloti più il tempo previsto dall'articolo 4.

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

ART. 13 - PARTENZA

All'inizio di ogni giornata, i piloti riceveranno il segnale di partenza all'orario esatto previsto per ciascuno di loro.

Nel corso del minuto successivo al proprio segnale di partenza, il pilota dovrà mettere in moto il motore sulla linea, e lasciarla con la sola forza del motore. Se un pilota non è presente sulla linea di partenza, quando verrà dato il segnale, non verrà penalizzato purché porti il suo motociclo sulla linea, lo metta in moto e parta, entro il minuto successivo al momento in cui gli è stato dato il segnale.

I conduttori che arriveranno con più di un minuto di ritardo sulla linea di partenza saranno penalizzati con 60 secondi per ogni minuto, o frazione, di ritardo.

Il minuto nel corso del quale il pilota arriva sulla linea di partenza sarà considerato come nuovo tempo di partenza, e prima che questo minuto sia trascorso egli deve osservare le procedure di partenza previste.

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

Ogni motociclo può essere messo in moto con qualunque tipo di dispositivo meccanico o elettrico; questa manovra non deve comportare la rotazione della ruota motrice.

Il conduttore, che non lascia la linea di partenza con la sola forza del motore entro il minuto dal segnale di partenza sarà penalizzato di 10 secondi.

ART. 14 – RIFORNIMENTI

Il rifornimento è ammesso presso i distributori pubblici sul percorso e ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella gialla.

Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo.

Il mancato rispetto di questo articolo è punito con l'esclusione.

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

ART. 15 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

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

ART. 16 - AIUTO ESTERNO

L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 15 e 17.

ART. 17 - ASSISTENZA PERMESSA

Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire)

Sul percorso ed in Prova speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle.

I pneumatici possono essere sostituiti solo nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle. Tale operazione deve essere effettuata dal pilota, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al pilota le attrezzature necessarie. In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà deferito al Giudice Unico

ART. 18 – RITIRI

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

Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli. **Nel caso di gare in cui si utilizza il trasponder deve rimuovere anche il trasponder dalla moto e lasciarlo in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.**

E'vietato ad un pilota ritirato di percorrere in moto le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione.

Qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il pilota non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo.

Questa infrazione comporta il deferimento al Giudice Unico.

ART. 19 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO

Un pilota escluso dall'ordine di arrivo del 1° giorno può ripartire nel 2° giorno, purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra il suo ora-

rio teorico d'arrivo e i 90 minuti successivi
Il motociclo dovrà essere presentato fornito del telaio già punzonato nelle precedenti O.P.
Tutte le parti prescritte dovranno portare la punzonatura precedente oppure, se sostituite, dovranno essere sottoposte ad una nuova punzonatura.

ART. 20 - REGOLE DEL TRAFFICO

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

ART. 21 - TRATTI IMPRATICABILI

Se, durante la gara, il D.d.G. rileva che un settore è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O. Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate dai piloti saranno discusse dalla giuria.

ART. 22 - CONTROLLI ORARI

I C.O. sono situati:
- all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
- all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
in punti intermedi scelti dall'organizzazione.
La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri e si raccomanda una lunghezza compresa tra i 5 km ed i 35 km.
La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km. l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.

Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni giro. L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.

ART. 23 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

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

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

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

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

ART. 24 - SEGNALAZIONE DEI C.O.

I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O., con due bandiere gialle poste alla fine del C.O. e con due bandiere a scacchi bianchi e rossi poste sulla linea di rilevamento del tempo.

I C.O. senza assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche con croce di Sant'Andrea nera poste all'inizio del C.O., due bandiere gialle con croce di Sant'Andrea nera poste alla fine del C.O. e con due bandiere a scacchi bianchi e rossi poste sulla linea di rilevamento del tempo.

E' vietato sostare, tra le bandiere gialle e quelle a scacchi bianchi e rossi. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

ART. 25 - PROCEDURA AI C.O.

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

Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, attraversare la

linea della bandiera a scacchi bianchi e rossi con il motociclo, presentare immediatamente la sua T.M. al tavolo del controllo o ad un cronometrista addetto.

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

Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti.

Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo.

Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero

Il rilevamento del tempo è effettuato nel momento in cui l'asse del mozzo anteriore del motociclo

supera la linea della bandiera a scacchi bianchi e rossi

ART. 26 - CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.

Ogni settore tra due controlli costituisce una prova a se stante. Il conduttore che non rispetti i tempi imposti tra due controlli orari sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione di differenza con il suo tempo teorico di settore.

Tempo trascritto in tabella del C.O. = tempo di partenza per il settore successivo.

Esempio di calcolo penalità

C.O.	ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO	NOTE	PEN. MINUTI
1	08.00	08.03	3 Ritardo	3
2	09.00	09.11	8 Ritardo	8
3	10.00	10.11	mantiene ritardo	0
4	11.00	11.12	1 Ritardo	1
5	12.00	12.11	1 Anticipo	1
6	13.00	13.07	4 Anticipo	4
7	14.00	14.12	5 Ritardo	5
8	15.00	15.06	Fine gara	0

ART. 27 - TEMPO MASSIMO

Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione. La Giuria, e ove non prevista il Direttore di Gara, possono prevedere un tempo massimo più alto per particolari gare o situazioni e anche solamente per certe categorie come ad esempio la classe 50. Nel caso di aumento il tempo massimo applicato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale. Il Cronometrista o un ufficiale di gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo.

Il Pilota non potrà in nessun modo continuare e tanto meno effettuare le prove speciali per non incorrere nelle sanzioni previste all'art.18

ART. 28 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

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

ART. 29 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

Oltre a far timbrare la propria T.M. ad ogni C.O., il pilota deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria tabella di passaggio. Questi ultimi, siano o no segnalati sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada a 200 m. prima del controllo.

In ogni controllo di passaggio (timbro), l'organizzatore deve predisporre un

elenco dei passaggi di tutti i concorrenti; gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

Tutti i concorrenti che non presenteranno una tabella completa o il cui passaggio non sia stato registrato su tutti gli elenchi del controllo saranno esclusi.

Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d.G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'art. 30.1

ART. 30 - PROVE SPECIALI

La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.

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

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

Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 24 ore prima dell'effettuazione, e devono essere completamente tracciate.

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

Il responso dei cronometristi è inappellabile.

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

Tipi di Prove:

CROSS in circuito chiuso Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra – destra)
Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo .

ENDURO che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi.

Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico alla prima le prove possono essere cronometrate anche durante il primo giro, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara.

ACCELERAZIONE con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) max. 200 mt.
ESTREMA (prova particolarmente impegnativa)

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

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

ART. 30.1 – TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

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

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

Il taglio di percorso, secondo la sua gravità potrà essere punito con:

- penalizzazione fino a un max 5 minuti

- squalifica

La gravità del taglio di percorso sarà di competenza della giuria, quando prevista, e del Direttore di Gara, per le gare in cui non è previsto l'insediamento della Giuria

ART. 31 – TROFEI NAZIONALI

ART. 31.1 - TROFEO DELLE REGIONI

Conduttori ammessi: Cadetti, Junior, Senior, Major Enduro compresi quelli con titolo di merito ELITE e titolo di merito ASSOLUTI, Territoriali

Gare: 1 di un giorno

Tasse d'iscrizione:

€ 100 per ogni gara

€ 50 per ogni gara con motociclo di casa associata

€ 50 per squadre di regione

€ 50 per squadre di regione under 23

€ 50 per squadre di Moto Club

Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte delle rappresentative regionali, dovranno essere inviate al Co. Re. di appartenenza che provvederà ad inoltrarle.

Ogni regione potrà iscrivere una sola squadra al Trofeo delle regioni ed una sola squadra al Trofeo delle regioni Under 23.

Potranno partecipare anche piloti non facenti parte delle rappresentative regionali, la precedenza verrà comunque data ai componenti le squadre regionali.

Classi previste:

ELITE (classe unica)

VETERAN (nati dal 58 e prec.) anche con licenza Territoriale

50 (limiti di età e regolamento tecnico come Campionato Italiano Cadetti)

125 (da oltre 50 cc a 125 cc 2t – da 0 a 125 cc 4t)

250

250 4t

450 4t

500 4t

Squadre A (classifica con distacchi come Trofeo delle Regioni)

Titoli assegnati:

- Trofeo delle Regioni

- Trofeo delle Regioni Under 23

Per la classifica del Trofeo delle Regioni verranno presi in considerazione i migliori 5 risultati sui 6 piloti segnalati dal responsabile di ogni regione entro la chiusura delle O.P., utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe come avviene per la sei giorni di enduro.

Per la classifica del Trofeo delle Regioni Under 23 verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati sui 4 piloti segnalati dal responsabile di ogni regione entro la chiusura delle O.P., utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe come avviene per la sei giorni di enduro.

Ad ogni pilota inserito in una squadra di regione non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.

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

Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale può far parte anche di una squadra A.

ART. 31.2 - TROFEO DEL MEDITERRANEO

Conduttori ammessi: Cadetti, Junior, Senior, Major Enduro compresi quelli con titolo di merito ELITE e titolo di merito ASSOLUTI, Territoriali

Conduttori stranieri: ammessi tutti quelli in possesso di una delle seguenti licenze

- licenza nazionale italiana

- licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la ha rilasciata

Gare: 4 di un giorno tutte valide

Prove Speciali: minimo 20 minuti previsti

Tasse d'iscrizione:

€ 40 per ogni gara
 € 40 per squadre di tipo A

Classi previste:

- 50 - Z - (vedi regolamento tecnico)
- 125 - B - (" " ")
- 250 - C - (" " ")
- 250 4t - D - (" " ")
- 450 4t - F - (" " ")
- 500 4t - G - (" " ")

Elite + stranieri - E -
 squadre A

ART. 32 - STAGE DI ENDURO

I moto club interessati devono richiedere l'organizzazione di uno stage al settore tecnico federale. Il Moto Club che richiederà l'organizzazione di uno stage dovrà occuparsi di:

- predisporre un fettucciato della durata minima di un minuto e mezzo
- predisporre un anello in mulattiera
- avere personale sufficiente per garantire il controllo sia del fettucciato che della mulattiera
- avere sempre presente una autoambulanza
- compilare ed inviare il R.P. approvato ai moto club interessati

ART. 33 - RIEPILOGHI

ART. 33.1 - RIEPILOGO PENALIZZAZIONI

Penalizzazioni in secondi

- 3.7 - Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza60 secondi
- 13 - Arrivo in ritardo alla linea di partenza.. 60 secondi (ogni minuto)
- 13 - Mancata partenza entro un minuto dal segnale di partenza..... 10 secondi
- 26 - Arrivo in anticipo ad un C.O.60 secondi (ogni minuto)
- 26 - Arrivo in ritardo a un C.O.....60 secondi (ogni minuto)
- 11 - Irregolarità alla prova fonometrica al primo controllo durante la gara60 secondi
- 30.1 - Taglio di percorso in P.S.max 300 secondi

Esclusione

- 4 - Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia
- 11 - Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale
- 11 - Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara

3.3.1 - Irregolarità e/o incongruenze dei documenti

3.3.1 - Irregolarità e/o incongruenze del telaio

- 3.3.4 - Smarrimento del trasponder
- 3.7 - Ingresso nel P.C. con il motore acceso
- 3.7 - Rifornamento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C.
- 3.7 - Fumare nel P.C.
- 3.7 - Avviamento del motore nel P.C.
- 3.7 - Avere contatto materiale con il motociclo di altri piloti
- 3.7 - Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
- 14 - Rifornamento fuori dalle zone ufficiali
- 14 - Trasporto del carburante fuori del serbatoio
- 14 - Rifornamento con il motore in moto
- 15 - Utilizzo forza motrice esterna
- 16 - Aiuto esterno eccetto art.17

- 16/17 - Assistenza eccettuato quanto specificato dall'articolo 17
 - 20 - Inosservanza delle regole del traffico
 - 29 - Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota
 - 27 - Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 15' dopo l'orario teorico
 - 29 - Mancato passaggio ad un C.P.
 - 29 - Taglio di percorso durante il trasferimento
 - 30.1 - Taglio di percorso in Prova Speciale
 - 30 - Allenamento sul percorso delle P.S.
- Esclusione dalla partecipazione alla gara
- 3.3.3 - Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.P.
 - 3.9 - Mancato pagamento della sanzione relativa alla gara precedente
 - 13 - Presentarsi alla partenza con più di 30 minuti di ritardo
 - 16 - Avere contatto materiale con il motociclo di altri piloti
 - Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
 - Sospensioni in corso
 - 30.2 - Mancato pagamento di sanzioni in atto
 - Veicolo di costruzione pericolosa e non rispondente ai regolamenti
 - Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori e U.d.G.
 - Dichiarazione del Medico di Gara
 - 3.7 - Fumare nel P.C.
 - 30 - Allenamento in moto sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso

ART. 33.2 - RIEPILOGO BANDIERE

- BANDIERA**.....SIGNIFICATO NAZIONALE.....segnale di partenza
- BIANCA**.....inizio C.O. con assistenza
- BIANCA CON CROCE NERA**
- DI SANT'ANDREA**inizio C.O. senza assistenza
- GIALLA**.....fine C.O con assistenza
- GIALLA CON CROCE NERA**
- DI SANT'ANDREA**.....fine C.O senza assistenza
- A SCACCHI BIANCHI E ROSSI**.....Ogni linea di rilevamento tempo
- BLU**.....segnalazione a 200 metri prima dei Controlli Timbro

ART. 33.3 - RIEPILOGO SIGLE E NUMERAZIONI

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

COPPA ITALIA

CL.	SIGLA	CIL.	dal n°
1	1	125 2T - 250 4T	501
2	2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	601
3	3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	701

MAJOR

CL.	SIGLA	CIL.	dal n°
ELITE	EM	TUTTE	1
MASTER 1	M1	125 2T - 250 4T	101
MASTER 2	M2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	201
MASTER 3	M3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	301
EXPERT 1	X1	125 2T - 250 4T	401
EXPERT 2	X2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	501

EXPERT 3 X3 oltre 250 2t - oltre 450 4t 601
 VETERAN VM TUTTE 701

UNDER 23

				REGIONALE		
CL.	SIGLA	CIL.	dal n°	CL.	SIGLA	CIL.
ELITE	E	TUTTE	1	125	B	125 2T
125 Cadetti	AU	125 2T	601	124 4t	W	125 4T
125 Junior	BU	125 2T	301	125 Under 23 A		125 2T
250	CU	250 2T	401	250	C	250 2T
4T	QU	4T	501	250 4T	D	250 4T
125 4t	WU	125 4T	701	450 4T	F	450 4T
50	ZU	50	801	500 4T	G	500 4T
LADY	L	TUTTE	880	ELITE	E	TUTTE
				TERR. 2T	Y	TUTTE
				TERR. 4T	Q	TUTTE
				Classe 1	1	125 2T - 250 4t
				Classe 2	2	125-250 2T - 250-450 4t
				Classe 3	3	oltre 250 2T - olte 450 4t

HARD RACE

CL.	SIGLA	CIL.	DAL N°
1	1	125 2T - 250 4T	1
			201
2	2	DA 125 A 250 2T - DA 250 A 450 4T	101
			301
			101
3	3	OLTRE 250 2T - OLTRE 450 4T	401

REGOLAMENTO TECNICO

ART. 34 - DEFINIZIONE

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

ART. 35 - COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

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

ART. 36 - CLASSI

Le classi nazionali che figurano qui di seguito possono partecipare a tutte le competizioni nazionali. I gruppi sono divisi in classi secondo la cilindrata del motore:

50	da 0cc a 50 cc 2 T
125 4t	da 0 a 125 cc 4T
125	da oltre 50 cc a 125 cc 2T
250	da oltre 125 cc 2T
250 4T	da oltre 125 cc 4t a 250 cc 4T
450 4T	da oltre 250 cc a 450 cc 4T
500 4T	da oltre 450 cc 4T
Classe 1	da 0cc a 125 cc 2T - da 0cc a 250 cc 4T
Classe 2	da oltre 125cc a 250cc 2T-da oltre 250cc a 450cc 4T
Classe 3	da oltre 250 cc 2T – da oltre 450 cc 4T

ART. 36.1 - CLASSE 50

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche
 Cilindrata massima 50 cc
 Motocicli omologati per la libera circolazione stradale
 I pneumatici dovranno essere conformi a quanto previsto al successivo articolo "pneumatici" con esclusione della profondità massima della scolpitura del pneumatico posteriore che è libera

ART. 36.2 – SIGLE

Le sigle da inserire nei programmi di cronometraggio, anche nelle gare territoriali, compatibilmente alle categorie previste, sono le seguenti

50	-Z-
125 4 tempi	-W-
125 UNDER 23	-A-
125	-B-
250	-C-
250 4 T	-D-
450 4 T	-F-
500 4 T	-G-
ELITE	-E-
Territoriali 2T	-Y-
Territoriali 4T	-Q-
Classe 1	-1-
Classe 2	-2-
Classe 3	-3-

ART. 37 - MISURA DELLA CILINDRATA

MOTORE ALTERNATIVO, CICLO A OTTO
 La capacita di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula

geometrica che da il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza rappresentata dalla corsa, dello spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore
cilindrata: $(D^2 \times 3,1416 \times C) / 4$
ove D = alesaggio del cilindro
C = corsa del pistone

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

ART. 38 - SOVRALIMENTAZIONE

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

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

ART. 39 - MARCA DEL MOTOCICLO

Quando un motociclo è realizzato da due costruttori, su di esso deve apparire il nome di entrambi nel seguente ordine:

- 1) nome del fabbricante del telaio;
- 2) nome del fabbricante del motore.

Questa norma si applica qualora non vi siano coinvolti interessi commerciali.

ART. 40 - PRESCRIZIONI GENERALI

Le prescrizioni qui di seguito riportate si applicano a tutti i veicoli dei gruppi sopraccitati nelle manifestazioni nazionali, sempre che, per queste ultime, non vengano emanate disposizioni diverse nei Regolamenti Particolari delle gare.

ART. 41 - PARTE CICLISTICA

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

PROVA CHIMICA: apporre alcune gocce di nitrofluoruro in soluzione per BAC 5753 sul metallo, dopo aver rimosso la verniciatura e l'antiruggine. Attendere che la soluzione reagisca (in presenza di titanio si avrà una leggera produzione di bollicine durante la reazione). Aggiungere poi alcune gocce di acqua ossigenata nello stesso punto: se il metallo è il titanio, la soluzione diventerà gialla; se si tratta di acciaio non ci sarà alcuna reazione; se si tratta di alluminio, ci sarà una rapida produzione di gas.

ART. 42 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Il dispositivo di avviamento è obbligatorio.

ART. 43 - COMPLESSI DI SCARICO

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo o dei tubi di scarico dei motocicli per una distanza minima di 30 mm. deve essere orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del motociclo (tolleranza + 10°).

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

Allo scopo di ridurre il rumore non è consentito l'uso di sistemi di controllo o parzializzazione meccanica, elettrica ed elettronica sui tubi di scarico e sui silenziatori. Qualsiasi sistema che modifichi, anche parzialmente, la fuoriuscita dei gas di scarico deve essere permanente.

ART. 44 – MANUBRIO

La larghezza del manubrio deve essere minimo 600 mm. e massimo 850 mm. La lunghezza massima delle manopole è di 150 mm, esse devono essere installate obbligatoriamente alle estremità del manubrio.

Le estremità del manubrio devono essere chiuse con materiale solido o ricoperto di gomma.

L'angolo minimo di rotazione del manubrio da ambedue le parti della linea mediana, deve essere di almeno 20°.

In qualunque posizione del manubrio la ruota anteriore non deve toccare la carenatura, se questa esiste.

E' obbligatorio montare dei fermi (diversi dagli ammortizzatori di sterzo) che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo, per evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.

I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.

I paramani se utilizzati, devono essere di materiale resistente alle rotture, avere una apertura permanente per la mano; i paramani fissati ai due lati di ciascuna manopola devono intendersi regolari e utilizzabili.

E' obbligatoria una protezione del manubrio (paracolpi)

ART. 45 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Tutte le leve di comando (freni, frizione, ecc.) devono essere munite alle loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva; può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm). La lunghezza delle leve, misurata dall'asse del perno di rotazione alle estremità della sfera, non deve essere superiore a 200 mm.

Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su di un perno separato. Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

ART. 46 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

Questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.

ART. 47 - POGGIAPIEDI

I poggia piedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale e una protezione integrale con un raggio minimo di 8 mm. deve trovarsi all'estremità del poggia piede.

Le estremità dei poggia piedi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8 mm, se i medesimi non sono pieghevoli o gommati.

I poggia piedi devono essere situati in modo da trovarsi al massimo, col pilota in sella, a 50 mm. al di sopra di una linea passante per il centro delle ruote e anteriormente ad una linea verticale passante per il centro della ruota posteriore. I poggia piedi devono essere piazzati in modo da permettere un agevole uso dei pedali di comando.

ART. 48 - FRENI

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

ART. 49 - PARAFANGHI

I motocicli devono essere muniti di parafango normale. L'angolo (20° al massimo) per il paragrafo posteriore sarà misurato con il pilota seduto sul motociclo (vedi figura 5).

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

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

ART. 50 - PNEUMATICI E CERCHI

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

ART. 51 - PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

E' proibito l'uso di pneumatici a spatola (con nervature radiali continue); con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti.

Non sono ammessi i pneumatici recanti la dicitura NOT FOR HIGHWAY SERVICE oppure N.H.S.

(Sono autorizzati i soli pneumatici normalmente disponibili in commercio, al dettaglio o all'ingrosso; essi devono comparire nel catalogo del fabbricante del pneumatico e nei listini di vendita al pubblico.) Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea del Pneumatico e del Cerchio (ETRO). I pneumatici anteriore e posteriore, devono riportare sul fianco l'indice di carico con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a 45 e l'indice di velocità con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a M.

La profondità della scolpitura del pneumatico posteriore, misurata ad angolo retto sulla superficie del pneumatico deve risultare al massimo di 13 mm.

Sono ammessi pneumatici "RICOSTRUITI" nel rispetto delle Norme C.U.N.A. (NC 053.04 ed 982.06.15).

Tali norme prevedono che sui fianchi siano riportati:

- Nome della ditta "Ricostruttrice"
- Indice di carico e velocità
- La parola "RICOSTRUITO" O L'EVENTUALE IN LINGUA ESTERA
- L'anno della ricostruzione

ART. 52 - TARGHE PORTANUMERO

Sono obbligatorie tre targhe porta numero sui motocicli partecipanti ad una manifestazione.

Queste devono essere fabbricate in materiale rigido e solido, di forma quadrilatera, e devono misurare 285 x 235 mm. al minimo.

I 4 angoli devono essere leggermente bombate (ma non più di 50 mm. dalla superficie piana).

Non devono essere nascoste alla vista o piegate.

Una targa deve essere posta anteriormente, inclinata non più 30° dalla verticale; le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo, rivolte verso l'esterno ed in posizione verticale.

Devono essere fissate in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcun a parte del motociclo o del pilota in posizione di guida.

Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari.

Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.

Le targhe laterali devono essere situate al di sopra dell'orizzonte passante per il centro della ruota posteriore; il dorso anteriore delle targhe laterali deve essere posteriore alla linea verticale passante a 200 mm. di distanza all'indietro dei poggiapiedi del pilota.

I motocicli sono minuti di targhe porta numero, ed il pilota che si ritira dalla gara deve provvedere a rimuoverle o a coprirle.

ART. 53 - DISPOSITIVI ELETTRICI

Le moto devono essere conformi alle norme della Convenzione Internazionale di Vienna del 1968; in particolare:

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

ART. 54 - INDUMENTI E CALZATURE

Durante la gara, i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle, stivali fino al ginocchio e guanti in pelle o di materiale equivalente.

MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

I materiali equivalenti a 1.5 mm di spessore di pelle di vacchetta devono avere le seguenti caratteristiche:

- 1 - qualità ignifuga
- 2 - Resistenza all'abrasione
- 3 - Coefficiente di attrito su ogni tipo di asfalto
- 4 - Assorbimento della traspirazione
- 5 - Non tossico e non allergico
- 6 - Il materiale deve essere tale che non fonda al calore.

ART. 55 - USO DEL CASCO

Durante le gare di enduro, i piloti devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente e in buono stato (vedi figura 6).

Quando un pilota è in sella ad una moto, il suo casco deve essere correttamente fermato con cinturino.

ART. 56 - OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Per le gare nazionali la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione valida.

La rispondenza del casco usato alla validità dell'omologazione, specie in caso di occultamento di precedenti urti con riverniciature o altri artifici per superare il controllo, è lasciata alla piena responsabilità del pilota.

ART. 57 - OCCHIALI E VISIERE

L'uso di occhiali, occhiali di protezione o visiere è autorizzato, purché realizzati con materiale infrangibile; la visiera non deve essere parte integrante e inamovibile del casco.

ART. 58 - PETTORINE - DORSALI

I numeri di gara (sotto forma di pettorine/dorsali), se utilizzati nell'enduro, devono essere conformi a quanto segue:

- numeri neri su fondo bianco;
- superficie entro la quale i numeri devono essere stampati: 25 cm x 25 cm;
- altezza di un tratto: cm 3;
- per la pubblicità può essere utilizzato soltanto lo spazio al di fuori della superficie minima di cm 25 x 25;

Se i pettorali/dorsali sono in materia plastica, devono essere forati per permettere una sufficiente ventilazione.

ART. 59 - VERIFICHE

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

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

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

ART. 60 - MOTOCICLI PERICOLOSI

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

ART. 61 - PROVE FONOMETRICHE

La rumorosità dovrà essere contenuta nei limiti sotto indicati e verrà controllata con un fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del tubo di scarico, ad un angolo di 45° ($\pm 10^\circ$) misurato dalla linea mediana della parte terminale del medesimo e ad una altezza di 20 cm. minimo dal suolo. Se questo non fosse possibile, la misura potrà essere effettuata inclinando a 45° verso l'alto il microfono. I silenziatori dovranno essere punzonati a controllo effettuato e non è permessa la loro sostituzione dopo il controllo stesso, tranne il caso previsto dall'Art. 13 e 24.

Il pilota deve mantenere il proprio motore in funzione con il cambio in folle e deve gradualmente aumentare il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto. Le misure fonometriche devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende sia dalla velocità media del pistone, sia dalla corsa del pistone (per i valori vedi tabella relativa).

Il regime viene fornito dalla relazione: $(30.000 \times V_m) / C$ in cui N è il numero dei giri, V_m è la velocità media lineare del pistone espressa in m/sec. e C è la corsa.

Il livello fonometrico per i motori pluricilindrici deve essere misurato in corrispondenza dell'estremità di ciascun tubo di scarico.

Corsa in mm.			Corsa in mm.		
30	11.000	giri	66	5.000	giri
31	10.645	"	67	4.925	"
32	10.313	"	68	4.853	"
33	10.000	"	69	4.783	"
34	09.706	"	70	4.714	"
35	09.429	"	71	4.648	"
36	09.167	"	72	4.583	"
37	08.919	"	73	4.521	"
38	08.684	"	74	4.459	"
39	08.462	"	75	4.400	"
40	08.250	"	76	4.442	"
41	08.049	"	77	4.286	"
42	07.857	"	78	4.231	"
43	07.674	"	79	4.177	"
44	7.500	"	80	4.125	"
45	7.333	"	81	4.074	"
46	7.174	"	82	4.024	"
47	7.021	"	83	3.976	"
48	6.875	"	84	3.929	"
49	6.735	"	85	3.882	"
50	6.600	"	86	3.837	"
51	6.471	"	87	3.793	"
52	6.346	"	88	3.750	"
53	6.226	"	89	3.708	"

54	6.111	"	90	3.667	"
55	6.000	"	91	3.626	"
56	5.893	"	92	3.587	"
57	5.789	"	93	3.548	"
58	5.690	"	94	3.510	"
59	5.593	"	95	3.474	"
60	5.500	"	96	3.438	"
61	5.410	"	97	3.402	"
62	5.323	"	98	3.367	"
63	5.238	"	99	3.333	"
64	5.156	"	100	3.300	"
65	5.077	"			

Limiti fonometrici massimi in vigore:

- Enduro: (94 dB/A misurati a 11 m/sec).

Il rumore di fondo non deve superare un livello di 90 decibel in un raggio di 5 Mt. dal motociclo, durante le operazioni di verifica (vedi anche fig. 9 - N.N.).

**ART. 62 - TOLLERANZE TERMICHE
SUL CONTROLLO FONOMETRICO**

Per i controlli fonometrici a temperature inferiori rispettivamente a 10°C e 0°C si avrà una tolleranza rispettivamente di + 1 dB/A e + 2 dB/A, sia alle O.P. sia nel corso della manifestazione.

ART. 63 - CONTROLLI DI FINE GARA

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

MINIENDURO

ART. 71 - DEFINIZIONE

Le gare di MiniEnduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati.

Possano partecipare alle gare di MiniEnduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

ART. 72 - FASCE DI ETA'

ESORDIENTI nati negli anni dal 99 al 95

ASPIRANTI nati negli anni dal 94 al 92

Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita.

Al compimento del 14° anno i piloti in possesso di licenza JUNIORES saranno equiparati ai Cadetti senza dover richiedere nessun cambio di licenza.

Per i nati nel 1999 l'età minima di 7 anni deve essere compiuta.

ART. 73 - CAMPIONATO ITALIANO MINIENDURO

Conduttori ammessi: JUNIORES (Minienduro, Minicross, Minitrial, Minimoto)
CADETTI Enduro solo anni 90-91-92

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

Numero massimo: sono ammessi un massimo di 70 piloti circa, la precedenza sarà data:

- ai piloti iscritti alle classi ESORDIENTI e ASPIRANTI
- ai piloti iscritti alla classe OPEN
- alle iscrizioni della classe 50 arrivate per prima. A tal proposito farà fede il timbro postale di partenza, la data stampata dal fax ricevente, la data riportata dal modulo iscrizione on line.

Gara tipo:

- giro della durata di 10 minuti circa
- prova speciale della durata di 3 minuti circa
- 10 giri
- 1 C.O. per ogni giro
- apertura paddock alle ore 14 del giorno precedente la gara
- apertura area training dalle ore 16 alle ore 18 del giorno precedente la gara
- partenza gara ore 10.00
- O.P. il giorno della gara dalle ore 8 alle ore 9
- Briefing alle ore 9.30

Classi previste:

<u>Esordienti</u>	anni dal 99 al 95	—	cilindrata fino a 50 2t – fino a 100 4t
<u>Aspiranti</u>	anni dal 94 al 92	—	cilindrata fino a 50 2t – fino a 100 4t
<u>Open*</u>	anni dal 99 al 92	—	cilindrata fino a 85 2t–fino a 125 4t
<u>50*</u>	anni dal 91 al 90	—	cilindrata fino a 50 2t
<u>Squadre A</u>	<u>(esclusi Open e 50)</u>		
Classe Open*	- O -	dal n°1	
Classe 50	- Z -	dal n°101	
Classe Aspiranti	- K -	dal n°201	
Classe Esordienti	- H -	dal n°301	

* non attribuisce titolo

ART. 73.1 – GIURIA

Per le gare di tutti i campionati italiani, sarà insediata una giuria che si riunirà per la prima volta 30 minuti prima dell'inizio delle O.P. e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi. Durante la prima riunione verranno fissate le successive.

La giuria sarà responsabile solamente verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione, tutte le responsabilità civili e penali spettano agli

organizzatori. Per quanto non contemplato di seguito fare riferimento all'Art. 73 bis del R.M.M.

Tutti i componenti della giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

ART. 73.1.1 – COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

La giuria sarà così composta:

Membro del Comitato Enduro nominato dal Comitato stesso (Presidente)

Commissario Delegato

Direttore di Gara

Direttore di Percorso (senza diritto di voto)

ART. 73.1.2 – COMPITI DELLA GIURIA

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

Percorribilità del percorso

Prove Speciali

Ordine e orari di partenza

Penalità

Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai piloti durante lo svolgimento della gara

Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

ART. 73.1.3 – DIRETTORE DI PERCORSO

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

assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara

Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:

concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali

apportare a percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria

Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.

ART. 73.2 - CONTRIBUTI FEDERALI E TASSE D'ISCRIZIONE

Le iscrizioni debbono pervenire al Moto Club organizzatore 15 gg prima della data della manifestazione utilizzando gli appositi moduli compilati in modo corretto e completo, accompagnati della relativa tassa d'iscrizione, oltre questo termine verrà applicata la tassa doppia. **Le iscrizioni con moduli incompleti, verranno aumentate di 20 €, quelle senza tassa d'iscrizione saranno accettate applicando tassa doppia.**

Non è ammesso accettare iscrizioni dopo lo scadere del termine

Contributo federale: € 2.000 per ogni manifestazione

Tasse d'iscrizione:

€ 30 per ogni gara

€ 50 per squadre di tipo A

ART. 73.3 OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

il giorno di gara dalle ore 8 alle ore 9.

E' obbligatorio prevedere il parco chiuso.

Nel corso delle verifiche Tecniche verrà verificata la rispondenza dei motocicli all'art. 77

ART. 73.3.1 SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO:

Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla Federazione Motociclistica Italiana.

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

ART. 73.3.3 PROVA FONOMETRICA

Saranno sottoposti alla prova i motocicli dei piloti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, ed al 20% dei piloti presenti alle O.P. L'elenco dei motocicli che dovranno essere sottoposti alla prova fonometrica sarà stabilito dal Commissario delegato dalla FMI in collaborazione con il Direttore di Gara. Non è ammesso nessun reclamo sulla composizione di tale elenco che sarà reso pubblico solo alla fine delle Operazioni Preliminari.

Il silenziatore deve essere sottoposto (quando prevista) alla prova fonometrica durante le O.P. e punzonato a cura del C.d.G.

ART. 73.4 - SQUADRE

Ogni Moto Club, o Scuderia, può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 piloti verificati e punzonati

L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.

ART. 73.5 - CLASSIFICHE DI GARA

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

Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 73.6 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di campionato.

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

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

ART. 73.6 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

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

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

Se al termine dei campionati 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. 73.7 - ZONA DI PARTENZA

Questa zona è composta da:

PARCO CHIUSO: deve essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate.

Il luogo dovrà poi essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare o venire in contatto con i motocicli.

L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate.

Gli ufficiali di gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti.

L'accesso al P.C. è severamente vietato a tutti, ad eccezione dei membri di Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli U.d.G. addetti e dai piloti nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.

Dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria T.M. al C.O. posto all'ingresso al P.C., ogni pilota deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento all'interno.

Al termine della gara i motocicli dei piloti che la hanno portata a termine, resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente.

E' vietato fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.

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

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

- toccare il motociclo di altri piloti;
- effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- accendere il motore;
- toccare il proprio motociclo salvo per depositarlo o ritirarlo dal P.C.;
- fumare;

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

La manifestazione è organizzata in regime di P.C., ciò significa che al di fuori del tempo trascorso sul percorso, ed il tempo previsto prima della partenza i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione, che sarà responsabile fino a 1 ora dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.

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

ART. 73.8 - PREPARATIVI PER LA PARTENZA

I conduttori potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.

I motocicli che resteranno nel parco chiuso al termine delle partenze saranno sorvegliati dall'organizzazione fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo concorrente previsto dall'ordine di partenza.

ART. 74 - PERCORSO

Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T. è vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.

L'intero percorso deve essere sorvegliato "a vista" dall'organizzazione.

Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.

ART. 75 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve essere redatto compilando gli appositi moduli.

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

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

E' fatto divieto diffondere R.P. prima dell'approvazione

ART. 76 ASSICURAZIONE (R.C.)

L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i piloti o i propri addetti possono provocare.

ART. 77 – MOTOCICLI

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

Art. 77.1 – CLASSI ESORDIENTI E ASPIRANTI

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:

Cilindrata massima 50 cc 2t – 100cc 4t

Misura ruote libera

I pneumatici sono liberi

E' proibito l'uso di pneumatici a spatola (con nervature radiali continue); con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti.

Art. 77.2 - CLASSE OPEN

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche

Cilindrata massima 85 cc 2 t – 125cc 4t

Misura ruote libera

I pneumatici sono liberi

E' proibito l'uso di pneumatici a spatola (con nervature radiali continue); con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti

ART. 77.3 – CLASSE 50

Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche

Cilindrata massima 50 cc

Motocicli omologati per la libera circolazione stradale

I pneumatici sono liberi

E' proibito l'uso di pneumatici a spatola (con nervature radiali continue); con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti

ART. 78 - RIPARAZIONI

Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore sia ai C.O. che sul percorso. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza. I piloti possono ricevere attrezzi e ricambi solamente ai C.O. con assistenza. Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il pilota dovrà dichiararlo al Commissario di gara preposto a controllare le punzonature a fine gara ed il silenziatore verrà sottoposto a prova fonometrica.

E' obbligatorio l'utilizzo di idoneo mezzo di protezione del terreno (tappeto) durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La misura minima di tale tappeto è di cm 200 x 100. Il mancato uso o l'uso di tappeto avente misure inferiori a quelle indicate, è punito con un'ammenda di € 50

ART. 79 – RIFORNIMENTI

Il rifornimento è ammesso ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella gialla.

Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo.

Il mancato rispetto di questo articolo è punito con l'esclusione.

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

ART. 80 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

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

ART. 81 - AIUTO ESTERNO

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

Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 80 e 82.

ART. 82 - ASSISTENZA PERMESSA

Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire)

Sul percorso ed in Prova speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle.

I pneumatici non possono essere sostituiti.

E' vietato lavare le moto per tutta la durata della manifestazione, pena la squalifica.

In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà deferito al Giudice Unico

ART. 83 – CIRCOLAZIONE

E' fatto divieto ai piloti di circolare su tratti di strada aperti al traffico, prima, durante e dopo la gara, pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art.91.1. E' altresì vietato circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP., pena l'applicazione delle penalità previste dall' Art.91.1.

ART. 84 – RITIRI

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

Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirla. Nel caso di gare in cui si utilizza il trasponder deve rimuovere anche il trasponder dalla moto e lasciarlo in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.

E' vietato ad un pilota ritirato di percorrere in moto le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione.

Questa infrazione comporta il deferimento al Giudice Unico.

ART. 85 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Ogni pilota risponde disciplinarmente per se stesso, per i meccanici ed accompagnatori, di tutti i fatti avvenuti e degli atti commessi durante o in occasione della manifestazione

ART. 86 - SEGNALAZIONE DEI C.O.

I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O., con due bandiere gialle poste alla fine del C.O. e con due bandiere a scacchi bianchi e rossi poste sulla linea di rilevamento del tempo.

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

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

ART. 87 - PROCEDURA AI C.O

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

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

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

Nessun meccanico né accompagnatore deve entrare per nessun motivo tra le bandiere gialle e quelle a scacchi bianchi e rossi, pena 60 secondi di penalizzazione.

Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti.

Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo.

Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero

Il rilevamento del tempo è effettuato nel momento in cui l'asse del mozzo anteriore del motociclo

supera la linea della bandiera a scacchi bianchi e rossi

ART. 88 - CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.

Ogni settore tra due controlli costituisce una prova a se stante. Il conduttore che non rispetti i tempi imposti tra due controlli orari sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione di differenza con il suo tempo teorico di settore.

Tempo trascritto in tabella del C.O. = tempo di partenza per il settore successivo.

Esempio di calcolo penalità

C.O.	ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO	NOTE	PEN. MINUTI
1	08.00	08.03	3 Ritardo	3
2	09.00	09.11	8 Ritardo	8
3	10.00	10.11	mantiene ritardo	0
4	11.00	11.12	1 Ritardo	1
5	12.00	12.11	1 Anticipo	1
6	13.00	13.07	4 Anticipo	4
7	14.00	14.12	5 Ritardo	5
8	15.00	15.06	Fine gara	0

ART. 89 - TEMPO MASSIMO

Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione. Il Cronometrista o un ufficiale di gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo.

Il Pilota non potrà in nessun modo continuare e tanto meno effettuare le prove speciali per non incorrere nelle sanzioni previste all'art.83.

ART. 90 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

Oltre a far timbrare la propria T.M. ad ogni C.O., il pilota deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria tabella di passaggio. Questi ultimi, siano o no segnalati sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada a 200 m. prima del controllo.

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

Tutti i concorrenti che non presenteranno una tabella completa o il cui passaggio non sia stato registrato su tutti gli elenchi del controllo saranno esclusi.

Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'art. 91.1

ART. 91 - PROVE SPECIALI

La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.

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

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

Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 24 ore prima dell'effettuazione, e devono essere completamente tracciate.

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

Il responso dei cronometristi è inappellabile.

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

Tipi di Prove:

CROSS in circuito chiuso

Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra – destra)

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

ART. 91.1 – TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

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

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

Il taglio di percorso, secondo la sua gravità potrà essere punito con:

- penalizzazione fino a un max 5 minuti

- squalifica

La gravità del taglio di percorso sarà di competenza della giuria, quando prevista, e del Direttore di Gara, per le gare in cui non è previsto l'insediamento della Giuria.

ART. 92 – NORMA GENERALE

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali dell'Enduro.

HARD RACE

ART. 1 - DEFINIZIONE

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

ART. 2 - PARTECIPAZIONE

La partecipazione è aperta a tutti i Conduuttori possesso di licenza F.M.I. valida per l'anno in corso enduro nazionale, cross nazionale, fuoristrada territoriale di tutte le categorie.

**ART. 3 – CAMPIONATO ITALIANO HARD RACE
E TROFEO HARD RACE****CAMPIONATO ITALIANO HARD RACE**

Conduuttori ammessi: in possesso di licenza **Enduro e Motocross Nazionali**
Conduuttori stranieri: ammessi solamente quelli aventi diritto di partecipare al Campionato del Mondo Enduro ed in possesso di una delle seguenti licenze
- licenza nazionale italiana
- licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la ha rilasciata

Titoli assegnati:

Assoluto

Classe 1 - 1 - (fino a 125 2t – fino a 250 4t)

Classe 2 - 2 - (da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t)

Classe 3 - 3 - (oltre a 250 2t – oltre a 450 4t)

Squadre A

I piloti iscritti a tutto il campionato avranno numero fisso per tutto il campionato. Il numero verrà assegnato in base alla classifica finale di classe del 2005 relativa ai Campionati Assoluti di Enduro.

I piloti che parteciperanno in una classe diversa dall'anno precedente, verranno inseriti immediatamente dopo quelli che hanno ottenuto punti in quella classe.

TROFEO HARD RACE

Conduuttori ammessi: in possesso di licenza **Territoriale**

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

Classi previste:

Assoluto

Classe 1 - 1 - (fino a 125 2t – fino a 250 4t)

Classe 2 - 2 - (da oltre 125 a 250 2t – da oltre 250 a 450 4t)

Classe 3 - 3 - (oltre a 250 2t – oltre a 450 4t)

Squadre A

ART. 3.1 – TIPI DI GARE

Il calendario del Campionato italiano Hard Race può prevedere gare dei seguenti tipi:

- Hard Race della durata di 2,5 ore, con tempo di percorrenza sul giro compreso tra 10 e 30 minuti.
- Enduro particolarmente impegnative.
- Sperimentali approvate dal Comitato Enduro.

ART. 3.2 – CLASSIFICHE DI GARA

Per ogni gara verranno stilate le seguenti classifiche:

- individuale di classe
- individuale assoluta

- squadre A

Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 6 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale.

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

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

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

ART. 3.3 – CLASSIFICA FINALE CAMPIONATO ITALIANO E TROFEO HARD RACE

Per la classifica finale sia di Campionato Italiano Hard Race che del Trofeo Hard Race saranno considerati validi tutti i risultati acquisiti e verranno stilate suddividendo le categorie come segue:

- Assoluta
- Classe 1
- Classe 2
- Classe 3
- Squadre A

Se al termine dei campionati due o più conduuttori 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.

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. 3.5 – ISCRIZIONI

Le iscrizioni saranno accettate fino a 3 giorni prima della manifestazione e dovranno essere accompagnate dalla relativa tassa:

€ 50 con motociclo di casa **associata**

€ 100 con motociclo di casa non associata

Saranno inoltre accettate fino ad un ora prima della partenza con una maggioranza di Euro 10,00

La tassa d'iscrizione per le squadre di tipo A è di Euro 50,00

ART. 3.6 – ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza verrà stabilito, in base alla classifica assoluta di Hard Race Cup aggiornata alla prova precedente. Per la prima prova l'ordine di partenza verrà stilato dal Comitato Enduro.

Nelle gare di tipo Hard Race i piloti in possesso di titolo di merito Elite dovranno sempre essere inseriti nella prima fila, anche se non hanno ancora conseguito punti nella classifica di Hard Race Cup.

ART. 3.7 – OPERAZIONI PRELIMINARI

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

ART. 3.8 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio per tutte le gare di tipo Hard Race DEVE essere effettuato a mezzo transponder

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

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

Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza

maggiore l'organo federale che lo ha autorizzato può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile. Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

ART. 5 - ASSICURAZIONE (R.C.)

L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i piloti o i propri addetti possono provocare.

ART. 6 – ATTRIBUZIONE PUNTEGGI

Alla fine di ogni giornata di gara, ai primi 15 piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella.

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

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.

ART. 7 - CRONOMETRAGGIO

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

ART. 8 - PUNZONATURE

E' prevista la punzonatura del telaio. Nel caso di controlli fonometrici, è prevista anche quella del silenziatore.

ART. 10 - MOTOCICLI

E' prevista la partecipazione di moto da enduro e da cross, con gomme in rispetto all'art. 24 del Regolamento Tecnico Motocross e limite di rumorosità a 94 decibel.

ART. 11 - ASSISTENZA

E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli. L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle. E' permesso fare rifornimento di carburante solamente nella Zona Box, tra le bandiere bianche e quelle gialle, durante il rifornimento di carburante il motore deve essere spento, pena la squalifica.

ART. 12 – ZONA BOX

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

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

ART. 13 - PERCORSO

Il tempo impiegato dai piloti a percorrere la corsia che passando dalla zona box riporta nel percorso di normale transito DEVE essere più alto di quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla zona box al bivio di uscita dalla zona box. Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune

ART. 14 – PROCEDURE DI PARTENZA

E' obbligatorio concedere ai piloti un giro di ricognizione del percorso dietro ad un marshall. Il marshall partirà per il giro di ricognizione 45 minuti prima dell'orario previsto per la partenza della gara. 5 minuti dopo il marshall apripista partirà un secondo marshall che chiuderà il percorso.

Dopo la partenza del secondo marshall l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi pilota.

I piloti che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura

Terminato il giro di ricognizione è concesso ai piloti un breve tempo di assistenza durante il quale è ammesso fare rifornimento. 15 minuti prima dell'orario previsto per la partenza avrà inizio l'allineamento. I piloti che si presenteranno a schieramento ultimato prenderanno il via dai box 5 minuti dopo la partenza ufficiale.

ART. 15 - PARTENZA

I motocicli con motore spento sono posti su diverse file distanti 10 metri una dall'altra. Il direttore di gara darà tanti via quante sono le file di moto.

L'intervallo tra le partenze dovrà essere di 10 secondi e sarà considerato un handicap (non verrà preso in considerazione per stilare la classifica)

Ogni fila di moto sarà posta immediatamente dietro ad una fettuccia sorretta da due ufficiali di percorso, che la abbasseranno al momento del via. Gli ufficiali di percorso hanno il compito di rilevare ogni partenza anticipata verificatasi sulla fila di competenza.

Il numero di motocicli che compone ogni fila sarà a discrezione del Direttore di Gara e dovrà essere esposto in bacheca all'inizio delle O.P.

Nel caso sia prevista la classe MINI, i piloti dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro pilota sia in pista.

ART. 16 – PARTENZA ANTICIPATA

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

ART. 17 – INTERRUZIONE MOMENTANEA DELLA GARA

In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera **rossalata** sommando i tempi delle due manche calcolando il tempo della prima manche al giro prima di quello dell'interruzione.

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

ART. 18 – ARRIVO

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

ART. 19 – PARCO CHIUSO

Non è previsto parco chiuso, ogni concorrente sarà libero di andarsene portando con sé il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature e se previsto, effettuata la prova fonometrica.

Un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità.

ART. 20 – RECLAMI

Sono regolati dal R.M.M. al cui ART. 83.1 punto b viene concessa deroga modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo".

I concorrenti bersaglio di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

ART. 21 - DIREZIONE DI GARA

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

ART. 22 – NORMA GENERALE

Per quanto non espressamente contemplato faranno fede l'annesso III R.M.M. ENDURO, le Norme Sportive e l'R.M.M. vigenti.

ART. 23 – RIEPILOGO BANDIERE

BANDIERA	SIGNIFICATO
NAZIONALE	segnale di partenza
A SCACCHI BIANCHI E NERI	segnale di arrivo
BIANCA	inizio area di assistenza
GIALLA	fine area di assistenza
A SCACCHI BIANCHI E ROSSI ..	linea di rilevamento tempo
NERA	esposta immobile accompagnata da un cartello con un numero: informa il pilota del cui motociclo viene mostrato il numero che gli è stata inflitta una penalizzazione di 30 secondi
ROSSA	interruzione della gara

MANIFESTAZIONI ENDURO - "COUNTRY"**ART. 1 DEFINIZIONE**

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

ART. 2 CAMPO DI GARA

Il campo di gara dovrà essere improntato alla massima semplicità, ammettendo solamente lievi difficoltà. La velocità media sul giro non dovrà essere superiore ai 30 km/h.

Dovrà partire un solo pilota alla volta.

Larghezza: deve essere in ogni punto non inferiore a 2 metri

Lunghezza: la lunghezza minima deve essere di 500 metri interamente delimitati da ambo i lati con fettucce.

ART. 3 PARTECIPAZIONE

E' aperta a piloti in possesso di licenza nazionale e territoriale Enduro e Motocross FMI valida per l'anno in corso rilasciata da moto club delle province previste dal regolamento particolare.

ART. 4 PARTECIPAZIONE PROMOZIONALE

A scopo dimostrativo, possessori di licenza Promosport Country valida per l'anno in corso, rilasciata solamente da moto club della stessa provincia del moto club organizzatore.

ART. 5 VALENZA

Per i piloti licenziati, potranno avere valenza Sociale Provinciale, Interprovinciale, Regionale ed Interregionale.

Per i possessori di licenza Country potranno avere solamente valenza Sociale e Provinciale

ART. 6 SVOLGIMENTO

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

E' vietato provare il percorso. E' ammessa solamente la ricognizione a piedi, come nelle prove speciali di enduro.

ART. 7 ISCRIZIONI

Le iscrizioni si accettano anche nella giornata di gara negli orari previsti dal regolamento particolare.

ART. 8 REGOLAMENTO PARTICOLARE

A- Il R.P. deve essere approvato dal Comitato Regionale o dal Delegato Provinciale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: province ammesse alla partecipazione, tassa d'iscrizione, iscrizioni, orari ecc..

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

ART. 9 PUNZONATURE

Non sono previste punzonature

ART. 10 ASSISTENZA

E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.

ART. 11 DIREZIONE DI GARA

E' consentita solamente a Direttori di Gara abilitati per almeno una delle seguenti specialità: enduro, motocross, trial.

Allegato n. 3

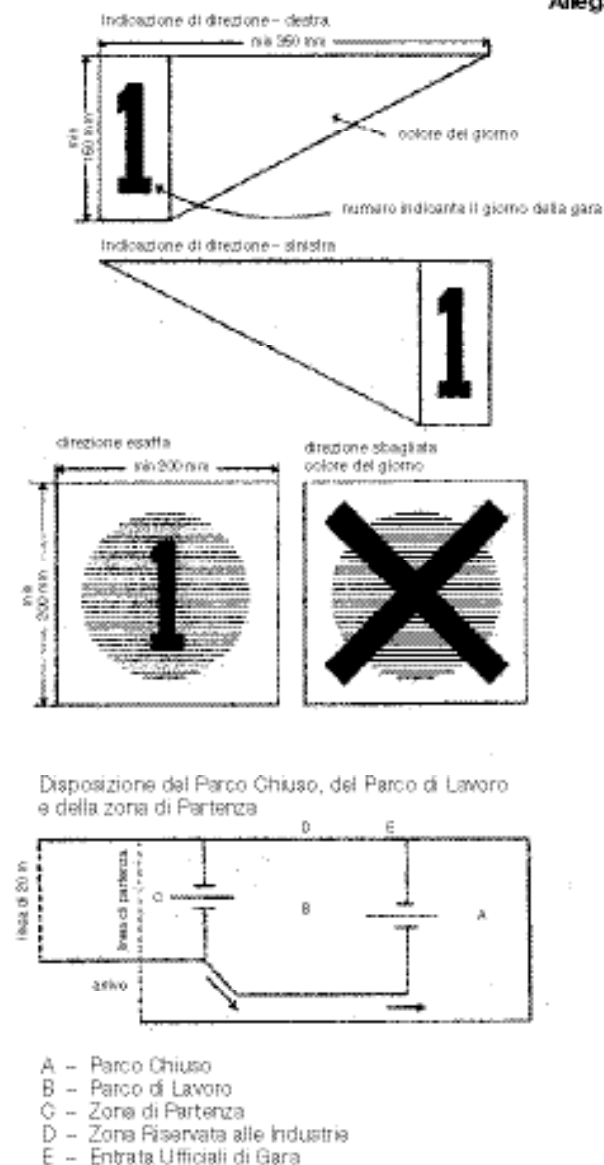


Fig. 1

SEQUENZA OPERAZIONI PRELIMINARI

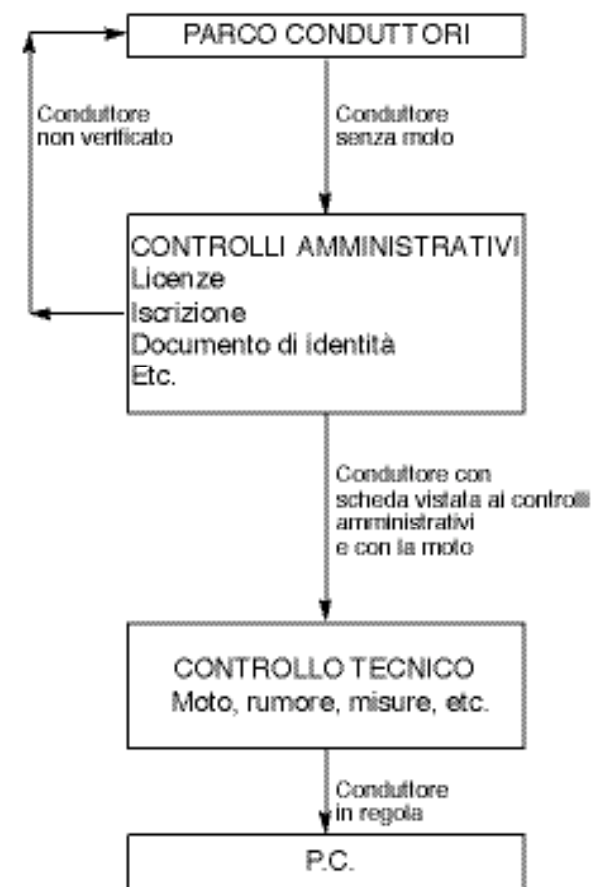


Fig. 2

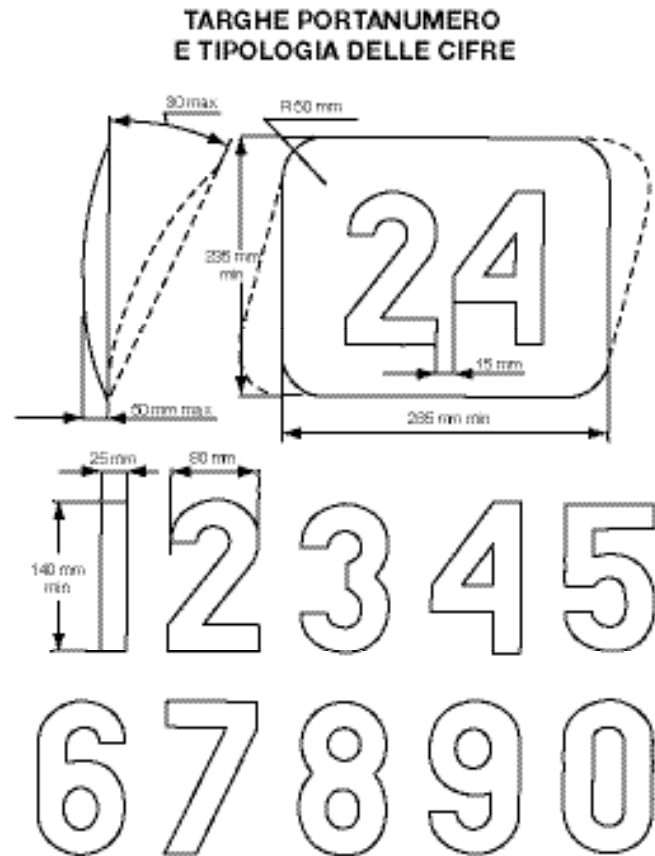


Fig. 3

Organizzazione tecnica europea del pneumatico e del cerchio
(ETRTO)

INDICE DI VELOCITÀ

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

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

Fig. 4

ETRIO

(L = Indice dei carichi per asse)

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

L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg	L	kg
0	45	40	140	80	450	120	1400	160	4500	200	14000	240	45000
1	46,2	41	145	81	462	121	1450	161	4625	201	14500	241	46250
2	47,5	42	150	82	475	122	1500	162	4750	202	15000	242	47500
3	48,7	43	155	83	487	123	1550	163	4875	203	15500	243	48750
4	50	44	160	84	500	124	1600	164	5000	204	16000	244	50000
5	51,5	45	165	85	515	125	1650	165	5150	205	16500	245	51500
6	53	46	170	86	530	126	1700	166	5300	206	17000	246	53000
7	54,5	47	175	87	545	127	1750	167	5450	207	17500	247	54500
8	56	48	180	88	560	128	1800	168	5600	208	18000	248	56000
9	58	49	185	89	580	129	1850	169	5800	209	18500	249	58000
10	60	50	190	90	600	130	1900	170	6000	210	19000	250	60000
11	61,5	51	195	91	615	131	1950	171	6150	211	19500	251	61500
12	63	52	200	92	630	132	2000	172	6300	212	20000	252	63000
13	65	53	205	93	650	133	2050	173	6500	213	20500	253	65000
14	67	54	212	94	670	134	2120	174	6700	214	21200	254	67000
15	69	55	218	95	690	135	2180	175	6900	215	21800	255	69000
16	71	56	224	96	710	136	2240	176	7100	216	22400	256	71000
17	73	57	230	97	730	137	2300	177	7300	217	23000	257	73000
18	75	58	236	98	750	138	2360	178	7500	218	23600	258	75000
19	77,5	59	243	99	775	139	2430	179	7750	219	24300	259	77500
20	80	60	250	100	800	140	2500	180	8000	220	25000	260	80000
21	82,5	61	257	101	825	141	2575	181	8250	221	25750	261	82500
22	85	62	265	102	850	142	2650	182	8500	222	26500	262	85000
23	87,5	63	272	103	875	143	2725	183	8750	223	27250	263	87500
24	90	64	280	104	900	144	2800	184	9000	224	28000	264	90000
25	92,5	65	290	105	925	145	2900	185	9250	225	29000	265	92500
26	96	66	298	106	950	146	2980	186	9500	226	29800	266	95000
27	97,5	67	307	107	975	147	3075	187	9750	227	30750	267	97500
28	100	68	315	108	1000	148	3150	188	10000	228	31500	268	100000
29	103	69	325	109	1030	149	3250	189	10300	229	32500	269	103000
30	106	70	335	110	1060	150	3350	190	10600	230	33500	270	106000
31	109	71	345	111	1090	151	3450	191	10900	231	34500	271	109000
32	112	72	355	112	1120	152	3550	192	11200	232	35500	272	112000
33	115	73	365	113	1150	153	3650	193	11500	233	36500	273	115000
34	118	74	375	114	1180	154	3750	194	11800	234	37500	274	118000
35	121	75	387	115	1210	155	3875	195	12100	235	38750	275	121000
36	125	76	400	116	1250	156	4000	196	12500	236	40000	276	125000
37	128	77	412	117	1285	157	4125	197	12850	237	41250	277	128500
38	132	78	425	118	1320	158	4250	198	13200	238	42500	278	132000
39	136	79	437	119	1360	159	4375	199	13600	239	43750	279	136000

Fig. 5

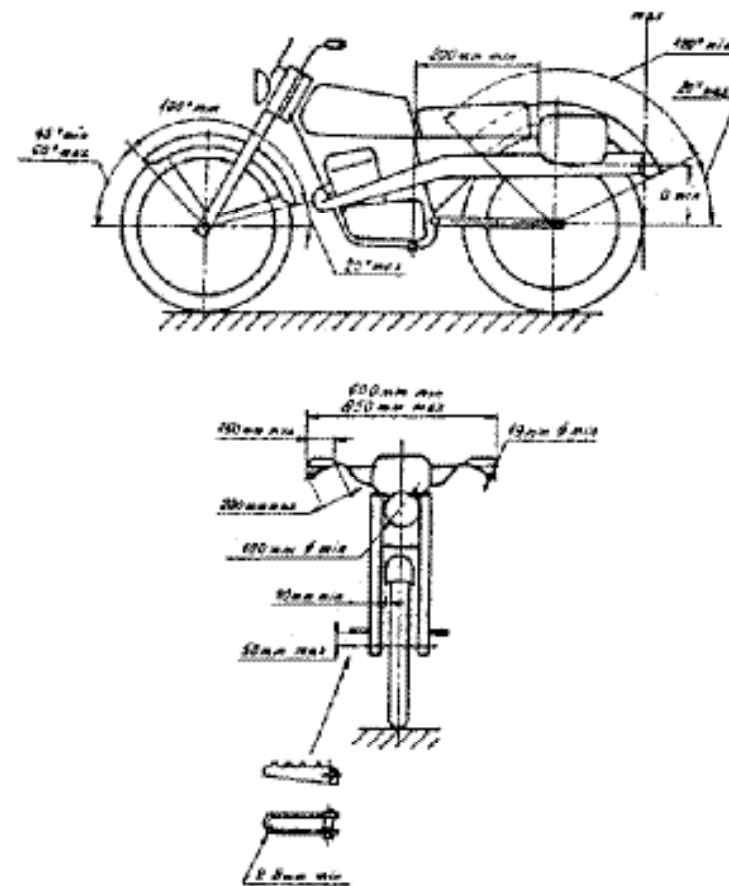


Fig. 6

DIECI REGOLE SUI CASCHI

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



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

INFORMATIVA SULL'OMOLOGAZIONE DEI CASCHI Fig. 7

Il "22" è il numero della risoluzione CEE firmata a suo tempo a Ginevra dall'Italia e dalle altre Nazioni aderenti; tutta la normativa del Regolamento sull'omologazione dei caschi si chiama "UN ECE 22", o semplicemente E 22.

Ad ogni Nazione aderente è stato assegnato un numero; la Nazione dove il casco è stato omologato, viene identificata attraverso il suo numero riportato a fianco della "E" entro il cerchio; avremo quindi i caschi omologati in:

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

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

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

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

SIGLA DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAZIONE

(dove è stata conseguita l'omologazione):

6: BELGIO
4: OLANDA
3: ITALIA, ecc.

22112-989327

NUMERO PROGRESSIVO

di costruzione del casco

NUMERO DI LICENZA

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

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

Fig. 8

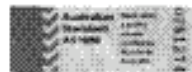
**TABELLA DELLE OMOLOGAZIONI INTERNAZIONALI
DEI CASCHI**



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



(GREAT - BRITAIN)
BS 6658 TYPE A,
(OFF - ROAD) TYPE B.
[Label on the outside of fixed].



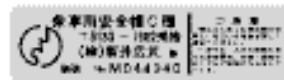
(AUSTRALIA) AS - 1698.
[Label on the outside of fixed].



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



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



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



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

Fig. 9