

Motorally

Annesso IV R.M.M.



MOTORALLY

SIGLE E NOMENCLATURE USATE

- A. A. = Area Assistenza (lungo il percorso)
- C. d. G. = Commissario di Gara
- C. d. S. = Codice della Strada
- C. I. M. R. = Campionato Italiano Motorally
- C. I. "BAJA" = Campionato Italiano "Baja"
- C. I. R. T.T. = Campionato Italiano Rally Tutto Terreno
- C. O. = Controllo Orario
- C. T. = Controllo a Timbro
- D. d. G. = Direttore di Gara
- F. P. S. = Fine Prova Speciale
- F. I. M.. = Federazione Internazionale Motociclistica
- F. M. I. = Federazione Motociclistica Italiana
- I. P. S. = Inizio Prova Speciale
- O. P. = Operazioni Preliminari
- N. S. S. = Norme Sportive Supplementari
- P. A. = Parco Assistenza (inizio e fine tappa)
- P. C. = Parco Chiuso
- P. R. = Parco di Riordino
- R. B. = Road-Book
- R. d. G. = Regolamento di Giustizia
- T. C. = Tabella di Controllo
- U. d. G. = Ufficiale di Gara

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1 – ACCETTAZIONE REGOLAMENTI F.M.I.

Per il solo fatto dell'iscrizione, ciascun pilota dichiara di conoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento di Specialità, le normative del R.M.M. e suoi annessi, le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara, le norme del Regolamento di Giustizia; il CODE F.I.M. e U.E.M., per le gare a calendario internazionale.

Ciascun pilota dichiara inoltre di rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri o alla Giustizia Ordinaria, salvo i casi previsti dal R.d.G., riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana.

ART. 2 - DEFINIZIONE

Le manifestazioni motorallystiche sono di competenza del Comitato Motorally della Federazione Motociclistica Italiana, sono soggette alle N.S.S. e Regolamenti della stessa F.M.I. e vengono definite come meglio specificato nei seguenti articoli.

ART. 2.1 – MOTORALLY

Le gare di Motorally sono prove sportive svolte su percorsi di tipo prevalentemente fuoristradistico, che perseguono lo scopo di iniziazione alle discipline fuoristradistiche e motorallystiche, in cui sono esaltate le doti di abilità nella navigazione tramite road book e di regolarità. Nei tratti di gara svolti su strade aperte al traffico è sempre obbligatorio il rispetto del Codice della Strada.

ART. 2.2 – RAID TUTTO TERRENO

Le gare di Raid T.T. sono prove sportive svolte su percorsi di tipo prevalentemente fuoristradistico in cui sono esaltate le doti di abilità nella navigazione tramite road book, e sono provate le capacità di regolarità e di resistenza dei piloti e dei mezzi.

ART. 2.3 – “BAJA”

Le gare “Baja” sono prove sportive svolte su percorsi di tipo prevalentemente fuoristradistico in cui sono provate le doti di regolarità e di resistenza dei piloti e dei mezzi.

ART. 2.4 – TROFEO ANGELO CAVANDOLI

Trofeo riservato a piloti con licenza territoriale fuoristrada partecipanti a gare di Motorally, Raid T.T. e R.T.T. “Baja”.

ART. 3 MANIFESTAZIONI

I Campionati Italiani di manifestazioni motorallystiche sono costituiti da una o più giornate di gara con tratti di percorso osservati. Per la loro validità occorre che si siano svolte un numero minimo di prove, come sotto riportato.

ART. 3.1 – MOTORALLY

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

Nei giorni di gara sono compresi:

- Verifiche amministrative e tecniche
- La gara
- Il podio e la cerimonia finale di premiazione.

ART. 3.2 – RAID TUTTO TERRENO

Il Campionato Italiano Raid Tutto Terreno è costituito da tre prove di più giorni (con un minimo di tre giornate di gara per ogni prova), e da un minimo di una prova, iscritte regolarmente a calendario ed organizzate nel rispetto delle norme del presente Regolamento.

Nei giorni di gara sono compresi:

- Verifiche amministrative e tecniche e prologo
- La gara
- Il podio e la cerimonia finale di premiazione.

ART. 3.2.1 – PROTOCOLLO PER ORGANIZZATORI RAID T.T.

Nel Campionato Italiano Raid TT sarà presente una Società d'Immagine che si occuperà della promozione; per questo i Moto Club organizzatori dovranno accordarsi preventivamente con essa per collaborare insieme e, sempre di comune accordo, stabilire le linee guida per la promozione, la presentazione e la gestione dell'evento. La Società d'Immagine ha la facoltà, vincolante per il Moto Club Organizzatore, di stabilire i criteri e le modalità con cui andrà gestita l'immagine della gara. Sempre in collaborazione con la Società andranno scelte località, piazze, e tutti gli spazi che verranno poi utilizzati ai fini della logistica della gara. Al fine di organizzare e promuovere adeguatamente l'evento e di mantenere uno standard elevato e costante nelle singole manifestazioni, il parere della Società di Immagine sulla scelta degli spazi, della logistica, delle strutture di accoglienza, delle località di partenza e arrivo delle tappe è vincolante per il Moto Club.

Sempre la suddetta Società gestirà per conto della Federazione Motociclistica Italiana la produzione e la distribuzione televisiva della manifestazione e organizzerà un Ufficio Stampa nazionale che segua tutti gli eventi e li promuova anticipatamente. Sarà poi compito del Moto Club allestire una sala stampa idonea con collegamento internet (meglio se ADSL) e almeno due linee telefoniche. Resta inteso che se il Moto Club dispone di un proprio Ufficio Stampa, questo potrà concordare con la Società di Immagine le modalità e la cadenza dell'attività di comunicazione, onde evitare duplicazioni o problemi che possano generare confusione.

Nel mese di gennaio si terrà un incontro fra FMI e Società d'immagine al quale parteciperanno anche i singoli Moto Club organizzatori. In questa sede verrà firmato un contratto (stilato e sottoposto all'attenzione dei presenti già un mese prima) che riporterà con la massima chiarezza ruoli, compiti, diritti e doveri delle singole parti, oltre alle sanzioni in cui incorrerà chi non rispetterà l'accordo.

Verrà inoltre stabilito un tetto massimo per le iscrizioni alle gare che gli organizzatori dovranno obbligatoriamente rispettare: il costo giornaliero a pilota per ogni giorno di gara in un raid composto da 3 o 4 giornate di gara sarà di Euro 150,00 mentre, se l'organizzatore avrà durante la sua manifestazione il supporto di un elicottero, il costo salirà a Euro 210,00 al giorno. E' considerata giornata di gara anche quella dedicata a OP e Prologo. Ovviamente in questa cifra non sono compresi vitto e alloggio, ma solo l'utilizzo di un'area attrezzata, con acqua, luce e servizi igienici. Gli assistenti pagheranno come iscrizione, per l'utilizzo dell'area paddock, Euro 20,00 al giorno, garantendosi così il diritto ad usare i servizi della zona. Per garantire l'accesso a quest'area verranno preparati appositi pass. Gli accompagnatori pagheranno unicamente il servizio che riceveranno, qualora intendano usufruire della sistemazione messa a disposizione dall'organizzatore, ma saranno comunque liberi di scegliere la propria sistemazione.

Le date di svolgimento delle singole prove verranno decise dal Comitato Motorally a rotazione, oppure gli organizzatori si potranno accordare di volta in volta comunicando le proprie decisioni al Comitato il quale si incarica di segnalare con un certo anticipo le date previste per il CIRTT, tenendo conto degli altri impegni a livello mondiale. Sempre in base ad un criterio di rotazione, una prova del Campionato Italiano potrà essere iscritta al Campionato UEM.

I Moto Club organizzatori si impegnano a garantire un minimo di tre giornate di gara e percorsi navigati, con almeno due prove speciali al giorno, oltre ad un prologo, da svolgersi dopo le O.P., che determini l'ordine di partenza della gara stessa. Le caratteristiche di massima del percorso, lunghezza delle tappe, delle prove speciali e zone di svolgimento, oltre ad un elenco del personale impegnato con relative mansioni dovranno essere comunicate con tre mesi di anti-

cipo al Comitato, che si riserva di approvarle.

Il Piano Sanitario sarà obbligatorio e andrà presentato al Comitato Motorally almeno 30 giorni prima della manifestazione; questo dovrà prevedere la presenza di almeno due medici per prova, possibilmente in moto, e altri due a disposizione e pronti ad intervenire con una vettura 4x4. Sarà obbligatorio inoltre predisporre presso la base logistica della gara una sala destinata ad infermeria con medico fisso sempre a disposizione al suo interno.

La copertura radio del percorso dovrà essere garantita e totale; per chi volesse utilizzare un sistema di rilevamento satellitare dei piloti (una sorta di monitoraggio) la tassa di iscrizione dei piloti potrà prevedere un aumento di Euro 25 al giorno sulla cifra stabilita sopra.

Il Comitato Motorally si riserva di approvare la gara solo dopo avere direttamente verificato percorso di gara e road book, prima che lo stesso sia stampato. Questa operazione, obbligatoria, avrà un costo di Euro 500,00 (senza limiti di tempo, con pagamento anticipato) per gli organizzatori, più le spese di viaggio, vitto e alloggio per chi verrà incaricato di effettuare il controllo.

E' obbligatoria, inoltre, la presenza di almeno un apripista che anticipi di una giornata l'intera gara per controllare il percorso, verificare possibili cambiamenti e segnalare gli stessi per le eventuali correzioni al road book.

Altri 2 apripista saranno incaricati di controllare il percorso di gara il giorno stesso della prova con almeno 2 ore di anticipo sulla partenza del primo concorrente.

ART. 3.3 – “BAJA”

Il Campionato Italiano “Baja” è costituito da un minimo di due prove di più giorni (con un massimo di quattro giornate di gara per ogni prova) iscritte regolarmente a calendario ed organizzate nel rispetto delle norme del presente Regolamento.

Nei quattro giorni di gara sono compresi:

- Verifiche amministrative e tecniche
- Il prologo (se previsto nel R.P.)
- La gara
- Il podio e la cerimonia finale di premiazione.

ART. 3.4 – PROLOGO

Il Prologo non può essere conteggiato nella lunghezza totale del percorso della manifestazione e non può dar luogo a nessun tipo di penalità oraria.

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

L'ordine di partenza del Prologo sarà redatto dall'organizzatore tenendo conto della notorietà dei piloti partecipanti e/o dell'ultima classifica nota.

ART. 4 – REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA (RP)

Ogni regolamento Particolare di Gara dovrà essere redatto in conformità alle N.S.S.: ed al R.M.M. emanato dalla F.M.I..

Il Comitato Motorally, tramite gli organi di stampa della Federazione, tramite la Società d'Immagine che gestirà i Campionati o tramite l'Organizzazione, potrà emettere delle circolari informative, numerate e datate, atte a diffondere con tempestività chiarimenti per una migliore applicazione del R.P. di ogni gara al fine di conseguire il buon esito della manifestazione.

ART. 4.1 - APPROVAZIONE

Coloro che intendono organizzare una manifestazione di C.I.M.R., C.I.R.T.T. e C.I. “Baja”, devono inoltrare la seguente documentazione alla Commissione Motorally della F.M.I. per ottenere il rilascio del nulla osta e l'approvazione del Regolamento Particolare:

- R.P. in otto copie accompagnato dal relativo assegno a copertura dei gravami finanziari,
- planimetria del percorso di ogni giorno di gara con l'indicazione di tutti i punti

di controllo (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A., P.R.).

- pianta organica dello staff organizzatore ed elenco del personale di servizio.
- conferma scritta della presenza del Centro Classifiche autorizzato
- conferma scritta della presenza dei radioamatori
- pianta organica del Servizio Sanitario
- pianta della dislocazione del Parco Piloti (paddock), area Partenza/Arrivo, zona O.P.,

La Commissione Motorally, dopo aver esaminata la documentazione inviata e verificata l'idoneità dell'organizzazione all'effettuazione della manifestazione, invia la documentazione alla C.T.S.N. per l'approvazione del R.P. ed il rilascio del nulla osta.

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

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

ART. 5 – LICENZE

I piloti, per partecipare a manifestazioni motorallystiche, devono essere in possesso di licenza in corso di validità come appresso specificato.

ART. 5.1 – GARE NAZIONALI

Possono partecipare alle gare di Motorally, Raid TT e Baja:

- i piloti in possesso di licenza nazionale enduro o motocross;
- i piloti in possesso di licenza territoriale fuoristrada (per il solo Trofeo A. CAVANDOLI e non per il Campionato Italiano), purché con età in regola con le norme del C.d.S..

ART. 5.2 – GARE ISCRITTE A CALENDARIO INTERNAZIONALE

Possono partecipare alle gare di Raid TT e Baja iscritte a calendario internazionale (F.I.M. e U.E.M.):

- i piloti italiani in possesso di licenza internazionale enduro e motocross;
- i piloti stranieri in possesso di licenza F.I.M. oppure U.E.M. (per le gare iscritte a tale calendario), unitamente al nulla osta rilasciato dalla Federazione di appartenenza.

Tali piloti stranieri, pur partecipando alle gare previste, non riceveranno alcun punteggio previsto per il Campionato Italiano, ma potranno essere inseriti nella composizione delle squadre ed acquisiranno il punteggio della sola classifica di classe della gara.

ART. 5.3 – CASI DI NON AMMISSIONE

I piloti in possesso di licenza nazionale Senior Enduro e Senior Motocross con titolo di merito Assoluto o Élite non sono ammessi alla classe “marathon”.

I piloti partecipanti con licenza territoriale non possono essere inseriti nelle composizioni delle squadre.

ART. 6 – ISCRIZIONI

La richiesta di iscrizione, redatta sull'apposito modulo fornito dal proprio M.C., e la relativa tassa devono essere inviate all'organizzazione entro e non oltre 15 gg. precedenti la data di svolgimento della gara. I moduli incompleti saranno soggetti ad un'ammenda pari alla tassa di iscrizione.

L'organizzatore si riserva in ogni caso il diritto di rifiutare le iscrizioni incomplete o illeggibili e in ogni caso senza doverne motivare le ragioni.

I piloti che non invieranno la richiesta e relativa tassa nei tempi stabiliti, saranno soggetti al pagamento di un'ammenda pari alla tassa d'iscrizione.

ART. 6.1 – MANCATA PARTECIPAZIONE

Un pilota che, dopo aver fatto regolare iscrizione, sia impossibilitato a partecipare alla gara, dovrà giustificarsi presso gli organizzatori, entro il termine delle O.P., per non incorrere nella prevista ammenda.

Scaduto il termine delle O.P. non sarà più possibile giustificarsi.

ART. 6.2 – ISCRIZIONE SQUADRE

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

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P. e sino a 30 minuti prima della partenza è possibile modificare la composizione della squadra.

Il Direttore Sportivo o il responsabile della Squadra deve compilare l'apposito modulo tenendo conto delle limitazioni di cui all'art. 5.3. e specificando quanto segue:

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

ART. 6.3 - COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

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

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

Le squadre di Moto Club saranno iscritte e chiamate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la F.M.I., senza alcuna aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre piloti ad un massimo di quattro piloti partenti, di almeno due cilindrate differenti ed appartenenti allo stesso Moto Club.

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

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

Le riserve saranno inserite nella squadra solo in caso d'assenza dalla gara di uno o più titolari.

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

Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

I piloti di ogni squadra, escluse quelle dei Team, possono essere sostituiti ad ogni gara.

ART. 7 – TASSE DI ISCRIZIONE

Ogni concorrente è tenuto a versare all'organizzazione una quota di iscrizione alla manifestazione a cui vuole iscriversi ed il cui ammontare e modalità di versamento sono indicate dal R.P.

ART.7.1 – TASSA DI ISCRIZIONE C.I.M.R.

Le tasse di iscrizione al Campionato Italiano Motorally sono stabilite come segue:

- per i piloti over 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di Euro 70,00
- per i piloti under 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di Euro 54,00
- per i piloti under 18 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di Euro 38,00

- per le squadre di Moto Club la quota d'iscrizione per ogni giornata è di Euro 25,00
- per le squadre di Team Indipendente la quota d'iscrizione per ogni giornata è di Euro 60,00
- per le squadre di Industria o Marca Motociclistica la quota d'iscrizione per ogni giornata è di Euro 80,00

Nelle prove di CIMR che prevedono due giornate di gara, il pilota che dovesse subire un infortunio nel primo giorno, in conseguenza del quale sia impossibilitato a prendere il via nel secondo (disposizione del Medico di Gara) potrà chiedere la restituzione della tassa di iscrizione relativa.

ART. 7.3 – CONTRIBUTO COMITATO MOTORALLY

Dalle quote d'iscrizione incamerate dal Moto Club, il Comitato Motorally tratterrà, a copertura delle spese per la stampa del road book in striscia, la verifica del percorso di gara prima della stampa, la gestione e il funzionamento del Rally Managing Group e la copertura medica, i seguenti importi:

- per le quote d'iscrizioni di Euro 70,00, la somma di Euro 23,00
- per le quote d'iscrizioni inferiori a Euro 70,00, la somma di Euro 18,00

ART. 8 – RALLY MANAGING GROUP

Il Rally Managing Group (RMG) è costituito da membri del Comitato Motorally e da persone di comprovata esperienza e capacità del settore Motorally e Raid TT.

Il RMG affianca e supporta i Moto Club organizzatori durante tutte le fasi di preparazione e svolgimento delle prove di campionato a loro affidate. Svolge funzioni di controllo e supervisione su percorso di gara, Road-Book e gestione delle Prove Speciali in linea prima e durante la gara.

ART. 9 – GIURIA

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

- Presidente = Il Coordinatore di Settore o suo delegato
- Membro = Il Direttore di gara
- Membro = Il Commissario Sportivo Delegato
- Membro = Un rappresentante dei piloti (nominato dagli stessi) senza diritto di voto
- Membro = Un rappresentante dei piloti del Trofeo Cavandoli senza diritto di voto
- Membro = Un rappresentante del "Tecam" (Team & Club Associati Motorally) nominato dagli stessi senza diritto di voto.

Segretario = il Segretario di Gara

Alle riunioni della Giuria potranno essere ammesse altre persone, ma senza possibilità di voto.

La Giuria costituita come sopra esercita le seguenti funzioni:

- la supervisione della manifestazione, senza interferire con l'operato del D.d.G, per garantire il rispetto dell'applicazione delle N.S.S. vigenti, dei regolamenti F.M.I. e del Regolamento Particolare e per valutare l'operato dell'organizzazione in merito all'esito della manifestazione;
- può autorizzare, in casi di assoluta necessità e per garantire il buon esito della gara, la modifica del Regolamento Particolare e del programma della manifestazione, ma sempre nel rispetto del presente Regolamento, delle N.S.S. e suoi allegati;
- esamina in prima istanza, tramite il C.S.D., i reclami proposti dai concorrenti nelle forme e per i casi previsti dal capitolo XII R.M.M. e dall'art.29 del presente annesso;
- infligge, tramite il C.S.D. (art.90.1 R.M.M.) le sanzioni previste dal R.M.M., da questo Regolamento, dalle N.S.S. e dal R.d.G..

Tutte le responsabilità civili e penali incomberanno comunque sugli organizza-

tori e sul D.d.G..

La 1ª riunione di Giuria sarà indetta al termine delle O.P. e prima del briefing, per valutare eventuali problemi sorti durante le verifiche amministrative o tecniche. Subito dopo dovranno intervenire i responsabili delle P.S..

La 2ª riunione di Giuria sarà indetta al termine della manifestazione. Nelle gare CRTT e Baja le riunioni di Giuria si terranno al termine di ogni giorno di gara. Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si renderanno necessarie.

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

ART. 10 – GRUPPI E CLASSI

Le classi di appartenenza dei motocicli sono le seguenti:

50	motocicli fino a 50 cc (per piloti di età massima 18 anni)
125	motocicli fino a 125 cc 2 tempi e fino a 250 cc 4 tempi;
250	motocicli 2 tempi oltre 125 cc
450	motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
600	motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 800 cc
1000	motocicli 4 tempi oltre 800 cc
T1	femminile
T2	marathon (motocicli strettamente di serie – vedi elenco allegato dei modelli ammessi)
Q1	quad automatici;
Q2	quad con cambio;
S1	sidecar

ART. 10.1 – AMMISSIONE ALLE CLASSI

Possono partecipare alle sole classi 125, 250, 450, 600 e 1000 quei piloti che nel 2005 si siano classificati nelle prime cinque posizioni della classifica assoluta.

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

I primi 3 classificati del Trofeo Cavandoli, non potranno più partecipare al Trofeo, ma solo al Campionato Italiano.

ART. 10.2 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Le classi saranno considerate costituite se saranno composte da almeno cinque concorrenti verificati.

La classe femminile (T1) sarà considerata costituita con almeno tre concorrenti verificate.

ART. 10.3 – MANCATA COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Nel caso una classe non risultasse costituita per penuria di concorrenti, i piloti iscritti nella stessa verranno inclusi nella classe immediatamente superiore

Nell'effettuare l'inclusione delle classe non costituita alla classe immediatamente superiore, si devono tenere presenti i seguenti casi:

- mancata costituzione della classe 125 - i piloti verranno inclusi nella classe 250;
- mancata costituzione della classe 1000 - i piloti verranno inclusi nella classe 600;
- mancata costituzione della classe marathon (T2) i piloti verranno inclusi nelle classi relative alla cilindrata ed al tipo di motociclo;
- mancata costituzione delle classi Q1 o S1 – le stesse verranno unificate nella classe Q.

ART. 10.4 – PUNTEGGI DELLE CLASSI NON COSTITUITE

I piloti appartenenti alle classi non costituite (meno di 5 partecipanti) riceveranno ugualmente il punteggio di campionato relativo alla classe non costituita. Se nel complesso di tutte le prove di campionato non si arriverà al numero di 5 piloti partecipanti, il punteggio sarà invalidato e nessuna classifica finale di classe

sarà stilata. In questo caso i piloti della classe soppressa risulteranno nella classifica finale della classe a cui sono stati accorpati.

ART. 11 – OPERAZIONI PRELIMINARI

I concorrenti si devono presentare nel luogo e negli orari prescritti dal R.P. per espletare le seguenti incombenze:

verifiche amministrative = verifica licenza di concorrente o pilota;
verifiche tecniche = verifica del motociclo per la sua corrispondenza alle norme tecniche e punzonatura delle parti previste dal R.P. o dalle norme in vigore.

I piloti che per validi motivi non possono effettuare le verifiche amministrative negli orari stabiliti, possono eseguire la verifica personale fino ad un'ora prima della partenza, sempre che un responsabile del Team o del Moto Club o un suo rappresentante, abbia sottoposto il motociclo alle verifiche tecniche.

Nel C.M.TT e C.IM "Baja", durante le O.P. saranno accreditati e controllati anche gli assistenti ed i veicoli dell'assistenza; ai veicoli saranno apposte le placche adesive d'identificazione nei modi previsti dal R.P.

ART. 11.1 – VERIFICA DOCUMENTI MOTOCICLO

Durante le O.P. ed al termine della giornata di gara o tappa (C.M.T.T. e C.M.T.T. "Baja") il C.T. potrà controllare a sua discrezione i documenti del motociclo (carta di circolazione, certificato di assicurazione) e la loro rispondenza alle marchiature riportate sul telaio.

Non saranno accettati (o esclusi dalla gara per i controlli di fine giornata di gara o tappa) i motocicli che presenteranno i numeri di telaio illeggibili o difformi dalla carta di circolazione oppure con il numero di telaio riportato solo su una piastrina rivettata od incollata.

ART. 11.2 – PUNZONATURA MOTOCICLI

Durante le verifiche tecniche verranno punzonati i seguenti particolari:

- telaio
 - motore (testa, cilindro/i, carter)
 - terminale di scarico e marmitta
- I motocicli partecipanti al C.R.T.T. ed al C.I. "Baja" appartenenti alla classe Marathon avranno punzonati anche le seguenti parti:

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

I motocicli appartenenti alle altre classi possono punzonare:

- un (1) motore di scorta, oltre a quello montato sul motociclo con gli stessi criteri.

ART. 11.3 – SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE

I particolari punzonati potranno essere riparati, ma non sostituiti.

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

In qualsiasi momento della gara potrà essere verificata la conformità del mezzo con le fiches di omologazione e l'esistenza delle punzonature, ove previste.

I piloti che durante la gara dovranno sostituire un componente punzonato, di cui è ammessa la sostituzione, saranno penalizzati di 1 (una) ora per ogni componente sostituito.

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

ART. 11.4 – PROVA FONOMETRICA

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

Il limite massimo di rumorosità non dovrà superare i valori previsti secondo la normativa endure. I motocicli che non superano la prima prova, potranno pre-

sentare il mezzo una seconda volta.

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

ART. 11.5 – TABELLE PORTA NUMERO

Sulle moto saranno applicate tabelle portanumero e i numeri previsti dagli organizzatori, nel modo più visibile possibile: una tabella anteriore, una sui entrambi i lati del veicolo, e per i quad e sidecars anche una posteriore, in modo però da non occultare, neppure parzialmente, la targa.

Gli U.d.G. addetti alle verifiche tecniche dovranno controllare la corretta applicazione delle tabelle portanumero e dei numeri.

ART. 12 – PUBBLICITA'

La Società che detiene il mandato Federale per la cura dell'immagine e la promozione del C.I.M.R., C.R.T.T. e "Baja", è l'unica abilitata ad autorizzare o proibire, a suo nome, ogni forma di pubblicità prima, durante e dopo lo svolgimento della gara.

In mancanza di tale mandato Federale la gestione sarà demandata per il C.I.M.R., C.R.T.T. e "Baja" al Comitato Motorally.

Allo stesso modo la Società d'Immagine può imporre l'applicazione di adesivi con sponsorizzazioni della manifestazione nelle zone previste dal R.P.

Tali adesivi non potranno essere rimossi, coperti od occultati in nessuna maniera e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento.

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

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

- C.I.M.R. = tabelle portanumero del motociclo;
- C.R.T.T. e . "Baja" = pettorale pilota (se previsto);
- = tabelle portanumero motociclo;
- = cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio;
- = cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ciascuna fiancata porta numero;

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

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

ART. 12.1 – VIOLAZIONE SUGLI OBBLIGHI DELLA PUBBLICITA'

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

ART. 12.2 – DIRITTI PUBBLICITARI E D'IMMAGINE

I concorrenti, riconoscendo che dalla partecipazione alle gare possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente con l'iscrizione alla manifestazione, che gli organizzatori dispongano del diritto esclusivo di utilizzazione del loro nome e della loro immagine individuale per tutto quello che concerne la loro partecipazione alla gara, così come il diritto di utilizzare le

immagini della gara stessa.

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

ART. 12.3 – ACCREDITO STAMPA

Gli organizzatori devono mettere a disposizione della Stampa accreditata un loro incaricato per accompagnare lungo il percorso di gara i giornalisti e i videooperatori accreditati.

ART. 13 – BRIEFING

Il briefing è obbligatorio per tutti i concorrenti ed il luogo e l'orario devono essere riportati sul R.P. ed esposti chiaramente nella bacheca.

La presenza al briefing sarà verificata apponendo una firma sull'elenco predisposto dall'organizzazione che dovrà essere consegnato al C.d.G. a fine gara unitamente agli altri documenti.

In ogni caso l'organizzazione non è responsabile per eventuali disguidi occorsi al pilota assente.

Il briefing si svolgerà in un ambiente adeguato almeno 1 ora prima dell'orario di partenza del primo pilota.

Il briefing sarà tenuto dal D.d.G., dal responsabile dei percorsi e dal membro del Comitato Motorally incaricato della verifica dei percorsi, con consegna del road book nella mezz'ora precedente.

ART. 14 – DOCUMENTI DI GARA

Ad ogni concorrente regolarmente iscritto ad una manifestazione verranno consegnati, nei modi e tempi indicati dal R.P., dei documenti di gara il cui uso corretto e la loro conservazione è lasciata alla piena responsabilità del pilota.

ART. 14.1 – ROAD-BOOK

I road-book avranno le dimensioni di cui all'allegato 1 e la simbologia utilizzata dovrà essere simile a quella indicata nell'allegato 1bis.

I piloti che non riconsegneranno il R.B. della gara o tappa effettuata, anche se ritirati per qualsiasi motivo, non potranno ripartire per la giornata o tappa successiva. Se si tratta del R.B. dell'ultima giornata di gara o tappa, gli stessi saranno esclusi dalla classifica finale.

In sede di verifica licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione dei road-book al termine della giornata di gara: la mancata restituzione del road book completo comporterà l'applicazione di una ammenda pari a Euro 250.

Il R.B. deve contenere tutte le indicazioni per seguire correttamente il percorso di gara.

Ogni pilota deve ritirare personalmente il R.B. entro il termine previsto dal R.P., pena l'esclusione dalla gara.

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

Il R.B. è incontestabile.

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

ART. 14.2 – TABELLA DI CONTROLLO

Prima della partenza ad ogni pilota verrà consegnata la T.C. che deve essere configurata come indicato nel modello allegato 2 e 2bis, con la sola colonna TEMPI PARZIALI DI PERCORRENZA compilata.

La T.C. deve essere scrupolosamente conservata dal pilota per tutta la durata della gara e consegnata all'arrivo agli U.d.G. addetti.

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

Deve essere cura del pilota che la T.C. sia compilata e timbrata correttamente

dagli U.d.G.. La mancanza di un timbro di percorso (se confermata dal cronologico di transito) o di un orario di transito ai C.O. comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della giornata di gara.

La contraffazione della T.C. comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara oltre alle sanzioni previste dal R.d.G., e gli U.d.G. devono rifiutarsi di regolarizzare la T.C. nel caso venga presentata da altre persone diverse dal pilota. Il pilota è l'unico responsabile della propria condotta di gara.

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

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

ART. 14.3 – CARTELLINO DI CONTROLLO DELLE P.S.

All'atto delle verifiche tecniche o prima della partenza di ogni gara o tappa dei giorni successivi al primo, ad ogni pilota verrà applicato al manubrio, il cartellino per raccogliere i timbri nelle P.S.

In caso di più di una P.S. navigata per giornata di gara, i cartellini saranno di colore diverso per ogni P.S. e alla fine della P.S. verrà rimosso quello ad essa relativo a cura di un U.d.G. addetto.

Deve essere cura del pilota che il cartellino sia punzonato correttamente dagli U.d.G..

La mancanza di un timbro di percorso (se confermata dal cronologico di transito), comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa. Se un pilota smarrisce il cartellino, dovrà farsi apporre il timbro o la punzonatura sulla T.C., in caso di omissione ciò comporterà una penalità di 5 (cinque) minuti nelle gare del C.I.M.R. e di dieci (10) minuti nelle gare di C.M.T.T. e "Baja".

ART. 15 – PERCORSI

I percorsi devono essere obbligatoriamente indicati dall'apposito road book consegnato ai piloti partecipanti. Solo in caso di gravissimi motivi di sicurezza o di circostanze eccezionali avvenute immediatamente prima o durante lo svolgimento della gara il D.d.G. può prevedere tratti segnalati. I percorsi fuoristradistici devono essere raggiungibili con autovetture fuoristrada. Nel caso ciò sia impossibile, l'organizzazione deve predisporre un servizio di controllo adeguato.

Le località di partenza, controllo ed arrivo devono essere ubicate secondo i criteri riportati nel regolamento organizzativo. Copia o facsimile di eventuali segnali utilizzati sul percorso dovrà essere affissa in sede di O.P. all'albo della gara e riportato sul R.B..

Il pilota deve osservare scrupolosamente il percorso indicato dal R.B. e transitarne nelle località in esso indicate; il mancato passaggio in una di queste località, qualora sia stato constatato da un U.d.G., comporta l'esclusione dalla gara. E' considerato U.d.G. qualunque persona maggiorenne, tesserata della F.M.I. per l'anno in corso, che sia indicata in questa mansione dal D.d.G.; la lista completa degli U.d.G. deve essere esposta dagli organizzatori all'albo di gara in sede di O.P. Ogni infrazione effettuata dai piloti e rilevata da un Ufficiale di Gara o da un Commissario di Gara, sarà punita con le penalità di regolamento.

I piloti devono attenersi scrupolosamente a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, comprese le eventuali ordinanze particolari di Polizia Urbana delle località attraversate; copia di dette disposizioni dovrà essere affissa a cura degli organizzatori nell'albo della gara e richiamate in sede di briefing.

ART. 15.1- MODIFICA PERCORSO

Il percorso può essere modificato, per cause di forza maggiore, anche durante lo svolgimento della gara, su decisione del D.d.G., ma in modo tale che nessun pilota si trovi ad esserne avvantaggiato o sfavorito.

Il D.d.G. può annullare un C.O. che ricada in un tratto di percorso che egli ritiene irregolare.

ART. 15.2 – VERIFICA DEL PERCORSO

Il tracciato di gara dovrà essere provato da almeno due motociclisti apripista dell'organizzazione, muniti di radio, che dovranno percorrere l'intero itinerario di gara o tappa, almeno un'ora prima dell'orario di partenza del primo concorrente.

ART. 15.3 – PROVA DEL PERCORSO

E' assolutamente vietato ai piloti iscritti ad una gara provare o visionare, a piedi o con qualsiasi altro mezzo, le prove speciali in linea, a partire da 60 giorni prima della gara. L'organizzazione dovrà predisporre un'adeguata sorveglianza sul percorso e tenere segreto il R.B. fino al briefing, al fine di evitare abusi. I piloti che mancheranno a tale norma saranno squalificati dalla gara.

La loro squalifica sarà annunciata nel corso del briefing e pubblicata in tutte le classifiche di gara.

In caso di recidività di un pilota, la Giuria, ricorrendone gli estremi, lo potrà squalificare dall'intero Campionato.

ART. 16 – PARTENZA

L'ordine di partenza dei piloti ed equipaggi, nei vari tipi di manifestazione, dovrà seguire i criteri sottoindicati.

ART. 16.1 - C.I.M.R.

L'ordine di partenza sarà stilato tenendo conto del seguente ordine:

- Piloti Prioritari, 50, 125, 250, 450, 600, 1000, marathon (T2), Trofeo Cavandoli.

Nei piloti prioritari rientrano i primi 30 (trenta) della classifica assoluta della prova precedente. Solo per la prima gara dell'anno saranno Piloti Prioritari i primi trenta della classifica assoluta finale dell'anno precedente.

I primi 10 classificati del CIMR 2005 (Top Ten) saranno Piloti Prioritari per tutte le gare di campionato.

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

Il numero di gara sarà stabilito dal Comitato Motorally come segue:

- da 1 a 10 – Top Ten. Manterranno lo stesso numero di gara relativo al loro piazzamento del campionato 2005 per tutto l'anno (numeri fissi)
- da 11 a 49 – Piloti Prioritari (classificati nei primi 30 dell'assoluta nella prova precedente)
- da 50 a 99 – classe 50
- da 100 a 199 – classe 125
- da 200 a 299 – classe 250
- da 300 a 399 – classe 450
- da 400 a 499 – classe 600
- da 500 a 599 – classe 1000
- da 600 a 699 – classe marathon (T2)
- da 700 a 799 - Trofeo Cavandoli
- da 800 a 850 - Quad
- da 850 a 899 - Sidecar

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

Il D.d.G. per motivi di sicurezza o di altro genere ritenuti necessari, può istituire il preparco di partenza. In questo caso i piloti si dovranno presentare al preparco nell'orario stabilito, indipendentemente dall'orario di partenza assegnato. La partenza viene data con distacchi di minuti interi, a motore in moto, secondo l'ordine di partenza e senza soluzione di continuità tra una classe e la successiva.

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

Il pilota deve partire nella normale posizione di guida e marcia.
 Il pilota riceverà il segnale di partenza all'ora esatta prevista.
 Il pilota che non si presenti alla partenza nell'orario stabilito, sarà penalizzato di un minuto primo per ogni minuto primo o frazione di esso, di ritardo, fino ad un massimo di dieci minuti, oltre ai quali verrà escluso dalla gara.

ART. 16.2 - C.R.T.T.

L'ordine di partenza della prima tappa sarà stabilito dal prologo. (il cui tempo non andrà aggiunto a quello totale della gara). I primi 15 classificati nel prologo partiranno a posizioni invertite (il 15° per primo, il 1° come quindicesimo partente) Dal 16° classificato in poi i piloti partiranno secondo l'ordine di classifica effettivo del prologo.

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

L'assegnazione dei numeri di gara sarà a discrezione dell'organizzazione. I conduttori, prima di ogni tappa, riceveranno il R.B. e la tabella di marcia riportante gli orari teorici di passaggio ai controlli. Il percorso indicato dal R.B. sarà l'unico ritenuto valido dall'organizzazione, tranne quei casi ove per cause di forza maggiore il D.d.G. abbia modificato tutto o in parte il percorso previsto. Il conduttore che non si presenterà al controllo di partenza all'ora fissata, potrà essere autorizzato a partire dopo che i C.d.G. avranno verificato le condizioni del mezzo ed eventualmente l'idoneità fisica tramite visita medica. Il suo ritardo sarà calcolato come penalità in rapporto al suo orario teorico di partenza. Il ritardo massimo consentito alla partenza è di 30 (trenta) minuti. Oltre tale termine sarà considerato come abbandono da parte del pilota e sarà escluso dalla giornata di gara.

I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza, che dovrà avvenire a motore spento. La partenza a spinta non sarà penalizzata.

ART. 16.3 - "BAJA"

Ai fini del T.I "Baja" vengono stabiliti i seguenti gruppi di motocicli:
 GRUPPO A: costituito dai motocicli delle classi 50, 125, 450, 600;
 GRUPPO B: costituito dai motocicli della classe 1000 e T2
 GRUPPO C: costituito dai motocicli della classe T1
 GRUPPO D: costituito dai motocicli della classe Q1 e Q2
 GRUPPO S1: costituito dai motocicli della classe S1

L'ordine di partenza verrà stabilito, per la prima tappa, secondo la progressione dei numeri assegnati dall'organizzazione tenendo conto dei gruppi e del valore sportivo dei piloti ad essi appartenenti, oppure in relazione al piazzamento ottenuto durante il prologo - se previsto - il cui tempo non andrà aggiunto a quello totale della gara.

L'ordine di partenza dovrà tenere conto della seguente successione di classi:
 - classe femminile (T1), classi 50cc, 125cc, 250cc, 450cc, 600cc, 1000 e marathon (T2), classi quad Q1 e Q2, classe sidecar S1.

L'ordine di partenza per la seconda tappa sarà secondo l'ordine della classifica assoluta della tappa precedente, tenendo però conto della seguente successione:
 - motocicli a due ruote, scooter a due e poi quelli a tre ruote, i quad, ed infine i sidecar.

I conduttori, prima di ogni tappa e dell'eventuale prologo, riceveranno il R.B. e la tabella di marcia riportante gli orari teorici di passaggio ai controlli. Il percorso indicato dal R.B. sarà l'unico ritenuto valido dall'organizzazione, tranne quei casi ove per cause di forza maggiore il D.d.G. abbia modificato tutto o in parte il percorso previsto.

La violazione alla precedente norma comporterà l'esclusione dalla tappa. I conduttori partiranno 1 (uno) alla volta con un intervallo di 1 (uno) minuto tra un pilota ed il successivo. L'organizzazione si riserva di modificare l'intervallo di partenza, dandone avviso ai piloti con l'affissione del comunicato all'albo di gara e comunicandolo al briefing.

L'intervallo di partenza tra le classi T2 e Q1 e tra le classi Q2 e S2, sarà di 5 (cinque) minuti e questo tempo non potrà essere modificato in nessun caso. Il conduttore che non si presenterà al controllo di partenza all'ora fissata, potrà essere autorizzato a partire dopo che i C.d.G. avranno verificato le condizioni del mezzo ed eventualmente l'idoneità fisica tramite visita medica. Il suo ritardo sarà calcolato come penalità in rapporto la suo orario teorico di partenza. Il ritardo massimo consentito alla partenza è di 30 (trenta) minuti. Oltre tale termine sarà considerato come abbandono da parte del pilota o dell'equipaggio (anche se il ritardo è imputabile ad un solo membro), e comporterà l'esclusione dalla giornata di gara.

I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza, che dovrà avvenire a motore spento. Il D.d.G. potrà autorizzare i motocicli di notevole peso e quelli a tre e quattro ruote a raggiungere la zona di partenza a motore acceso, se questa è prevista da un podio sopraelevato. La partenza avverrà comunque a motore spento.

La partenza a spinta non sarà penalizzata.

ART. 17 – RIFORNIMENTI

Nelle manifestazioni motorallystiche i rifornimenti non sono liberi ma sono sottoposti a limitazioni specifiche per i vari tipi di gara. I rifornimenti effettuati nelle aree di assistenza, dovranno essere eseguiti sopra ad un apposito telo in grado di evitare il disperdersi dei carburanti e lubrificanti nel terreno, ed in grado di assorbirli. Ogni team dovrà avere a disposizione anche un estintore a polvere tipo ABC da almeno 5kg

ART. 17.1 – RIFORNIMENTI NEL C.I.M.R.

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza (P.A.) o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. Nel caso di rifornimento presso una stazione di servizio, questo deve essere eseguito dal pilota medesimo presso la pompa erogatrice senza l'ausilio di nessun'altra persona che non sia l'addetto della stazione stessa. La distanza massima tra i rifornimenti non deve superare i 90 km.

ART. 17.2 – RIFORNIMENTI NEL C.R.T.T.

Il rifornimento di carburante è autorizzato esclusivamente nelle zone di assistenza autorizzata (A.A. e P.A.) e nei distributori di carburante esistenti lungo il percorso di gara.

L'organizzazione deve obbligatoriamente prevedere che per ogni tappa vi siano almeno 2 (due) P.S. ed un P.A. intermedio. La distanza massima tra i rifornimenti non deve superare i 90 km.

ART. 17.3 – RIFORNIMENTI NEL "BAJA"

Il rifornimento di carburante è autorizzato esclusivamente nelle zone di assistenza autorizzata (A.A., P.A.) e nei distributori di carburante esistenti lungo il percorso di gara. Nel caso non vi fossero distributori disponibili lungo il percorso, dovranno essere previste delle zone di Assistenza Autorizzata al massimo ogni 100 km.

ART. 18 – MEDIE DI MARCIA

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

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

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

L'arrivo anticipato al C.O. di fine gara non è penalizzato; questo vale anche per

il C.O. di fine giornata, nelle gare di più giorni.

ART. 18.1 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO

Il tempo massimo di ritardo è di 60 (sessanta) minuti interi complessivi e scade sia ai C.O., sia all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni pilota.

Per la classe 50, ricorrendone i presupposti, il D.d.G., su comunicazione scritta del Coordinatore di Settore, può elevare il tempo massimo di ritardo a 90 (novanta) minuti, dandone immediato avviso ai concorrenti, agli U.d.G. e Cronometristi incaricati nei vari C.O.

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

Se il tempo massimo di ritardo viene rilevato in un C.O. di transito, la T.C. viene ritirata dagli U.d.G. incaricati nel C.O. stesso o dai Cronometristi addetti.

ART.19 – PARCO CHIUSO

Nelle manifestazioni motorallystiche, i motocicli sono sottoposti, in vario modo, a regime di parco chiuso. Questo è costituito da un'area chiusa e controllata a cura dell'organizzazione, dove il pilota deposita il proprio motociclo.

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

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

Nel P.C. è assolutamente vietato fumare, eseguire lavori di qualsiasi genere sul proprio motociclo o toccare il motociclo di un altro concorrente. La violazione a questa norma comporta l'immediata esclusione dalla manifestazione.

ART.19.1 – PARCO CHIUSO C.I.M.R.

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

ART.19.2 – PARCO CHIUSO C.R.T.T.

Dall'inizio delle O.P. fino all'orario di partenza della prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito dei reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso.

ART.19.3 – PARCO CHIUSO “BAJA”

Dall'inizio delle O.P. fino all'orario di partenza della prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito dei reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso. Alla partenza della prima tappa sarà possibile ritirare il motociclo 15 minuti prima del proprio orario di partenza.

ART. 20 - ASSISTENZA MEDICA

L'assistenza MEDICA è consentita su tutto il percorso di gara.

ART. 21 - ASSISTENZA

L'organizzazione dovrà far figurare nel R.P. tutte le distanze massime in chilometri tra le differenti zone di assistenza autorizzata (A.A.) escluse quelle poste all'inizio ed alla fine di ogni tappa e i P.R.

Tutte le assistenze aeree sono vietate, pena l'esclusione dalla gara.

L'uso di trasmettitori tipo VHF non è consentito. E' consentito l'uso di telefoni anche cellulari.

ART.21.1 – ASSISTENZA TRA PILOTI

In caso di infortunio di un pilota, se questo è rilevabile sul percorso, è fatto obbligo al pilota che segue di informare immediatamente il D.d.G. tramite gli U.d.G., se nelle vicinanze, o tramite il numero di telefono “Emergenza Rally”. In caso di impossibilità di informare il personale addetto, deve fermarsi e constatare se deve prestare soccorso immediato oppure se l'incidente è di così lieve

entità che il pilota infortunato non necessita della sua presenza per un aiuto immediato.

In ogni caso il pilota deve riprendere la gara regolarmente.

La Giuria valuterà i vari casi che potranno verificarsi, con la possibilità di abbuonare eventuali ritardi nelle P.S. ed al tempo massimo di gara.

Il mancato soccorso, rilevato a mezzo del cronologico di passaggio o con qualsiasi altro mezzo, comporterà una penalizzazione che verrà stabilita dalla Giuria, e che potrà giungere anche all'esclusione dalla gara, salvo più pesanti sanzioni inflitte dalla Giustizia Sportiva.

ART. 21.2 - ASSISTENZA C.I.M.R.

Per ogni manifestazione o giornata di gara deve essere predisposto un Parco Assistenza, compreso tra il 60° e il 150° Km.

Sono tassativamente vietate le assistenze al di fuori dei punti previsti dall'organizzazione.

Nei parchi Assistenza possono essere effettuate prove fonometriche e controlli del road-book a campione.

ART. 21.3 - ASSISTENZA C.R.T.T.

I piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i P.A. di inizio e fine tappa e le aree di A.A. lungo il percorso e specificate sul R.P. di gara. Le A.A. saranno considerate come P.A., pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il P.A., quando sono all'interno di esse.

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

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;

- seconda infrazione = penalità forfettaria.

Il tempo per l'assistenza, da sommare a quello della gara è di 15 (quindici) minuti.

ART. 21.4 - ASSISTENZA “BAJA”

I piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i P.A. di inizio e fine tappa, le aree di A.A. lungo il percorso e specificate sul R.P. di gara. Le A.A. saranno considerate come P.A., pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il P.A., quando sono all'interno di esse.

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

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;

- seconda infrazione = penalità forfettaria.

Il tempo per l'assistenza, da sommare a quello della gara è di 30 (trenta) minuti.

ART. 21.6 –VEICOLI E PERSONALE DI ASSISTENZA

All'atto delle O.P. verrà consegnata una targa di riconoscimento per il veicolo di assistenza, il cui costo è compreso nella tassa d'iscrizione. Le targhe supplementari avranno un costo indicato sul R.P. della manifestazione ed approvato dalla Commissione Motorally.

I veicoli di assistenza dovranno esporre la targa di riconoscimento messa a disposizione dell'organizzazione, con la quale sarà permesso parcheggiare nei

Parchi Assistenza, e di intervenire nelle zone o nei Parchi Assistenza ufficiali. I veicoli che non esporranno la targa assistenza ufficiale di riconoscimento non saranno autorizzati a prestare assistenza.

Se un veicolo privo della targa assistenza ufficiale presterà assistenza di qualsiasi tipo (es. consegnando ricambi od utensili) ad un concorrente, questo verrà penalizzato nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;
- seconda infrazione = penalità forfettaria.

Uguale penalizzazione sarà inflitta al pilota che avrà usufruito di assistenza di qualunque tipo (es. interventi sul veicolo, rifornimento di carburante, ecc.), ad eccezione di quella medica, prestata da personale non autorizzato.

L'utilizzo di camper, roulotte o altri mezzi non iscritti alla gara ma presenti nelle aree di Parco Assistenza e non autorizzati, sarà considerata come assistenza illegale.

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

ART. 21.7 – PARCO RIORDINO “BAJA”

I riordinamenti servono a ridurre gli intervalli più o meno importanti che si sono potuti creare tra i piloti a seguito di ritardi o ritiri.

All'arrivo al P.R. i piloti dovranno consegnare la tabella di marcia ai cronometristi e da questi riceveranno istruzioni sulla loro ora di partenza.

Tutti i motocicli dovranno essere portati immediatamente al P.C. predisposto dall'organizzazione.

L'ordine di partenza sarà uguale a quello di arrivo al P.R.

ART. 21.8 – PENALITA' FORFETTARIA

Questa penalità, prevista solo per il C.I.R.T.T. e "Baja", permette al pilota costretto al ritiro o escluso dalla gara di continuare la stessa in condizioni di gara normale, sia pure fortemente penalizzato.

Il tempo base della penalità forfettaria è di 2 (due) ore oltre al tempo dell'ultimo pilota classificato nella tappa.

I piloti saranno esclusi dalla gara quando abbiano accumulato un numero di penalità forfettarie pari al numero di giorni di gara meno uno (es. gara di 5 giorni- quattro penalità forfettarie = esclusione).

La penalità forfettaria, stabilita come sopra, sarà applicata nei seguenti casi:

- assenza di C.O./ C.V./ C.T.;
- mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.;
- fuori tempo massimo in P.S.;
- fuori tempo massimo al C.O.

In tutti gli altri casi la penalità forfettaria verrà aggiunta al risultato ottenuto dal pilota nella tappa in oggetto.

La penalità forfettaria sarà applicata massimo una volta per tappa. Il pilota che incorrerà in più di una penalità forfettaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.

Durante tutta la gara i piloti potranno essere assoggettati una sola volta alla penalità di 30 (trenta) minuti; alla seconda penalità di questo tipo verrà comunque applicata la penalità forfettaria.

Il pilota penalizzato con la penalità forfettaria nella tappa, non prenderà punti nella classifica di Campionato per la tappa in oggetto.

ART. 21.9 – GRADUAZIONE DELLE PENALITA' AI FINI DELL'APPLICAZIONE DELLA PENALITA' FORFETTARIA

Ai fini dell'applicazione della penalità forfettaria, le infrazioni sono graduate così come riportate nel seguente prospetto:

- a) infrazioni che comportano l'applicazione di 30 (trenta) minuti di penalizzazione:
 - assistenza lungo le Prove Speciali (anche se prestata da mezzi e persone

autorizzate);

- assistenza al di fuori delle aree di assistenza autorizzate (P.A.), anche se prestata da mezzi e persone autorizzate;
 - assistenza fornita da persone o mezzi non autorizzati sia dentro che fuori le A.A. autorizzate;
- b) infrazioni di massima gravità che comportano l'applicazione della penalità forfettaria, nel caso di seconda infrazione del tipo a) rilevata e contestata:
 - assistenza lungo le Prove Speciali (anche se prestata da mezzi e persone autorizzate);
 - assistenza al di fuori delle aree di assistenza autorizzate (P.A.), anche se prestata da mezzi e persone autorizzate;
 - assistenza fornita da persone o mezzi non autorizzati;
 - c) infrazioni di massima gravità che comportano l'applicazione della penalità forfettaria:
 - assenza di timbri di C.O./ C.V./ C.T.;
 - mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.;
 - fuori tempo massimo in P.S.;
 - fuori tempo massimo al C.O.

ART. 22 – CONTROLLI

Al fine di verificare la stretta osservanza dei percorsi predisposti dall'organizzazione, indicati nel RB, solo per i quali ha ottenuto i relativi nulla osta e la regolarità dei tempi impiegati, sono previsti all'inizio, lungo il percorso ed alla fine dei posti di controllo segnalati o segreti.

Tali controlli permettono inoltre al D.d.G. di controllare il regolare svolgimento della manifestazione.

I segnali utilizzati per indicare tali posizioni sono indicati nell'allegato 3.

ART. 22.1 – CONTROLLI A TIMBRO

Servono a verificare che i piloti percorrano l'itinerario previsto dal R.B.

I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica riportata nell'allegato 3:

- cartello di colore giallo con timbro;
- cartello di colore rosso con timbro;
- cartello di colore beige con tre strisce nere;

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.G. che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. del pilota (che è sempre obbligato a fermarsi), ed a compilare un cronologico di passaggio dei piloti (allegato 4)

I C.T. sono segreti e la loro dislocazione e numero non possono essere divulgati.

Il pilota che non si ferma o non si preoccupa di fare punzonare il cartellino, o che comunque risulta mancante ad un passaggio di un C.T., confermato dal cronologico redatto dagli U.d.G., viene escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

La T.C. non verrà timbrata ai piloti che si presenteranno al C.T. nel senso di marcia contrario a quello previsto dal R.B..

ART. 22.2 – CONTROLLI VOLANTI (CV)

Possono essere istituiti lungo il percorso dei Controlli Volanti (CV) di passaggio. I controlli possono essere gestiti da UdG e membri del Comitato Motorally o RMG. Il riscontro dei transiti deve essere documentato dal Foglio Cronologico di Passaggio (allegato n. 4) debitamente compilato e firmato.

Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato e comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo.

ART. 22.3 – CONTROLLO ROAD-BOOK

Il controllo potrà essere effettuato unicamente da membri del Comitato Motorally, del Rally Managing Group e da Commissari F.M.I

I piloti potranno essere controllati ai C.T. regolarmente segnalati, senza preav-

viso di cartelli segnalatori di controllo del R.B., oppure in apposite postazioni dove troveranno un'appropriata cartellonistica (cartello giallo, poi rosso ed infine beige) indicante il controllo del road-book.

I controlli potranno avvenire sia nei trasferimenti sia in prova speciale.

Al punto di controllo i piloti dovranno avere l'esatta posizione del road-book, con una tolleranza di due note di scarto in più o in meno rispetto alla posizione che lo stesso avrebbe dovuto avere all'atto del controllo.

I piloti che non saranno trovati in regola o che non si fermeranno alla verifica, saranno penalizzati nel seguente modo:

- la prima volta - 15 (quindici) minuti primi nel tempo complessivo di gara o tappa.

- la seconda volta - 30 (trenta) minuti primi nel tempo complessivo di gara o tappa.

- la terza volta - l'esclusione dalla classifica di gara o tappa.

I piloti che al controllo avessero il porta road-book in panne, dovranno dimostrare sul posto tale problema meccanico (che verrà segnalato), ma dovranno averlo risolto all'eventuale controllo successivo.

Per "panne al porta road book", si intende un problema tale da impedire al road-book di avanzare in qualsiasi modo, compreso quello manuale.

Sarà considerata "panne" anche la rottura del rotolo cartaceo del road-book, ma il pilota dovrà ripararlo nel punto di controllo del road-book, e ripartire solo dopo averlo riaggiustato.

RT. 22.4 – CONTROLLI ORARI

I Controlli Orari sono indicati nella T.C. e servono a controllare il rispetto da parte dei piloti o equipaggi, degli orari imposti per la percorrenza di un certo tratto di percorso.

Essi devono essere organizzati in modo da consentire le operazioni di controllo da parte dei Cronometristi e degli U.d.G. in modo agevole e senza arrecare intralcio alla normale circolazione.

Ad ogni C.O. deve essere presente una postazione radio in collegamento con il D.d.G..

I C.O. devono essere indicati con i segnali di cui all'allegato 3 e così strutturati:

- cartello giallo con orologio (da 30 a 100 m. prima del controllo);

- cartello rosso con orologio (al tavolo dei cronometristi);

- cartello beige con tre strisce nere (da 30 a 100 m. dopo il Controllo Orario).

Ai piloti che si presenteranno al C.O. in senso contrario o diverso da quello previsto dal R.B., non verrà consegnata la T.C..

I piloti possono sostare in attesa dell'orario previsto prima del cartello giallo con orologio.

I piloti in attesa dell'ora di transito prevista possono recarsi, senza motociclo, al tavolo dei cronometristi per consultare l'ora ufficiale.

ART. 22.5 – RILEVAMENTO DEI TEMPI

I piloti devono transitare al C.O. al minuto intero previsto.

La procedura di verifica ha inizio dopo che il mozzo della ruota anteriore abbia superato la linea del cartello giallo che delimita l'entrata nel C.O..

La punzonatura della T.C. sarà effettuata solamente quando il pilota con il motociclo si troverà nelle immediate vicinanze del tavolo del C.O.

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

Es.

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

- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.02.00" – un minuto di penalità.

Il tempo impiegato nell'operazione di controllo non è in alcun modo neutralizzabile.

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

minuto di penalità oltre la tolleranza.

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

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

ART. 23 – PROVE SPECIALI

Consistono in tratti osservati in cui viene controllato il tempo di percorrenza mediante un C.O. d'ingresso coincidente con l'I.P.S. ed uno posto alla fine del percorso in corrispondenza con la F.P.S..

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

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

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

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

ART. 23.1.- TIPI DI PROVE SPECIALI

Le P.S. si suddividono in due specie:

a) fettucciate (cross country) – la cui somma non potrà essere superiore ad un terzo dello sviluppo totale delle P.S. della giornata.

Ad esempio, se la lunghezza totale delle prove speciali, compreso il fettucciato, è di 30 Km, la somma totale delle lunghezze dei tratti fettucciati non potrà essere superiore a 10 Km.

Il fettucciato può essere percorso più volte e quindi ogni volta la sua lunghezza andrà conteggiata nel percorso totale delle P.S. fettucciate.

Tali prove possono essere visionate a piedi dai piloti prima della gara.

b) di navigazione (in linea).

Tali prove non possono essere visionate dai piloti prima della gara (art. 15.3 – prova del percorso).

In tutte le prove speciali navigate, l'organizzazione provvederà ad istituire controlli di passaggio in numero sufficiente affinché non si possano verificare tagli di percorso o scorrettezze.

I C.T. all'interno delle P.S. saranno segnalati con la stessa cartellonistica dei C.T. di percorso, e pertanto dovranno fermarsi in prossimità del cartello rosso con timbro, per ricevere la timbratura della propria T.C..

ART. 23.2 – EFFETTUAZIONE DELLE PROVE SPECIALI

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

a. il pilota deve presentarsi all'inizio della P.S. immediatamente dopo l'avvenuta punzonatura al C.O. che precede la partenza della prova;

b. il pilota deve arrestarsi all'altezza del cartello rosso con bandiera che verrà posto in prossimità dell'I.P.S. (inizio P.S.);

c. su ordine di un U.d.G. il pilota deve posizionare il proprio motociclo, con il motore acceso, con il mozzo della ruota anteriore perpendicolare ed in corrispondenza della linea di partenza;

d. il cronometrista scandirà gli ultimi cinque secondi, ed il pilota, dopo il segnale di partenza, dovrà lasciare immediatamente la postazione di partenza ed iniziare a percorrere la P.S.;

e. in caso di partenza anticipata anche di un (1) solo secondo, rispetto al segnale di via del cronometrista, si applica la penalità di un (1) minuto primo. Questa penalità non esclude sanzioni più severe in caso di recidività.

f. il tempo d'uscita dal tratto cronometrato è rilevato con il pilota lanciato, ed i cartelli sono posizionati come segue:

- da 30 a 100 m. circa prima del rilevamento del tempo: segnale di preavviso - cartello giallo con bandiera a scacchi;

- nel punto di rilevamento del tempo: F.P.S. (fine P.S.) - cartello rosso con bandiera a scacchi;

- da 30 a 100 m. circa dopo il rilevamento del tempo: fine della zona di controllo - cartello beige con righe trasversali nere.
- g. il pilota alla fine della prova non deve arrestarsi, ma proseguire regolarmente la gara.

Qualsiasi infrazione alle predette norme, contestata da un U.d.G., comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della giornata o tappa.

ART. 23.3 – ERRORI DI PERCORSO NELLE P.S. IN LINEA

Nel caso che un pilota si accorgesse di aver sbagliato strada in prova speciale e si accingesse a rientrare nel percorso giusto, dovrà farlo con la massima cautela ed a velocità ridottissima.

Il pilota che verrà visto da un Commissario di percorso, dal D.d.G., o da un membro del Comitato Motorally o del Rally Managing Group, rientrare in prova speciale dopo aver sbagliato una nota senza seguire tali disposizioni, verrà penalizzato la prima volta con l'ammenda di € 250 e la seconda volta con l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara o tappa.

ART. 24 - SICUREZZA

L'organizzazione ha l'obbligo di prevedere un adeguato sistema di collegamento radio con tutti i principali punti di controllo del percorso (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A.) per consentire al D.d.G. di seguire in maniera rapida e diretta lo svolgimento della manifestazione e predisporre immediatamente le eventuali misure d'intervento necessarie.

Dovrà disporre di almeno 2 (due) ambulanze per ogni P.S. ed almeno un medico per P.S. che dovranno essere in contatto con il D.d.G..

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

Nelle gare di C.R.T.T. e "Baja" i piloti e gli equipaggi hanno l'obbligo di portare con loro, per tutta la durata della gara, in caso contrario sarà applicata una sanzione di 10 (dieci) minuti di penalità, la seguente dotazione obbligatoria:

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

Tale dotazione potrà essere verificata dai Commissari di Gara o dal personale dell'organizzazione in qualsiasi momento.

ART. 25 – RITIRO

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

- comunicarlo il più presto possibile al D.d.G. direttamente o tramite gli U.d.G. presenti alle posizioni di controllo lungo il percorso, oppure direttamente tramite il numero di telefono "Emergenza rally".
- consegnare la T.C. ad un D.d.G. e dichiarare la causa del ritiro.

La comprovata inosservanza al presente articolo, oltre a comportare l'esclusione dalla manifestazione (anche se la stessa è articolata su più giorni di gara), non preclude la possibilità di sanzioni più severe da parte della Giustizia Sportiva.

ART. 26 – INTERRUZIONE DELLA GARA

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

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

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

I piloti non possono prendere decisioni arbitrarie che precludano il regolare svolgimento della gara stessa. Qualsiasi lamentela o richiesta di chiarimenti dovrà essere fatta direttamente al D.d.G. o ad un U.d.G..

La comprovata inosservanza al presente articolo, oltre a comportare l'esclusione dalla manifestazione (anche se la stessa è articolata su più giorni di

gara), non preclude la possibilità di sanzioni più severe da parte della Giustizia Sportiva.

ART. 27 – INFRAZIONI

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

ART. 28 – RECLAMI

I Reclami devono essere presentati nei modi e nei termini previsti dall'art. 83 del R.M.M. salvo le seguenti eccezioni:

- contro la validità di un'iscrizione, entro 1 (una) ora dalla pubblicazione della lista dei piloti verificati;
- contro la decisione presa da un Ufficiale di Gara, immediatamente dopo la notifica della decisione;
- contro un errore o un'irregolarità commessa nello stilare una classifica, entro 1 (una) ora dalla pubblicazione dei risultati;
- contro la non conformità di un motociclo ai regolamenti, entro 30 (trenta) minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente classificato.

La facoltà di presentare un reclamo spetta al pilota o dal responsabile del Team o Scuderia (quando previsti) e deve essere sottoscritto personalmente dagli stessi.

Ogni reclamo dovrà:

- essere presentato al C.S.D.,
- essere in forma scritta e trattare un solo argomento;
- essere sottoscritto personalmente dal reclamante,
- essere accompagnato dalla relativa tassa di reclamo, il cui importo è indicato dalle N.S..

Se è previsto lo smontaggio o la distruzione di un particolare, o il trasporto del motociclo, dovrà essere versata, da parte del reclamante, una cauzione supplementare secondo quanto previsto dalle N.S.S..

Nel caso il reclamo risulti fondato al reclamante saranno restituite sia la tassa sia la cauzione supplementare.

Se le spese per la verifica tecnica inerente il reclamo, il trasporto del veicolo, ecc., saranno superiori al deposito, la differenza sarà a carico della parte soccombente.

I piloti potranno usufruire del loro diritto d'appello conformemente alle norme previste dal R.M.M. e dal Regolamento di Giustizia.

ART. 29 – ARRIVO – FINE GARA

Il pilota, dopo aver consegnato la T.C. al cronometrista, conduce il proprio motociclo, a motore spento, al Parco Chiuso, per le verifiche di fine gara.

All'arrivo dovranno essere controllate le punzonature apposte in sede di O.P.. Nella riunione di fine gara o tappa, la Giuria esaminerà i problemi verificatisi e prenderà atto delle sanzioni comminate dal C.S.D. in seguito alle segnalazioni effettuate da parte del D.d.G., degli U.d.G., dei membri del Comitato Motorally e del Rally Managing Group.

ART. 30 – CLASSIFICHE

IL Centro Classifiche deve essere installato in un locale adiacente la segreteria di gara, ma isolato dal pubblico.

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

ART. 30.1 – CLASSIFICHE DI FINE GIORNATA

Alla fine di ogni giornata di gara o tappa, 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° classificato 25 punti

PILOTA B = 28' 33 " – 1° classificato 25 punti

PILOTA A = 30' 00 " – 3° classificato 16 punti

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

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

Nel caso che un Moto Club o Team Indipendente o Industria, decidessero di iscriverne due o più squadre, le stesse manterranno sempre il punteggio nominale (Squadra A, Squadra B, ecc.); in caso di ritorno ad una sola iscrizione, i punti verranno assegnati alla Squadra A.

ART. 30.2 – CLASSIFICHE DI FINE GIORNATA C.I.M.R.

Le classifiche finali di gara saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi. Sia ai fini della gara che per il Campionato, ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i piloti, se classificati nei primi quindici, prenderanno punteggi in ogni giornata di gara.

Alla fine di ogni giornata di gara dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

- Assoluta generale;
- classe 50, classe 125, classe 250, classe 450, classe 600, classe 1000, classe marathon (T2), classe femminile (T1);
- Q1, Q2, S1, S2, (se previste);
- Squadre di Moto Club;
- Squadre Team Indipendenti;
- Squadre Industria.

Tutte queste classifiche dovranno essere esposte appena possibile.

ART. 30.3 – CLASSIFICHE DI FINE GIORNATA C.I.R.T.T. E "BAJA"

Alla fine di ogni giornata di gara o tappa, ai primi 15 piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la tabella di cui all'art. 31.1.

Le classifiche finali di tappa o gara saranno espresse in ore, minuti, e secondi. Dovranno essere pubblicate quotidianamente:

- la classifica di tappa (comprese le penalità);
- la classifica generale dopo l'ultima tappa;
- le classifiche di giornata e generali dopo l'ultima tappa;

Le classifiche quotidiane saranno stabilite al C.O. d'arrivo della tappa.

Le eventuali penalità incorse dopo il C.O. d'arrivo della tappa (P.A., P.C.), saranno inserite nella classifica della tappa del giorno seguente.

Se si tratta dell'ultima tappa, saranno inserite nella classifica finale della manifestazione.

Al termine di ogni tappa gli organizzatori comunicheranno le classifiche ufficiose e i piloti avranno così la possibilità di depositare un reclamo contro queste classifiche ufficiose, nei modi e termini previsti dall'art. 29

Tutte le classifiche dovranno essere esposte assolutamente almeno entro un'ora dalla partenza della giornata successiva.

La classifica è ufficiale al termine della gara.

ART. 30.4 – CLASSIFICHE FINALI

Se al termine dei campionati due o più conduttori avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie.

Nel caso di parità di vittorie, sarà vincitore chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

ART. 30.5 – CLASSIFICHE FINALI C.I.M.R.

Ai fini delle classifiche finali individuali varrà la somma dei risultati di ogni singola giornata di gara, con lo scarto di un risultato solo nel caso che si effettuino almeno 8 (otto) giornate di gara. Tutti gli iscritti di ogni squadra contribuiscono al punteggio utile per la classifica.

Ai fini dei Campionati, le squadre non effettueranno scarti.

Per la classifica finale, le squadre acquisiranno i punti nella stessa maniera dei piloti (25, 20, 16, ecc.).

ART. 30.6 – CLASSIFICHE FINALI CONDUTTORI C.I.M.R.

Per la vittoria del Campionato Italiano Motorally, sarà premiato il vincitore della classifica assoluta e quelli di ogni classe.

ART. 30.7 – CLASSIFICHE FINALI SQUADRE C.I.M.R.

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

ART. 30.8 – CLASSIFICHE FINALI C.I.R.T.T. E "BAJA"

Le classifiche finali saranno date dalla somma dei risultati di ogni giornata di gara, con lo scarto di un risultato solo nel caso che si effettuino almeno otto giornate di gara.

Ai fini dello scarto, possono essere utilizzati come scarti anche i mancati punteggi per squalifica od esclusione di gara per salto di timbro tanto in P.S. che nel percorso.

I risultati ufficiali della gara saranno affissi all'albo di gara dopo essere stati firmati dal D.d.G.

L'affissione ufficiale avverrà presso la Direzione di gara, nella località d'arrivo..

Sia ai fini della gara che per i Campionati, ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i piloti, se classificati nei primi quindici, prenderanno punteggi in ogni giornata di gara.

ART. 30.9 – CLASSIFICHE FINALI CONDUTTORI C.I.R.T.T. E "BAJA"

Se al termine dei campionati due o più conduttori avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie.

Nel caso di parità di vittorie, sarà vincitore chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

A successiva parità, soltanto per i campionati e trofei dove è previsto lo scarto di una o più giornate di gara, verrà tenuto conto del miglior punteggio dello scarto.

Gli scarti sono validi se il pilota o l'equipaggio, hanno effettuato le O.P. e verificato positivamente il proprio motociclo, e preso regolarmente il via.

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

ART. 30.10 – CLASSIFICHE FINALI SQUADRE C.I.R.T.T. E "BAJA"

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

ART. 31 - PREMI

La gara dovrà essere dotata di premi di merito per:

- primi 3 (tre) classificati della classifica assoluta;
- primi 3 (tre) classificati di ciascuna classe;
- primi 3 (tre) classificati delle classifiche a squadre;
- primi 5 (cinque) classificati del Trofeo Cavandoli

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

ART. 32 – TROFEO A. CAVANDOLI

- Il Trofeo A. Cavandoli è riservato ai piloti in possesso della licenza territoriale fuoristrada e che partecipano ai Campionati Italiani Motorally e Raid TT .
- Le gare del trofeo saranno in concomitanza con quelle dei suddetti Campionati.
- I piloti parteciperanno con classifiche a parte e senza distinzione di classe.
- I piloti iscritti al Trofeo Cavandoli partiranno, in ogni gara, dopo tutti i piloti partecipanti a quel Campionato, e prenderanno il punteggio unicamente nella classifica a loro riservata, in conformità a quanto previsto dall'art. 31.1 (classifiche di fine gara).
- Nelle gare di CIRTT verrà assegnato il punteggio di cui sopra con riferimento alla classifica finale di ciascuna prova.
- Al termine di tutte le gare dei Campionati Italiani, i piloti partecipanti al Trofeo potranno considerare un massimo di 3 (tre) giornate di scarto sul totale di tutte le gare effettuate. Possono essere scartate anche le prove dove il pilota non è presente al via.
- I primi 3 classificati finali del Trofeo, non potranno competere con licenza territoriale nelle stagioni successive.
- Per quanto non contemplato dal presente articolo, valgono le norme del presente Regolamento di Specialità.

ART. 33 – RESPONSABILITA' DI TERZI

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

ART. 34 – CONTRIBUTO FEDERALE

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

ART. 35 – ALTRE INCOMBENZE DELL'ORGANIZZAZIONE

All'organizzazione spetta, oltre a quanto previsto dalle precedenti norme, in merito alla riuscita della manifestazione, anche le seguenti incombenze a tutela dell'ambiente e dell'immagine della Federazione Motociclistica Italiana.

ART. 35.1 - RUMORE

- Ridurre il più possibile il rumore dei motocicli, specialmente quelli di servizio e di assistenza;
- Posizionare gli altoparlanti dell'impianto di sonorizzazione verso il basso e verso il centro del parco piloti;

ART. 35.2 – PROTEZIONE DEL SUOLO

Devono essere presi tutti gli accorgimenti necessari affinché, nelle Aree di Assistenza autorizzata e nei Paddock, benzina, olio, liquidi di raffreddamento del motore, liquidi dell'impianto frenante, altre sostanze lubrificanti o detergenti, non si infiltrino nel terreno o evaporino nell'aria.

Dovrà essere previsto un numero sufficiente di contenitori per lo smaltimento autorizzato degli oli esausti, batterie, parti in plastica, in metallo, pneumatici consunti, ecc.

Inoltre dovrà essere predisposto un numero sufficiente di contenitori per lo

smaltimento dei rifiuti urbani (sia solidi che liquidi).

Nel caso sia consentito il lavaggio dei motocicli, questo dovrà avvenire nel luogo predisposto e dovrà essere utilizzata solo acqua, vietando l'uso di qualsiasi detergente chimico.

Personale addetto sorveglierà il comportamento dei piloti. In caso di violazione si deferirà al C.S.D. che applicherà le sanzioni previste.

ART. 35.3 – RECUPERO PARTI SOSTITUITE

L'organizzazione dovrà curare che il proprio personale, anche nei giorni successivi alla manifestazione, ripercorra gli itinerari di gara per controllare che non siano rimaste sul terreno parti sostituite dai piloti durante la gara.

ART. 35.4 – SEGNALETICA E PUBBLICITA'

L'apposizione di frecce, fettucce od altro su alberi o strutture varie deve prevedere modalità tali da permetterne la rimozione immediata al termine della gara senza arrecare danni ai beni sopraccitati.

Piazzare i pannelli pubblicitari solo con l'autorizzazione del proprietario del bene in questione.

Uniformarsi alle norme comunali sull'imposta pubblicitaria e sulla SIAE.

ART. 36 – MODIFICHE ALL'ANNESSO MOTORALLY

Ogni eventuale modifica o disposizione supplementare al presente Regolamento di Specialità, sarà comunicata tramite circolari datate e numerate, di cui saranno parte integrante.

ART. 37 – INTERPRETAZIONE DEL REGOLAMENTO

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

Qualsiasi reclamo relativo a norme contenute nel presente Regolamento di Specialità e in quello Particolare di gara o relativo a casi non contemplati nei regolamenti predetti, sarà demandato alla C.T.S.N., che ha potere decisionale.

REGOLAMENTO TECNICO

ART. 1 – INTRODUZIONE

I motocicli si suddividono in:

- a) motocicli individuali = veicolo con meno di quattro ruote, spinto da un motore e destinato al trasporto di una o più persone, di cui una conducente del veicolo. Tutte le ruote devono essere sempre a contatto con il terreno, salvo casi particolari e momentanei.
- b) motocicli con sidecar = veicolo con tre ruote a due o tre tracce. Il sidecar deve essere rigidamente attaccato al motociclo e deve poter trasportare una persona.
- c) veicoli speciali = a tre ruote (con tre tracce di cui una mediana) o a quattro ruote (con due tracce), omologati per il trasporto di una o due persone.

ART. 2 – CATEGORIE

I motocicli sono divisi in categorie che devono essere rispettate in tutte le manifestazioni.

E' proibito avere differenti categorie, gruppi o classi in competizione in una stessa gara, salvo che ciò sia autorizzato dal Regolamento di Specialità o dal R.P. di gara.

ART. 3 – CLASSI DI MOTOCICLI

Alle seguenti classi accedono tutti i motocicli sostanzialmente concepiti per le competizioni fuoristrada ed i prototipi, purché in regola con il Codice della Strada e dotati di conta chilometri e porta Road Book.

Le classi di appartenenza dei motocicli sono le seguenti:

categoria a)

- 50 - Se a 2 tempi possono essere alimentati con un miscelatore o con miscela olio/benzina direttamente dal serbatoio;
- 125 - motocicli fino a 125 cc 2 tempi e fino a 250 cc 4 tempi;
- 250 - motocicli 2 tempi oltre 125 cc;
- 450 - motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc;
- 600 - motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 799 cc
- 1000 - motocicli 4 tempi oltre 800 cc

categoria a1)

- T2 - marathon (motocicli strettamente di serie – vedi elenco allegato dei modelli ammessi), le cui caratteristiche e modifiche sono meglio indicate nel successivo articolo 24.

categoria b)

- S2 - sidecar: sono ammessi solo sidecars con cilindrata oltre i 350cc e fino a 750cc per i motori a due tempi e con cilindrata massima di 1000cc per motori mono o bicilindrici 4T.

Il veicolo deve lasciare sul terreno due tracce di cui una lasciata dal motociclo portante ed una dall'appendice (carrozzino).

Il carrozzino dovrà essere collegato al motociclo portante mediante collegamenti rigidi ed avere maniglie di appiglio per il passeggero.

E' obbligatoria la partecipazione di un equipaggio di due persone.

E' vietato sostituire il passeggero con zavorra (comunque disposta).

Sono vietati i sidecars a pianale unico.

ART. 4 – OMOLOGAZIONE MOTOCICLI

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

sospensioni anteriori e posteriori;

freni anteriori e posteriori,

carburatore/iniezione (corpo farfallato),

caratteristiche e fotografia o disegno del sistema di accensione con i vari riferimenti di riconoscimento.

Le richieste che perverranno successivamente al 31/10, permetteranno di essere ammessi, nell'anno sportivo immediatamente successivo, i motocicli a tutte le classi eccetto quella marathon; nel secondo anno successivo alla richiesta ritardataria, i motocicli saranno ammessi alla classe marathon.

ART. 5 – PRESCRIZIONI GENERALI

I motocicli ammessi alle competizioni, essendo parte dei percorsi effettuati su strade di normale traffico, devono rispondere, oltre che alle prescrizioni del Codice della Strada, a quelle previste da questo Regolamento di Specialità.

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

ART. 5.1 – DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE

Saranno ammessi alle verifiche tecniche solo quei motocicli con targa originale fissata in modo irremovibile, corredati da carta di circolazione e del contrassegno di assicurazione ai sensi della legge 24/12/1996 nr. 990.

Non è ammessa la Targa Prova.

ART. 6 – PESI DEI MOTOCICLI

I pesi minimi dei motocicli marathon sono quelli riportati nell'omologazione del motociclo.

I pesi devono intendersi a secco ma con i liquidi e l'olio ai livelli d'esercizio.

Nelle gare di "Baja" è obbligatorio avere il porta Road Book ad avvolgitore e Road Book montati.

ART. 7 – MOTORE

La sua posizione, la cilindrata, il numero di cilindri ed il tipo di carburante devono essere conformi all'omologazione del motociclo, così come riportato sulla carta di circolazione.

ART. 7.1 – CILINDRATA DEL MOTOCICLO

La cilindrata del motociclo è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara.

All'atto delle verifiche amministrative, il pilota deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

ART. 7.2 – MISURA DELLA CILINDRATA DEL MOTOCICLO

La cilindrata di un veicolo è somma dei volumi dei cilindri che compongono il motore.

Essa è data dalla formula geometrica del volume di un cilindro in cui l'altezza è la corsa del pistone, cioè la distanza tra il P.M.S. e il P.M.I., e il diametro è rappresentato dall'alesaggio.

Se l'alesaggio non è circolare la superficie della sezione trasversale andrà calcolata con un metodo di calcolo geometrico e poi moltiplicata per la corsa del pistone.

La misura dell'alesaggio essere fatta con una tolleranza al 1/10 mm. Se con questa tolleranza, la misura eccede la cilindrata della classe di appartenenza, la misura andrà ripetuta con una tolleranza al 1/100 mm e con il motore a freddo.

La formula da applicare è data da:

Volume= (alesaggio x alesaggio x 3,1416 x corsa) :4

ART. 8 – CARBURANTE

L'unico carburante ammesso è la benzina senza piombo (benzina verde) senza alcun tipo di additivo, e di normale reperimento presso i distributori di carburante. E' consentito miscelare la benzina solo con aria ambiente quale

ossidante.

In caso di reclamo sul carburante o di verifica d'ufficio con esito positivo, le spese di spedizione al laboratorio convenzionato con la F.M.I. e di analisi, avranno un importo pari a quello indicato dalle N.S.S. in vigore, e saranno poste a carico del reclamante o anticipate dalla F.M.I. (nel caso di verifiche d'ufficio).

Se le analisi daranno esito positivo le spese saranno poste a carico della parte soccombente.

ART. 9 – DISPOSITIVO DI MESSA IN MOTO

E' obbligatorio per tutti i tipi di motocicli.

ART. 10 – POMPA DELLA BENZINA ED ACCENSIONE

Se il motociclo è provvisto di pompa elettrica della benzina, oppure ha più di 2 ruote, deve essere dotato di dispositivo di sicurezza "CUT-OFF" che, in caso di caduta o perdita del pilota, interrompa sia il funzionamento della pompa stessa sia l'impianto di accensione, entro il limite di tempo di 1 (uno) secondo.

Il dispositivo deve essere collocato il più vicino possibile al centro del manubrio ed essere azionato da un filo elastico di lunghezza e sezione adeguate, collegato al polso del pilota. E' ammesso il cavo a spirale con lunghezza massima di 1 (uno) metro.

La verifica del funzionamento di tale dispositivo sarà effettuata dal C.T. in sede di O.P.

ART. 11 – TRASMISSIONE FINALE

Se la trasmissione finale è con catena, la stessa andrà protetta, per la parte superiore, fino all'ingranaggio della ruota posteriore.

ART. 11.1 – CARTER COPRI PIGNONE

Se la trasmissione primaria è aperta, dovrà essere montato un carter sul pignone come misura di sicurezza.

Questo carter deve essere costruito in modo che il pilota od il passeggero non entrino in contatto con il pignone, e che il pilota non si ferisca.

ART. 12 – COMPLESSI DI SCARICO

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

Allo scopo di ridurre il rumore non è consentito l'uso di sistemi di controllo o parzializzazione meccanica, elettrica od elettronica sui tubi di scarico e sui silenziatori.

Qualsiasi sistema che modifichi, anche parzialmente, la fuoriuscita dei gas di scarico, dovrà essere permanente.

Il limite massimo di rumorosità non dovrà superare il valore di 94 dB/A misurati a 11m/sec.

ART. 13 – MANUBRIO

Il manubrio dovrà essere equipaggiato con una imbottitura sulla barra trasversale.

I manubri senza barra trasversale dovranno avere una protezione di gomma sulla piastra centrale di fermo del manubrio.

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

Se sono usati dei paramani, questi devono essere costruiti in materiale resistente alle rotture.

Ogni motociclo dovrà avere sul manubrio un pulsante di sicurezza che interrompa il circuito elettrico del motore.

Le leve del freno e della frizione poste sul manubrio, devono essere montate

su perni indipendenti e terminare con una sfera di 19 mm. di diametro.

Il movimento del manubrio in entrambi i lati, non deve avvicinarsi ad altre parti del motociclo ad una distanza inferiore a 30 mm, e comunque in modo da evitare il contatto e lo schiacciamento delle mani del pilota.

ART. 14 – MANOPOLA DELL'ACCELERATORE

La manopola dell'acceleratore deve ritornare alla posizione di chiusura automaticamente quando il pilota l'abbandona.

ART. 15 – PEDANE POGGIAPIEDI

Possono essere del tipo ribaltabile e in questo caso devono poter ritornare automaticamente alla posizione normale mediante un apposito dispositivo.

Una protezione integrale per un raggio minimo di 8 mm. dovrà trovarsi all'estremità della pedana.

ART. 16 – FRENI

Tutti i motocicli devono essere equipaggiati con un minimo di un freno su ogni ruota, che funzioni indipendentemente dagli altri e agisca in maniera concentrica sulla ruota.

Per i sidecars, l'impianto frenante deve agire sulle due ruote del motociclo portante; è possibile dotare di un freno efficace anche la ruota del carrozino.

ART. 17 – PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

Devono essere più larghi da ogni lato delle ruote.

Le estremità dei parafranghi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8 mm.

ART. 18 - PNEUMATICI

Sono proibiti i pneumatici a spatola (con nervature radiale continue), o con l'aggiunta di catene, chiodi o altri dispositivi antiderapanti.

Devono riportare su un fianco l'indice di carico e la velocità massima.

Non sono ammessi pneumatici con indice di carico inferiore a 45 e indice di velocità minore di M.

Sono ammessi solo pneumatici omologati per l'uso stradale (D.O.T.) sia nuovi che ricostruiti; in tal caso sui fianchi deve risultare: la parola RICOSTRUITO (o l'equivalente se in lingua estera), l'anno, la ditta, il nuovo indice di carico e velocità. Non sono ammessi pneumatici riportanti la scritta NHS o NOT FOR HIGHWAY USE.

ART. 19 – 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. 20 – INDUMENTI E CALZATURE

Durante la gara i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle:

- pantaloni e guanti in materiale resistente;
- stivali in cuoio o materiale equivalente;
- una maglia o casacca a maniche lunghe, al fine di evitare escoriazioni alle braccia, in caso d'incidente.

ART. 20.1 - MATERIALI EQUIVALENTI AL CUOIO

Il materiale equivalente al cuoio dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- essere ignifugo e non fondere al calore;
- resistere all'abrasione;
- buon coefficiente di resistenza all'abrasione su tutti i tipi di asfalto;
- buon assorbimento della traspirazione;

- essere non tossico e non allergico.

ART. 21 – USO DEL CASCO

Durante le gare, nei P.A., e ogni qualvolta siano in sella alla moto, i piloti devono indossare allacciato un casco di protezione omologato, che calzi perfettamente e sia in buono stato.

Per le gare nazionali la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione E22-01, E22-02, E22-03 (che è la più consigliata).

La rispondenza del casco utilizzato ai requisiti sopra riportati, specie in caso di occultamento di precedenti urti, con verniciature o altri artifici per superare il controllo alle verifiche tecniche, è lasciata alla piena responsabilità del pilota.

ART. 22 – MOTOCICLI PERICOLOSI

Il Commissario Tecnico non punzonerà quei motocicli che non diano sufficienti garanzie di sicurezza.

Se il C.d.G. rileva durante la gara un difetto ad un motociclo che potrebbe essere pericoloso per gli altri piloti, lo notificherà immediatamente al D.d.G.; sarà sua responsabilità escludere la moto dalla corsa.

ART. 23 – CONTROLLI FINE GARA

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

ART. 24 – MOTOCICLI CLASSE MARATHON

Sono elencate nell'allegato n. 11, e devono avere le seguenti caratteristiche:

OMOLOGAZIONE

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

STRUMENTAZIONE

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

IMPIANTO ELETTRICO

Il motociclo deve essere dotato di impianto elettrico a 12 volts con batteria, salvo i casi speciali per motocicli ammessi all'elenco.

LUBRIFICAZIONE

I motocicli a 2T devono essere equipaggiati con un impianto per la miscelazione automatica di olio e benzina, tranne che nei ciclomotori della classe 50cc Serie, che possono essere anche alimentati dalla miscela olio/benzina;

ART. 24.1 – MODIFICHE VIETATE

I seguenti particolari devono rimanere originali, così come prodotti dal costruttore. Non sono ammesse le alternative a parti meccaniche non modificabili che non siano montate originariamente in fabbrica.

- il motore completo;
- il sistema di alimentazione (carburatore/iniezione) e la scatola filtro;
- il sistema di accensione e l'alternatore;
- il sistema di avviamento;
- il telaio (nei sidecars deve essere omologato anche il sistema di collegamento tra motociclo e carrozzino);
- la forcella anteriore (cartuccia e steli);
- il forcellone posteriore e relativo sistema di leveraggio;
- gli ammortizzatori posteriori (in caso di modelli a due ammortizzatori);
- i freni (dischi, gruppo porta pistoncini);

ART. 24.2 – MODIFICHE AMMESSE

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

- molle e olio degli ammortizzatori anteriori e/o posteriori;
- cerchio ruota (ma deve rimanere dello stesso tipo es. a raggi e stampato);

- mozzi e raggi (per l'adattamento a raggi di sezione maggiorata);
- dimensione getti carburatore;
- elemento filtrante (può anche essere rimosso) mentre la scatola filtro deve essere originale;
- il materiale di attrito dei freni.

Per quanto non espressamente indicato agli art. 24.1 e 24.2, sono ammesse modifiche o sostituzioni, sempre che non rendano il motociclo pericoloso

ART. 25 – MOTOCICLI RAFFREDDATI A LIQUIDO

I motocicli con motore 4T raffreddato a liquido, dovranno avere montata di serie una elettroventola funzionante, al radiatore.

ART. 26 – SERBATOI CARBURANTE

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

Nelle gare di C.R.T. T. e "Baja" è possibile montare un serbatoio supplementare, di tipo omologato, in alluminio o altro materiale idoneo, purché concepito per tale scopo, e deve essere posizionato nella parte posteriore del motociclo. In questi casi, si possono aggiungere rinforzi al telaio reggisella per supportare il maggior peso.

REGOLAMENTO TECNICO QUAD

ART. 1 DEFINIZIONE

Il Quad è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico disposto anteriormente e con trasmissione posteriore.

Sono considerati quad anche i mezzi azionati da trasmissione 4x4

La trasmissione posteriore è comandata a mezzo catena e corona su un assale rigido che collega le due ruote posteriori; **per i mezzi 4x4 la trasmissione del moto sarà condizionata da sistemi che comprenderanno anche un differenziale.**

La sella è monoposto e la direzionalità avviene per mezzo di un manubrio.

ART. 2 VEICOLI AMMESSI

- cambio automatico con motore a 2 o 4 tempi
- 2 tempi a marce
- 4 tempi a marce fino a 450 cc.
- 4 tempi a marce oltre i 450 cc.

Tutti i veicoli devono essere regolarmente immatricolati per la circolazione stradale e devono essere provvisti della relativa documentazione. La targa PROVA non è ammessa.

ART. 3 RUOTE

Diametro massimo 12".

Non c'è misura vincolante per la larghezza del cerchio anteriore.

Sono vietate ruote a raggi.

Le ruote devono avere dei parafranghi di buona fattura costruiti materiale plastico e/o similare flessibile.

La parte interna del parafrango deve avere un'inclinazione di 30°.

ART. 4 PNEUMATICI

L'altezza massima dei tacchetti del battistrada deve essere di mm. 19,5

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi antiderapanti sono vietati, eccetto le gare su ghiaccio.

Nelle competizioni che si svolgono su strade aperte al traffico è obbligatorio il montaggio di pneumatici omologati per la circolazione stradale (DOT) e l'altezza massima del battistrada non può eccedere i 13 mm.

ART. 5 FRENI

Le ruote anteriori devono essere provviste ciascuna di un impianto a mezzo leva unica sul manubrio.

Le ruote posteriori possono avere, in alternativa, un unico freno posto sull'asse di trasmissione, comandato o da leva sul manubrio da comando a pedale. Il comando a pedale può essere coassiale alla pedana ma deve essere comunque costruito in maniera tale da poter funzionare anche in di rottura della pedana stessa.

ART. 6 DIMENSIONI

La larghezza massima di ingombro del mezzo, non deve essere superiore a mm. 1300.

L'altezza massima della sella deve essere di mm. 950.

ART. 7 MANUBRIO E LEVE

La larghezza deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850 .

La parte centrale deve essere rivestita di materiale morbido antiurto.

Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi arrotondati.

Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura completa dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm. 30.

E' consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi però le dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani.

I manubri costruiti in lega non possono essere riparati.

Le leve devono terminare con una sfera avente diametro min. mm. 16

ART. 8 COMANDO ACCELERATORE

Il comando può essere a manopola o a leva; in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

ART. 9 IMPIANTO DI SCARICO

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.

L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno 30 mm., ed avere bordi arrotondati con raggio minimo di mm. 4.

ART. 10 PROTEZIONI E SICUREZZA

Una barra antiurto deve essere posta dietro al sedile del Pilota.

La lunghezza e la larghezza devono essere tali da comprendere, al loro interno, immaginario, la corona posteriore nella sua parte inferiore.

Sulla parte anteriore e posteriore del mezzo devono essere montate delle barre o dei paraurti compresi tra le ruote.

Analoga protezione deve essere montata ai lati nella parte compresa tra le ruote anteriori e posteriori; tale protezione, avente profilo arrotondato (con diametro minimo di mm. 25).

Non sono ammesse sporgenze.

Una griglia (in metallo o con cinghie intrecciate) deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno.

Eventuali serbatoi supplementari possono essere montati su tali griglie ma devono rispettare una distanza minima dalla barra di mm. 25.

Un interruttore che consenta lo spegnimento del motore, deve essere montato sul manubrio.

Deve essere previsto un dispositivo a strappo collegato al polso del Pilota che interrompa il circuito elettrico e di iniezione (se presente).

ART. 11 FONOMETRIA:

Il limite fonometrico è di 94 db.

ART. 12 TABELLE PORTANUMERO

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore (o spazio analogo) posizionata sopra il fanale, e due laterali (o spazio analogo) una per ogni lato, poste oltre la linea immaginaria del pilota seduto in posizione di guida.

Il Pilota può indossare un pettorale con il numero.

Il colore delle tabelle deve essere: Fondo Giallo – Numeri Neri.

ART. 13 IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante.

Se provvisto di batteria, l'impianto di ricarica non può essere escluso.

ART. 14 ABBIGLIAMENTO

Come da norme per il fuoristrada.

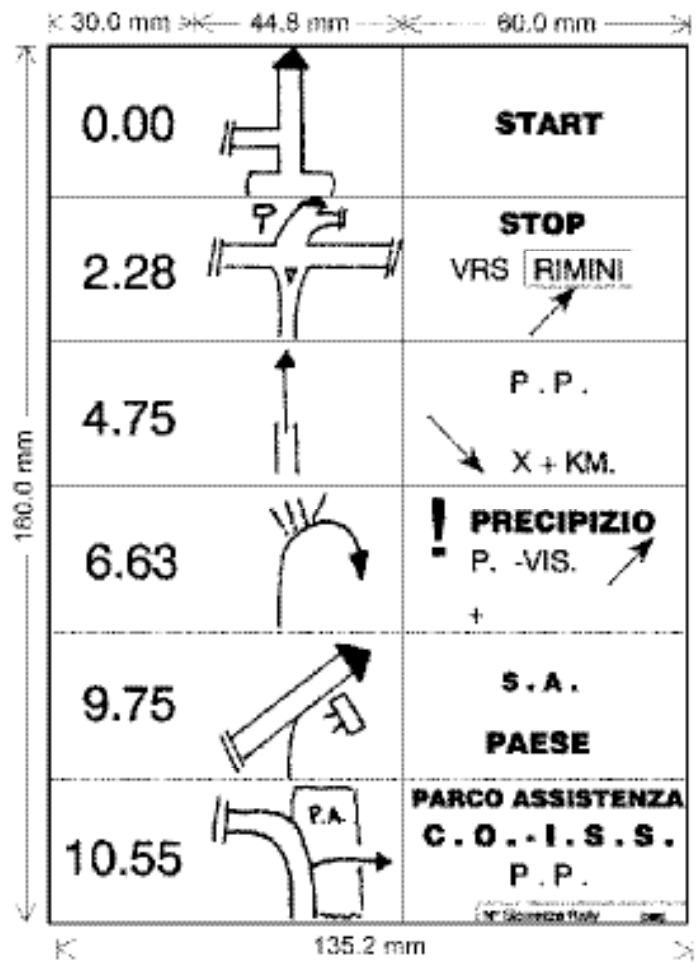
ART. 15 DISPOSITIVI OBBLIGATORI

Per le gare tipo Rally deve essere montato un Porta Road Box ad arrotolamento e dispositivi per il rilevamento delle distanze percorse (Trip).

Per le gare tipo Baja e Rally, oltre alle luci posteriori regolamentari, deve essere montato un faro supplementare di colore ROSSO con lampada da 21 W che, durante la gara, deve restare sempre acceso. Dispositivi con lampade a LED (1 o 2) possono essere montati.

ALLEGATO 1

FAC - SIMILE DEL ROAD BOOK



LE MOTO CLASSE T3

APRILIA	RK125MT PEGASO 850	125PV ETX 350	125RX PEGASO 3	PEGASO TUAREG 350	RK125GF WIND 350	RK125RT PEGASO 800
CAGIVA	125M6 T4 300	125M4	WRE125	W 12 360	T4 300	W 16 600
CELEBR	RK125	RALLY125	RC800 RIME			
HONDA	CRH125 XR 400 R	NR125 XR 600 R	XR250 NR 600	XL 250 R DOMINATOR 600	XL 350 R	NR 250
HUSQVARNA	WRE125	TE 350	TE410 E	TE 510	TE 810 E	TE 810 04
KTM	EURO125 600LC4-95	LC2 / msc. EG8 600 LC4	350 LC4 EG8 640 LC4 H88 LC4 840	200 con msc. LC4 840	EG8 400 LC4 H88 ADVENTURE 600	625 BXC
KAWASAKI	KRX125	KR1250	KLR150 C	KLR650		
MALAGUTI	RUNNER 125	RUNNER	RALLY 198			
SUZUKI	DR650E	DR650E	DR 350 R	DR-Z400S	DR650RE	DR650E
YAMAHA	DT125R TT900D	XT 350 XT600	TT350 TT190 E	XT600LD TT 900 R	XT7000 TT 900 R	XT600E
BMW	F650	F650 C2	F650C3			