

FMI2010 *Enduro*



REGOLAMENTO ENDURO

PARTE PRIMA

Norme Generali

Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1°. Le gare d'Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati nel rispetto delle norme del Codice della Strada.
- 2°. Il Conduuttore garantisce di essere in possesso d'idonea patente di guida. e che il motociclo che conduce sia conforme a tutte le disposizioni del Codice della Strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il Conduuttore è responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del Codice della Strada per tutti i tratti aperti alla pubblica circolazione.
- 3°. Possono partecipare alle gare di Enduro i Conduuttori in possesso di Licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 2 - LICENZE

- 1°. I passaggi di categoria avverranno ESCLUSIVAMENTE per fascia di età.
- 2°. In tutte le gare di enduro disputate in Italia, i Conduuttori in possesso di Licenza ELITE saranno considerati ELITE ENDURO, qualsiasi sia la specialità indicata sulla loro Licenza ELITE.

Art. 2.1 - FASCE D'ETA'

- 1°. Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita ad eccezione dei nati nel 1996 che saranno considerati CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno di età.
- 2°. Per i nati nel 2002 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.
- 3°. Per l'anno in corso sono previste le seguenti fasce di età:
 - a) MINIENDURO nati negli anni dal 2002 al 96
 - b) CADETTI nati negli anni dal 96 al 92
 - c) JUNIOR nati negli anni dal 91 al 87
 - d) SENIOR nati negli anni dal 86 al 77
 - e) MAJOR nati negli anni dal 76 e precedenti

Art. 2.2 - TITOLO DI MERITO ELITE

- 1°. La Licenza ELITE, indipendentemente dalla fascia di età, verrà rilasciata ai Conduuttori che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri:
 - a) Conduuttori classificati nella classifica assoluta del Campionato Italiano Assoluto in almeno uno dei due anni precedenti quello di validità del presente Regolamento
 - b) Conduuttori vincitori in carriera di un titolo mondiale individuale fino a quando entreranno nella classe Veteran.
- 2°. I Conduuttori con Licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate, nazionali e territoriali.

Art. 2.3 - TITOLO DI MERITO ASSOLUTI

- 1°. Avranno il titolo di merito ASSOLUTI i Conduuttori che rientrano in almeno uno dei seguenti parametri in almeno uno dei due anni precedenti quello di validità del presente Regolamento:
 - a) primi 10 classi A - B - C - Q Campionato Italiano Under 23
 - b) primi 5 classe Z Campionato Italiano Under 23
 - c) primo di classe Y Campionato Italiano Under 23
 - d) primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Senior
 - e) primi 5 di ogni classe Campionato Italiano Major
 - f) classificati dal 1° al 10° posto di ogni classe degli Assoluti d'Italia
 - g) primo classificato di ogni classe Coppa Italia
- 2°. I Conduuttori che hanno conseguito risultati per avere entrambi i titoli di merito avranno solamente quello superiore ELITE.

Art. 2.4 - TABELLE PORTANUMERO

- 1°. I Conduuttori con titolo di merito ELITE avranno tabelle porta numero ROSSE in qualsiasi manifestazione
- 2°. I Conduuttori con titolo di merito ASSOLUTI avranno tabelle porta numero VERDI in qualsiasi manifestazione
- 3°. I Conduuttori con Licenza Fuoristrada senza titolo di merito avranno tabelle porta numero GIALLE

Art. 3 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

- 1°. Le squadre possono essere di:
 - a) CAT. A: Moto Club, e/o Scuderia motociclistica (con Licenza di Concorrente)
 - b) CAT. B: Team indipendente da M.C. (con Licenza di Concorrente)
 - c) CAT. C: Industria (con Licenza di Concorrente e motocicli della stessa marca)
- 2°. Il numero dei Conduuttori, verificati e punzonati componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4
- 3°. Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un Conduuttore classificato con punti non saranno classificate.
- 4°. Nel corso di una manifestazione un Conduuttore non può far parte di due squadre dello stesso tipo
- 5°. L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il Conduuttore sostituito non potrà partecipare alla gara
- 6°. Per le gare di due giorni è ammesso modificare la composizione della squadra entro l'orario teorico d'arrivo dell'ultimo Concorrente ed i 90 minuti successivi

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

- 1°. Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, tasse d'iscrizione ecc.
- 2°. Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che lo ha approvato può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli Organizzatori in tempo utile.

- 3°. Il C.d.G. deve controllare che il presente Regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

Art. 5 - ASSICURAZIONE (R.C.)

- 1°. L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i Conduuttori o i propri addetti possono provocare. (vedi Art. 33 RMM)

Art. 6 - NUMERO ISCRITTI

- 1°. Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti non sarà ritenuto sufficiente. L'organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e/o massimo degli iscritti che dovrà essere pubblicato sul R.P. Nel caso vi siano troppe domande d'iscrizione, il metodo di selezione deve essere pubblicato sul R.P.
- 2°. Per ogni gara che prevede un numero massimo di iscrizioni, al termine di chiusura delle iscrizioni stesse bisognerà procedere a stilare l'elenco degli iscritti rispettando le precedenze previste dal presente Regolamento e/o dall'R.P.

Art. 7 - MOTOCICLI

- 1°. Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste, dal presente Regolamento e al Regolamento Tecnico.
- 2°. E' obbligatorio un cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo
- 3°. Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.

Art. 7.1 - VERIFICHE TECNICHE

- 1°. Hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi. al presente Regolamento ed al Regolamento Tecnico. Durante le O.P. saranno punzionate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.
- 2°. Le parti punzionate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
- 3°. La sostituzione delle parti punzionate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dall' Art. 13
- 4°. I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
- 5°. Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del Conduuttore.
- 6°. Le parti da punzonare sono:
 - a) TELAIO vernice 1 Canotto, lato destro
 - b) RUOTE vernice 2 (1 su ogni mozzo)
 - c) CARTER MOTORE vernice 1 lato destro
 - d) SILENZIATORE vernice 1 terminale
- 7°. E' compito e responsabilità del Conduuttore controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 8°. Gli Organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 9°. Ogni Conduuttore in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo
- 10°. A fine manifestazione potrà essere controllato:
 - a) che n. di telaio, cilindrata e assicurazione, corrispondano al libretto di circolazione;
 - b) che il numero di telaio corrisponda alle specifiche dichiarate dal costruttore
 - c) l'idoneità della patente di guida;

- 11°. In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze di cui al comma 10 del presente Art., il Conducente sarà escluso dalla manifestazione. Faranno fede solamente i documenti **originali** presentati in sede di verifica. In caso di mancata presentazione dei documenti richiesti entro 30 minuti dalla notifica, il Conducente sarà escluso dalla manifestazione

Art. 7.2 - PROVA FONOMETRICA

- 1°. Saranno sottoposti alla prova i motocicli dei Conducenti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, ed almeno il 20% dei Conducenti presenti alle O.P.
- 2°. Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a 13 m/sec. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia di cui all'Art. 519.
- 3°. Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purché entro il termine delle O.P..

Art. 7.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

- 1°. I C.d.G., il D.d.G. e gli Ufficiali Esecutivi, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli. In mancanza di una o più punzonature, o in caso di qualsiasi dubbio, il C.d.G., o il D.d.G. o un Ufficiale Esecutivo eseguiranno una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica.
- 2°. In mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore (Art. 13), il Conducente verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 3°. Sono consentiti controlli fonometrici senza preavviso in qualsiasi parte del percorso, anche tra il C.O. d'arrivo ed il Parco Chiuso.
- 4°. Al Conducente cui viene effettuato il controllo vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del Conducente nel C.O. successivo al controllo fonometrico. E'concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 dB/A il Conducente sarà penalizzato di 60 secondi, al secondo controllo in caso di superamento del limite di 96 dB/A il Conducente sarà escluso dalla giornata di gara.
- 5°. Lo scambio di motocicli tra Conducenti è vietato.

Art. 8 - ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza è composta da:

Art. 8.1 - PARCO CHIUSO

- 1°. Il Conducente che trasgredisca ad una delle seguenti norme sarà escluso dalla gara.
- a) Deve essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare;
- b) L'accesso al P.C. è severamente vietato a tutti, ad eccezione dei membri di Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli U.d.G. addetti e dei Conducenti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.
- c) Nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con i motocicli depositati nel parco chiuso.
- d) L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate.

e) Gli ufficiali di Gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai Conducenti.

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

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

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

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

2°. Nel P.C. è vietato (pena l'esclusione):

- a) toccare il motociclo di altri Conducenti;
- b) effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- c) accendere il motore;
- d) fumare;

3°. I motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere senza alcun tipo di copertura.

4°. In regime di P.C., al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione, che sarà responsabile fino a 1 ora dopo l'arrivo dell'ultimo Concorrente.

5°. I motocicli che resteranno nel parco chiuso al termine delle partenze, saranno sorvegliati dall'organizzazione fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo Concorrente previsto dall'ordine di partenza.

Art. 8.2 - AREA DI PARTENZA

- 1°. E' una piccola zona recintata dove i Conducenti attendono il segnale di partenza al limite della quale si trova la linea di partenza.
- 2°. In questa area non è consentito effettuare lavori, pena l'esclusione;
- 3°. In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 60 secondi di penalità;
- 4°. E' vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)

Art. 9 - PERCORSO

1°. Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.

2°. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T..

3°. Il percorso di gara comprende tratti di trasferimento e Prove Speciali.

4°. E' vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario pena l'esclusione dall'ordine d'arrivo.

5°. Il Conducente che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Art. 9.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 1°. I Conduuttori devono rispettare le regole del Codice della Strada ed eventuali disposizioni locali durante la gara. Ogni Conduuttore che abbia commesso un'infrazione può essere escluso.

Art. 9.2 - TABELLA INFORMATIVA

- 1°. La tabella informativa deve comprendere:
 - a) le località di passaggio.
 - b) le località dei C.O. e dei C.T.
 - c) le località delle P.S.
 - d) i tempi di settore tra i vari C.O.
 - e) la legenda delle sigle usate.
 - f) la tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.
- 2°. Tra la conclusione di un giro, da parte dell'ultimo Concorrente ed il passaggio del primo Concorrente del giro successivo, dovrà essere previsto un intervallo minimo di 30 minuti (salvo particolari accordi con il capo servizio cronometraggio).

Art. 9.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

- 1°. La tabella di marcia indica l'orario di partenza e il tempo di percorrenza di ogni settore del percorso.
- 2°. I Conduuttori devono consegnare la tabella di marcia a tutti i C.O. e quella di passaggio ai C.P. per le opportune registrazioni; le stesse devono essere riconsegnate all'ultimo C.O. di ogni giornata di gara.
- 3°. Ogni Conduuttore che perda accidentalmente la propria tabella di marcia e/o tabella di passaggio ne riceverà una nuova al successivo C.O. o C.P.; la stessa diventa la nuova tabella da utilizzare da quel controllo e per i controlli successivi.
- 4°. Ogni alterazione della tabella di marcia o di passaggio è punita con l'esclusione
- 5°. L'utilizzo di una tabella di marcia o di passaggio di un altro Conduuttore è punito con l'esclusione

Art. 9.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

- 1°. Il Conduuttore, oltre a far timbrare la propria T.M. ad ogni C.O., deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria tabella di passaggio. Questi ultimi, siano o no segnalati sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada a 200 m. prima del controllo.
- 2°. In ogni controllo di passaggio (timbro), l'Organizzatore deve predisporre un elenco dei passaggi di tutti i Concorrenti; gli elenchi prestampati non sono autorizzati.
- 3°. Tutti i Concorrenti che non presenteranno una tabella completa o il cui passaggio non sia stato registrato su tutti gli elenchi del controllo saranno esclusi.
- 4°. Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d.G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'Art. 10.2.

Art. 9.5 - TRATTI IMPRATICABILI

- 1°. Se, durante la gara, il D.d.G. rileva che un settore è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.
- 2°. Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate dai Conduuttori saranno discusse dalla Giuria e, ove non prevista, a discrezione del Direttore di Gara.

- 3°. Non è comunque mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo. adottato (vedi Art. 11.4)

Art. 9.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

- 1°. Salvo autorizzazione della Giuria o del Direttore di Gara., nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del Conduuttore o dall'azione di una forza naturale, pena l'esclusione.

Art. 10 - PROVE SPECIALI

- 1°. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
- 2°. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.
- 3°. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni Conduuttore fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.
- 4°. Il tempo impiegato dal Conduuttore nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclo passa la linea di rilevamento tempo.
- 5°. Il Conduuttore dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
- 6°. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, pena l'esclusione della gara.
- 7°. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.
- 8°. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 24 ore prima dell'effettuazione (48 ore per gli Assoluti d'Italia), e devono essere completamente tracciate.
- 9°. La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);
- 10°. Il responso dei cronometristi è inappellabile.
- 11°. Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.

Art. 10.1 - TIPI DI PROVE SPECIALI

- 1°. ENDURO
 - a) Non saranno cronometrate durante il primo **passaggio** ma solo nei successivi, **salvo diversa decisione della Giuria**
 - b) Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico alla prima le prove possono essere cronometrate anche durante il primo **passaggio**, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara o della Giuria ove prevista.
- 2°. CROSS
 - a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
 - b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.
- 3°. ACCELERAZIONE
 - a) Con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) max. 200 mt.
- 4°. ESTREMA (prova particolarmente impegnativa)
- 5°. Eventuali prove da disputarsi in notturna (solo il giorno precedente la gara) dovranno essere concordate con il Comitato Enduro.

Art. 10.2 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE

- 1°. Un Conduttore che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali, dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito (TAGLIO DI PERCORSO)
- 2°. Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato, non giustifica nessun taglio di percorso.
- 3°. Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà potrà essere punito con:
 - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - b) esclusione
- 4°. La gravità del taglio di percorso sarà di competenza della Giuria e, ove non prevista, del Direttore di Gara

Art. 11 - CONTROLLI ORARI

- 1°. I C.O. sono situati: a) all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara; b) all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara; c) in punti intermedi scelti dall'organizzazione.
- 2°. La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti, sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri.
La distanza massima tra due C.O. è fissata in 50 km.
- 3°. La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km. l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.
- 4°. L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.
- 5°. Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni C.O. esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.
- 6°. Il mancato passaggio ad un C.O. comporta l'esclusione

Art. 11.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O

- 1°. I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O., con due bandiere gialle poste alla fine assistenza. che fungeranno anche da linea di rilevamento del tempo.
- 2°. Ai C.O. senza assistenza sulle bandiere bianche viene aggiunta una croce di Sant'Andrea nera.

Art. 11.2 - PROCEDURA AI C.O

- 1°. Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O., deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.
- 2°. Il Conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo.
- 3°. Un Conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto, senza essere penalizzato.
- 4°. Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei Conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo.
- 5°. Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.
- 6°. Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera la linea della bandiera gialla.

Art. 11.3 - CALCOLO DELLE PENALITÀ AI C.O.

- 1°. Ogni settore tra due controlli, costituisce una prova a se stante.
- 2°. Il Conduttore che non rispetti i tempi imposti tra due controlli orari sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione, di differenza con il suo tempo teorico di settore.
- 3°. Il tempo trascritto in tabella del C.O. = tempo di partenza per il settore successivo.

Art. 11.4 - TEMPO MASSIMO

- 1°. Il Conduttore che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
- 2°. La Giuria, e ove non prevista il Direttore di Gara, possono prevedere un tempo massimo più alto per particolari gare o situazioni e anche solamente per certe categorie (come ad esempio la classe 50). Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dalla Giuria e ove non prevista dal Direttore di Gara (vedi anche art. 9.5 comma 3°).
Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e a tutti i C.O. previsti sul percorso.
- 3°. Il Cronometrista o un Ufficiale di Gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei Conduttori che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo.
- 4°. Il Conduttore che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali sarà deferito al Giudice Unico.
- 5°. Esempio di calcolo Penalità e Fuori Tempo Massimo

C. O.	Orario		Note	Penalizzazione		Riferimento
	Teorico	Effettivo		Parziale (Min)	Totale (Min)	
1	08.00	08.13	13 Ritardo	13	13	+ 13
2	09.00	09.08	5 Anticipo	5	18	+ 8
3	10.00	10.08	Mantiene Ritardo	0	18	+ 8
4	11.00	11.15	7 Ritardo	7	25	+ 15
5	12.00	12.09	6 Anticipo	6	31	+ 9
6	13.00	13.16	7 Ritardo	F.T.M.	F.T.M.	+ 16 (Fuori Gara)
7	14.00					

Art. 11.5 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

- 1°. Se un Conduttore può dimostrare al D.d.G. di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale.

Art. 12 - AIUTO ESTERNO

- 1°. L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona, oltre al Conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il motociclo.
- 2°. La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione.
- 3°. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6 e 13

Art. 13 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

- 1°. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire)
- 2°. Sul percorso ed in Prova speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal Conduttore stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle..
- 3°. Il Conduttore può sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore sia ai C.O. che sul percorso. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale. **Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il Conduttore dovrà dichiararlo al Commissario di Gara preposto a controllare le punzonature o in alternativa al DdG o a un membro della Giuria.**
- 4°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La penalità per il non rispetto di questa regola sarà una multa di 100 € per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.
- 5°. Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione
- 6°. I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice, è proibito, pena l'esclusione.
- 7°. Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al Conduttore, pena l'esclusione, di portare il suo motociclo e tutte le parti punzonate, per il rifornimento, o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli Ufficiali di Gara, a meno che vi sia un permesso scritto, emanato dalla Giuria o dal Direttore di Gara.
- 8°. La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.
- 9°. Tutti i lavori di saldatura sono vietati pena l'esclusione
- 10°. Nelle gare di due giorni il Conduttore che vuole cambiare il silenziatore del suo motociclo è autorizzato a farlo anche dopo l'ultimo controllo orario e prima di entrare nel parco chiuso. Saranno concessi 30 minuti supplementari ai Conduttori per effettuare questo lavoro che dovrà essere effettuato sotto la supervisione di un Commissario di Gara
- 11°. Un Conduttore può richiedere prove fonometriche tante quante lui desidera purchè nell'ambito dei 30 minuti concessi. Il Conduttore dopo 30 minuti dovrà obbligatoriamente presentare il proprio motociclo alla verifica fonometrica ufficiale. Se la prova fonometrica darà valori al di sopra di 94 dB/A il Conduttore non sarà autorizzato a prendere la partenza per il giorno successivo.
- 12°. Gli pneumatici possono essere sostituiti solo nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle. Tale operazione deve essere effettuata dal Conduttore, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al Conduttore le attrezzature necessarie.
- 13°. In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di Conduttore ecc.) il Conduttore sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Unico.

Art. 13.1 - RIFORNIMENTI

- 1°. Il rifornimento è ammesso presso i distributori pubblici sul percorso e ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella

gialla. La penalità per aver effettuato rifornimenti fuori dalle aree stabilite è l'esclusione.

- 2°. Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
- 3°. Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione
- 4°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
- 5°. È proibito, al Conduttore, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l' esclusione (Il Commissario Tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 14 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di partenza dei vari gruppi e classi è predisposto dal M.C. Organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.
- 2°. In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre Conduttori ogni minuto.
- 3°. L'ordine di partenza di qualsiasi gara di enduro deve obbligatoriamente riportare l'anno di nascita dei Conduttori.

Art. 15 - PARTENZA

- 1°. In ogni giorno di gara, prima della partenza, i Conduttori potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.
- 2°. Il Conduttore riceverà il segnale di partenza all'orario esatto previsto e, nel corso del minuto successivo, dovrà avviare il motociclo sulla linea di partenza e lasciarla con la sola forza del motore. Diversamente sarà penalizzato di 10 secondi.
- 3°. Se un Conduttore non è presente sulla linea di partenza, quando verrà dato il segnale, non verrà penalizzato purché porti il suo motociclo sulla linea, lo metta in moto e parta, entro il minuto successivo al momento in cui gli è stato dato il segnale.
- 4°. I Conduttori che arriveranno con più di un minuto di ritardo sulla linea di partenza saranno penalizzati con 60 secondi per ogni minuto, o frazione, di ritardo. Il minuto nel corso del quale il Conduttore arriva sulla linea di partenza, sarà considerato come nuovo tempo di partenza, e prima che questo minuto sia trascorso, egli deve osservare le procedure di partenza previste.
- 5°. I Conduttori che arriveranno con un ritardo superiore a 15 minuti non potranno prendere il via.

Art. 16 - RITIRI

- 1°. Un Conduttore che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.
- 2°. Ogni Conduttore ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli. Nel caso di gare in cui si utilizza il trasponder deve rimuovere anche il trasponder dal motociclo e lasciarlo in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.
- 3°. E vietato, ad un Conduttore ritirato, percorrere in motociclo le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione. Questa infrazione comporta il deferimento agli Organi di Giustizia e, qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il Conduttore non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo.
- 4°. **Un Conduttore ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella marcia a un cronometrista o a un Ufficiale di Gara.**

Art. 17 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO

- 1°. Un Conduttore ritirato nel 1° giorno di gara, può ripartire nel 2° giorno purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra il suo orario teorico d'arrivo ed i 60 minuti successivi
- 2°. Il motociclo dovrà essere presentato fornito del telaio già punzonato nelle precedenti O.P.e tutte le parti prescritte, dovranno portare la punzonatura precedente oppure, se sostituite, dovranno essere sottoposte ad una nuova punzonatura.
- 3°. Un Conduttore escluso dalla prima giornata di gara, deve procedere alle verifiche come sopra ed attendere conferma dalla Giuria e, ove non prevista, dal Direttore di Gara.

Art. 18 - NORME GENERALI

- 1°. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

Art. 18.1 - RESPONSABILITA' OGGETTIVA

- 1°. Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 97

Art. 18.2 - ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI

- 1°. L'inserimento di manifestazioni territoriali in manifestazioni nazionali, non è ammesso, salvo autorizzazione della C.S.N. (RMM Art. 29.2). Non è ammessa nemmeno l'estrapolazione dei risultati.

REGOLAMENTO ENDURO**PARTE SECONDA****Campionati Italiani****Art. 19. - MODALITA' D'ISCRIZIONE**

- 1°. Le iscrizioni debbono pervenire al Promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo on-line compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno essere accettate applicando una maggiorazione di € 50,00.
- 2°. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.) debbono essere comunicati all'Organizzatore entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. Oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di € 50,00.
- 3°. Le iscrizioni, sia agli interi Campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE
- 4°. Le iscrizioni agli interi Campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.
- 5°. Un Conduttore iscritto a tutto il Campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro Conduttore. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun Conduttore

Art. 19.1 - CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA (Valido ai fini dell'art. 11 - Statuto Federale)

- 1°. Titoli assegnati:

a) Assoluto	(compresi stranieri che concorrono al titolo)
b) 125	B (da oltre 50 cc a 125 cc 2t)
c) 250	C (da oltre 125 cc 2t)
d) 250 4t	D (fino a 250cc 4t)
e) 450 4t	F (da oltre 250 cc a 450 cc 4t)
f) 500 4t	G (da oltre 450 cc 4t)
g) unica stranieri	S non attribuisce titolo (qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
h) squadre A (esclusi stranieri)	
i) squadre B (possono far parte anche Conduttori stranieri e Conduttori facenti parte di squadre A)	
- 2°. Conduttori ammessi:
 - a) con Licenza ELITE
 - b) con Licenza FUORISTRADA, in possesso di titolo di merito ASSOLUTI
- 3°. Conduttori stranieri: ammessi quelli in possesso di una delle seguenti Licenze
 - a) Licenza ELITE
 - b) Licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con Nulla Osta della Federazione che la ha rilasciata
 - c) Licenza internazionale con nulla osta della Federazione che la ha rilasciata
 L'ordine di partenza, nelle rispettive cilindrato, sarà assegnato dal Comitato Enduro
- 4°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro
- 5°. Durata max prevista: H 7,00

- 6°. Prove speciali: minimo 40 minuti previsti per ogni giornata gara.
- 7°. Gara tipo:
 a) giro della durata di 90 minuti circa
 b) 4 giri / 3 giri seconda giornata (dove prevista)
 c) 1 prova cross
 d) 1 prova enduro
 e) 1 prova estrema
 f) partenza ore 9
 g) prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza
 h) apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.
- 8°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente
 a) Classe 125 B dal n° 1
 b) Classe 250 C dal n° 101
 c) Classe 250 4T D dal n° 201
 d) Classe 450 4T F dal n° 301
 e) Classe 500 4T G dal n° 401
 Alla prima prova partiranno nell'ordine: 125 - 250 - 250 4t - 450 4t - 500 4t
 L'avvicendamento delle classi alla partenza sarà a rotazione ed i numeri che identificano le classi non varieranno.
- 9°. Contributo:
 a) € 7.000 per gare di una giornata
 b) € 10.000 per gare di due giornate
 Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del Moto Club Organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra Organizzatori, promoter e Comitato Enduro
- 10°. Montepremi: € 27.000 complessivi sulla classifica finale individuale a carico FMI.
- 11°. Tasse d'iscrizione:
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
 Euro 65 per ogni giornata di gara
 Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
 Euro 85 per ogni giornata di gara
 Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A - B

Art. 19.2 - COPPA ITALIA

Da disputarsi in abbinamento ai Campionati Assoluti D'Italia.
 A discrezione della Giuria potranno effettuare un giro in meno rispetto agli Assoluti d'Italia.

- 1°. Classi previste:
 a) Cadetti (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
 b) Junior (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
 c) Senior (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
 d) Major (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
- 2°. Saranno ammessi Conduuttori con Licenza JUNIORES (dopo il compimento del 14° anno) con motocicli fino a 50 cc 2t anche in possesso di titolo di merito, solo su indicazione del Comitato Enduro e/o Settore Tecnico.

- 3°. Conduuttori ammessi: con Licenza FUORISTRADA esclusi quelli con titolo di merito ASSOLUTI fino al raggiungimento del numero complessivo di 180 Conduuttori, compresi i partecipanti ai Campionati Assoluti D'Italia. Il limite potrà essere superato solo con parere favorevole del Comitato Enduro.
- 4°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:
 a) Classe Cadetti C dal n° 501
 b) Classe Junior J dal n° 601
 c) Classe Senior S dal n° 701
 d) Classe Major M dal n° 801
- 5°. Il primo della classifica finale di ogni classe avrà il titolo di merito Assoluti per i due anni successivi.
- 6°. Tasse d'iscrizione:
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
 Euro 55 per ogni giornata di gara
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
 Euro 70 per ogni giornata di gara

Art. 19.3 - CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23 (Valido ai fini dell'art. 18 - Statuto Federale)

- 1°. Titoli Assegnati:
 a) 50 Z anni 94 - 95 - 96 (al compimento del 14° anno) (fino a 50 cc 2t)
 b) 125 4 tempi Y anni 92 - 93 - 94 (fino a 125 c.c. 4t)
 c) 125 Cadetti A anni 92 - 93 - 94 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c. 2t)
 d) 125 Junior B anni dal 87 al 91 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c.2t)
 e) 250 C anni dal 87 al 91 (oltre 125 c.c. 2t)
 f) 4t Q anni dal 87 al 91 (motocicli 4t qualsiasi cilindrata)
 g) Lady L Conduuttori di sesso femminile con qualsiasi Licenza fuoristrada
 h) squadre A (solamente Conduuttori appartenenti a classi con almeno 5 Conduuttori verificati)
 i) squadre B (possono far parte anche Conduuttori facenti parte di squadre A)
- 2°. Conduuttori ammessi:
 a) Con Licenza FUORISTRADA, nati negli anni dal 87 al 96 (dopo il compimento del 14° anno) esclusi i Conduuttori stranieri
 b) Con Licenza JUNIORES nati nel 1996 dopo il compimento del 14° anno c) I Conduuttori con Licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.
- 3°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club Organizzatore, da inserire in aggiunta ai Conduuttori ammessi
- 4°. Numero massimo: sono ammessi tutti i Conduuttori iscritti all'intero Campionato entro i termini previsti. Nel caso gli iscritti al Campionato non arrivino a 300 (compresi senior), verranno accettate iscrizioni fino al raggiungimento di tale numero.
- 5°. Gara tipo:
 a) Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti
 b) giro della durata di 120 minuti circa

- c) 3 giri
d) 2 P.S. per giro
e) 2 C.O.
f) apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.
- 6°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:
- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| a) Classe Elite (non assegna titolo) | - E -dal n°1 |
| b) Classe 125 Junior | - B -dal n°301 |
| c) Classe 250 | - C -dal n°401 |
| d) Classe 4t | - Q -dal n°501 |
| e) Classe 125 Cadetti | - A -dal n°601 |
| f) Classe 125 4 tempi | - Y -dal n°701 |
| g) Classe 50 - Z -dal n°801 | h) Classe lady - L -dal n°901 |
- 6°. Contributo: € 2.500 per ogni manifestazione.
Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del Moto Club Organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra Organizzatori, Promoter e Comitato Enduro
- 7°. Montepremi: € 5.900 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI.
- 8°. Tasse d'iscrizione:
- a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
Euro 55 per ogni giornata di gara
Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B
- b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
Euro 70 per ogni giornata di gara
Euro 75 per ogni gara Squadre A - B
- Art. 19.4 - CAMPIONATO ITALIANO SENIOR (Valido ai fini dell'art. 18 - Statuto Federale)
Da disputarsi in abbinamento al Campionato Italiano Under 23
- 1°. Titoli assegnati:
- | | |
|---|---------------------------------|
| a) 125 | B (fino a 125 cc 2t) |
| b) 250 | C (da oltre 125 cc 2t) |
| c) 250 4t | D (fino a 250cc 4t) |
| d) 450 4t | F (da oltre 250 cc a 450 cc 4t) |
| e) 500 4t | G (da oltre 450 cc 4t) |
| f) squadre A | |
| g) squadre B (possono far parte anche Conduuttori facenti parte di squadre A) | |
- 2°. Conduuttori ammessi:
- a) con Licenza FUORISTRADA nati negli anni dal 77 al 86, esclusi i Conduuttori stranieri.
b) I Conduuttori con Licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.
- 3°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club Organizzatore, da inserire in aggiunta ai Conduuttori ammessi
- 4°. Numero massimo: sono ammessi tutti i Conduuttori iscritti all'intero Campionato entro i termini previsti.
Nel caso gli iscritti al Campionato non arrivino a 300 (compresi senior), verranno accettate iscrizioni fino al raggiungimento di tale numero.

- 5°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:
- | | |
|--------------------------------------|--------------|
| a) Classe Elite (non assegna titolo) | E dal n° 1 |
| b) Classe 125 | B dal n° 51 |
| c) Classe 250 | C dal n° 101 |
| d) Classe 250 4t | D dal n° 151 |
| e) Classe 450 4t | F dal n° 201 |
| f) Classe 500 4t | G dal n° 251 |
- 6°. Montepremi: € 4.500 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI.
- 7°. Tasse d'iscrizione:
- a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
Euro 55 per ogni giornata di gara
Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B
- b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
Euro 70 per ogni giornata di gara
Euro 75 per ogni gara Squadre A - B
- Art. 19.5 - CAMPIONATO ITALIANO MAJOR (Valido ai fini dell'art. 18 - Statuto Federale)
- 1°. Titoli assegnati:
- | | |
|-----------------|--|
| a) Elite | (Licenza Elite) |
| b) Master 1 | - nati dal 76 al 70 - fino 125 2t - fino 250 4t |
| c) Master 2 | - nati dal 76 al 70 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t |
| d) Master 3 | - nati dal 76 al 70 - oltre 250 2t - oltre 450 4t |
| e) Expert 1 | - nati dal 69 al 63 - fino 125 2t - fino 250 4t |
| f) Expert 2 | - nati dal 69 al 63 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t |
| g) Expert 3 | - nati dal 69 al 63 - oltre 250 2t - oltre 450 4t |
| h) Veteran | - nati dal 62 al 59 - qualsiasi cilindrata 2t e 4t |
| i) SuperVeteran | - nati dal 58 e prec - qualsiasi cilindrata 2t e 4t |
| j) squadre A | (solamente Conduuttori appartenenti a classi con almeno 5 Conduuttori verificati i Conduuttori della classe Elite non possono far parte delle squadre A) |
| k) squadre B | (possono far parte anche Conduuttori facenti parte di squadre A - non possono far parte Conduuttori della classe Elite) |
- Nella classe ELITE parteciperanno al Campionato Italiano Major, indipendentemente dalla cilindrata del proprio motociclo, quei Conduuttori in possesso di Licenza ELITE.
- 2°. Conduuttori ammessi: a) con Licenza FUORISTRADA nati nell'anno 76 e precedenti, b) con Licenza ELITE nati nell'anno 76 e precedenti
- 3°. Conduuttori stranieri: solo quelli in possesso della Licenza italiana ELITE senza concorrere al titolo né prendere punti di Campionato
- 4°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro su indicazione del Moto Club Organizzatore, da inserire in aggiunta ai Conduuttori ammessi
- 5°. Numero massimo: sono ammessi tutti i Conduuttori iscritti all'intero Campionato entro i termini previsti.
Nel caso gli iscritti al Campionato non arrivino a 300 (compresi senior), verranno accettate iscrizioni fino al raggiungimento di tale numero.

- 6°. Gara tipo:
 a) Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti
 b) giro della durata di 120 minuti circa
 c) 3 giri
 d) 2 P.S. per giro
 e) 2 C.O.
 f) apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.
- 7°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente ed avverrà con il seguente avvicendamento:
 a) Classe Elite EM dal n° 1
 b) Classe Master 1 M1 dal n° 101
 c) Classe Master 2 M2 dal n° 201
 d) Classe Master 3 M3 dal n° 301
 e) Classe Expert 1 X1 dal n° 401
 f) Classe Expert 2 X2 dal n° 501
 g) Classe Expert 3 X3 dal n° 601
 h) Classe Veteran V dal n° 701
 i) Classe SuperVeteran W dal n° 801
- 8°. Contributo: € 2.500 per ogni manifestazione.
 Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del Moto Club Organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra Organizzatori, promoter e Comitato Enduro
- 9°. Tasse d'iscrizione:
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
 Euro 55 per ogni giornata di gara
 Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A - B
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
 Euro 70 per ogni giornata di gara
 Euro 75 per ogni gara Squadre A - B

Art. 19.6 - GIURIA

- 1°. Per tutti i Campionati italiani, sarà insediata una Giuria che si riunisce per la prima volta 30 minuti prima dell'inizio delle O.P. e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi. Durante la prima riunione verranno fissate le successive. La Giuria sarà responsabile solamente verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione, tutte le responsabilità civili e penali spettano agli Organizzatori. Per quanto non contemplato di seguito fare riferimento all'Art. 81 del R.M.M.
- 2°. Tutti i componenti della Giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

Art. 19.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

- 1°. La Giuria sarà così composta:
 a) Membro del Comitato Enduro nominato dal Comitato stesso (Coordinatore)
 b) Commissario Delegato
 c) Direttore di Gara
 d) Direttore di Percorso nominato dal Comitato Enduro (senza diritto di voto)

Art. 19.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

- 1°. La Giuria ha il compito di discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione quali:
 a) Percorribilità del percorso
 b) Prove Speciali
 c) Ordine e orari di partenza
 d) Penalità
 e) Esclusioni e reclami (attraverso il C.S.D.) per irregolarità commesse dai Conduuttori durante lo svolgimento della gara
 f) Stilare un verbale di tutte le riunioni di Giuria

Art. 19.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

- 1°. Per tutte le gare di Campionato Italiano è istituita la figura del Direttore di Percorso.
 2°. Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:
 a) approvazione del percorso e delle prove speciali proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
 b) richieste di modifiche al D.d.G. inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.
 c) assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara
 3°. Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:
 a) concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali
 b) apportare al percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria
 4°. Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.
 5°. Il Direttore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e prove speciali almeno 20 giorni prima della gara.

Art. 19.7 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

- 1°. Le Operazioni Preliminari debbono rispettare i seguenti orari:
 a) verifiche amministrative dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 15.30
 b) verifiche tecniche dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 14,00 alle 16,00
 c) briefing entro le ore 18,00

Art. 19.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

- 1°. Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla FMI/ Promotore. Ogni Concorrente ha l'obbligo di usarle, **pena il versamento di € 500 alla FMI/ Promotore**. Diversamente verrà escluso dalla manifestazione.

Art. 19.9 - TRANSPONDER

- 1°. In fase di verifiche amministrative al Conduuttore viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici, dietro il deposito cauzionale della propria Licenza.
 2°. Il montaggio del transponder sul motociclo è a cura del Conduuttore che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.
 3°. Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta il versamento di € 250 da pagare in loco per riavere la Licenza data in cauzione.
 4°. Il Conduuttore è l'unico responsabile di quanto sopra.

Art. 19.10 - SQUADRE

- 1°. Ogni Conduttore nel corso di una gara non può far parte di due squadre della stessa categoria. Un Conduttore può far parte nel corso di una gara di una squadra A ed anche di una squadra B.
- 2°. Le squadre B saranno ammesse alla classifica solamente se risulteranno associate al Promoter ed avranno un mezzo di assistenza appartenente al Team nell'area paddock a loro riservata, presso il quale i Conduttori inseriti nella squadra, devono effettuare le operazioni di assistenza durante la gara.
I Conduttori inseriti in ogni squadra B, dovranno essere scelti unicamente fra 6 Conduttori dichiarati in sede di O.P. alla prima gara di Campionato.
Ogni Conduttore iscritto nell'elenco dei 6, dovrà apporre la propria firma di appartenenza al Team (squadra B). Una falsa dichiarazione prevede la squalifica sia individuale che della squadra B, oltre al deferimento al giudice unico
- 3°. Nel corso di un Campionato un Conduttore non può cambiare squadra di appartenenza per nessuna categoria.
Per la determinazione dell'appartenenza ad una squadra, farà fede il superamento delle O.P. nella prima prova cui il Conduttore prenderà parte.
- 4°. Ogni Moto Club, Scuderia, Team o Industria può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 Conduttori verificati e punzonati

Art. 19.11 - CLASSIFICHE DI GARA

- 1°. Per ogni gara di Campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
 - a) individuale di classe
 - b) individuale assoluta
 - c) squadre
- 2°. Per ogni squadra di categoria A -B sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro Conduttori iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di Campionato.
- 3°. In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente.
- 4°. Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche individuali saranno stilate sommando i tempi fatti registrare nelle singole giornate; a parità di tempo come discriminante si considera la seconda giornata di gara.
- 5°. Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche a squadre saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera la somma degli scarti ad ulteriore parità la squadra vincitrice della seconda giornata

Art. 19.12 -CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

- 1°. Per il calcolo dei risultati finali di ogni Campionato Italiano non si effettuerà nessuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.

- 2°. Alla fine di ogni giornata di gara, ai primi 15 Conduttori 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°		

- 3°. In caso di parità di risultato a ciascun Conduttore vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto. Il Conduttore successivo, riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione. Esempio:
CONDUTTORE A = 28'33" - 1° 25 punti
CONDUTTORE B = 28'33" - 1° 25 punti
CONDUTTORE C = 30'00" - 3° 16 punti
- 4°. Al termine dei Campionati se due o più Conduttori avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.
- 5°. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.
- 6°. Se al termine dei Campionati due o più squadre avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarata vincitrice la squadra che avrà ottenuto più punti nell'ultima manifestazione.
- 7°. Un Conduttore che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel medesimo Campionato ma non conseguirà punteggio nella classifica di classe e di squadre.

Art 19.13 - PREMIAZIONI

- 1°. L'orario della premiazione è fissato 60 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo Concorrente.
- 2°. E' obbligo per i Conduttori e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto. Pena una ammenda di € 100,00
- 3°. Il pagamento della sanzione **non aumentata** deve essere effettuato al massimo entro la fine delle OP della gara successiva., direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta. Il Conduttore sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.

Art.19.14 - CRONOMETRAGGIO

- 1°. Il servizio di cronometraggio per tutte le gare di Campionato Italiano e manifestazioni abbinate è effettuato a mezzo transponder da una equipe con mandato dalla FMI.

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE TERZA

Trofei nazionali

Art. 20 – TROFEO DELLE REGIONI

- 1°. Titoli assegnati:
 - a) Trofeo delle Regioni
 - b) Trofeo delle Regioni Under 23
 - c) Trofeo delle Regioni per Moto Club
- 2°. Conducenti ammessi con Licenza:
 - a) FUORISTRADA nati nell'anno 96 (al compimento del 14° anno) e precedenti
 - b) JUNIORES nati nell'anno 96 dopo il compimento del 14° anno
 - c) ELITE nati nell'anno 96 (al compimento del 14° anno) e precedenti
- 3°. Gare: 1 di un giorno
- 4°. Classi previste:
 - a) ELITE (Conducenti con Licenza ELITE)
 - b) VETERAN (nati dal 62 e prec. - unifica le classi Veteran e SupeVeteran)
 - c) 50 (limiti di età e Regolamento tecnico come Campionato Italiano Cadetti)
 - d) 125 (da oltre 50 cc a 125 cc 2t - da 0 a 125 cc 4t)
 - e) 250
 - f) 250 4t
 - g) 450 4t
 - h) 500 4t
 - i) Squadre A
- 5°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni verranno presi in considerazione i migliori 5 risultati su 6 Conducenti utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.
- 6°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Under 23 verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 4 utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.
- 7°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni per Moto Club verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 3 utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.
- 8°. Ad ogni Conducente inserito in una squadra di Regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.
- 9°. Per la appartenenza ad una Regione di un Conducente fa fede il luogo di residenza.
- 10°. Un Conducente facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.
- 11°. Verranno stilati due ordini di partenza e due classifiche distinte per Conducenti che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di Moto Club o individualmente
- 12°. Contributo Federale: € 2.500 per ogni manifestazione. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club Organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra Organizzatori, Promoter e Comitato Enduro.
- 13°. Tasse d'iscrizione: a) Euro 55 per ogni giornata di gara b) Euro 50 per squadre di Regione c) Euro 50 per squadre di Regione under 23 d) Euro 50 per squadre di Moto Club

Art. 20.1 – MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni dei Conducenti convocati a far parte della rappresentativa regionale, dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza che provvederà ad inoltrarle al Moto Club Organizzatore.
- 2°. La composizione delle squadre regionali (Trofeo delle Regioni e Trofeo delle Regioni Under 23) deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P. in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il Conducente sostituito non potrà partecipare alla gara.
- 3°. Ogni Regione potrà iscrivere una sola squadra al Trofeo delle Regioni ed una sola squadra al Trofeo delle Regioni Under 23.
- 4°. Ogni Moto Club potrà iscrivere più squadre.

Art. 20.2 – PREMIAZIONE

- 1°. E' obbligatorio premiare:
 - a) Le prime tre squadre di Regione
 - b) Le prime tre squadre di Regione Under 23
 - c) Le prime tre squadre di Moto Club
 - d) Il vincitore di ogni classe (squadre regionali)
 - e) Il vincitore di ogni classe (squadre di Moto Club e individuali)

Art. 21 – TROFEO SUD ITALIA-

Art. 21.1 – MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. L'iscrizione al Trofeo avverrà con la partecipazione alla prima gara. Non è prevista tassa di iscrizione al Trofeo.

Art. 21.2 – PARTECIPAZIONE

- 1°. Alle manifestazioni possono partecipare i Conducenti in possesso di Licenza ELITE, FUORISTRADA, JUNIORES (nati nell'anno 96 dopo il compimento del 14° anno), appartenenti alle regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Marche, Molise, Puglia e Sicilia.
- 2°. A discrezione dei rispettivi Comitati Regionali le manifestazioni del Trofeo Sud Italia potranno essere rese valide anche come gare di Campionato Regionale e sarà loro cura estrapolare e attribuire i punteggi in base ai propri Regolamenti per le classifiche dei propri Campionati.
- 3°. Un Conducente che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel corso del Trofeo ma non conseguirà punteggio nella classifica di classe e di squadre.

Art. 21.3 – CAMPIONATO

- 1°. Gare: 5 di un giorno
 - a) Abruzzo, Molise 1 gara
 - b) Basilicata, Campania, Puglia 2 gare
 - c) Calabria 1 gara d) Sicilia 1 gara
- 2°. Contributo: € 1.000 per ogni manifestazione
- 3°. Durata max h 6.30 per giorno di gara.

- 4°. I Moto Club Organizzatori dovranno predisporre, obbligatoriamente, laddove i percorsi verranno ritenuti particolarmente duri, percorsi particolari per la classe Z.

Art. 21.4 - CARATTERISTICHE DI GARA

- 1°. I Moto club Organizzatori sono obbligati ad allestire un minimo di due prove speciali, una di ENDURO TEST ed una di CROSS TEST, la durata minima complessiva delle prove speciali dovrà essere di almeno 25 minuti previsti per ogni giornata di gara.
- 2°. La prova di CROSS TEST prevista non deve essere inferiore a 2 minuti.

Art. 21.5 - CLASSI E NUMERAZIONE

- 1°. Sono ammesse per la partecipazione al Trofeo le seguenti classi:
- a) E1 TOP CLASS (125 2T – 250 4T) numeri 101 -> 199
 - b) E2 TOP CLASS (250 2T – 450 4T) numeri 201 -> 299
 - c) E3 TOP CLASS oltre 250 2T oltre 450 4T) numeri 301 -> 399
 - d) A1 AGONISTI (125 2T – 250 4T) numeri 401 -> 499
 - e) A2 AGONISTI (250 2T – 450 4T) numeri 501 -> 599
 - f) A3 AGONISTI oltre 250 2T oltre 450 4T) numeri 601 -> 699
 - g) Z 50 (fino a 50 2T) numeri 701 -> 799
- 2°. **I Conduuttori classificati nell'edizione 2009 manterranno il numero fisso così come da classifica finale di classe.** (Nel caso il Conduuttore cambi classe perderà tale diritto). A tutti gli altri Conduuttori verrà attribuito il numero al momento dell'iscrizione alla prima partecipazione e verrà mantenuto per tutto il Trofeo. **I numeri saranno forniti a cura dei Moto Club Organizzatori.**
- 3°. I Conduuttori TOP CLASS sono individuati secondo i seguenti parametri:
- a) primi 3 classificati di classe (Abruzzo, Campania, Lazio, Marche, Sicilia) i primi classificati di classe (Basilicata, Calabria, Molise e Puglia) negli ultimi tre anni nei rispettivi Campionati Regionali di Cross, Enduro e Supermoto,
 - b) primi 3 classificati di classe del Trofeo Sud Italia 09,
 - c) Conduuttori che nell'ultimo anno hanno realizzato punteggio in tutti i Campionati Italiani Enduro, Cross, Supermoto, Motorally e
 - d) Conduuttori con o che hanno avuto titolo di merito assoluti.
- 4°. **I rispettivi Comitati Regionali avranno cura di predisporre l'elenco dei propri Conduuttori TOP CLASS.**

Art. 21.6 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza.
- 2°. L'avvicendamento delle classi, alla partenza, sarà a rotazione
- a) Alla prima prova partiranno nell'ordine: E1 – E2 – E3 – A1 – A2 – A3
 - b) Seconda prova: E2 – E3 – E1 – A2 – A3 – A1
 - c) Terza prova: E3 – E1 – E2 – A3 – A1 – A2
 - d) Ecc.
 - e) La classe Z partirà sempre per ultima
- 3°. Alla partenza sono ammessi un massimo di tre Conduuttori per ogni minuto primo.
- 4°. Il tempo impiegato per completare un giro di percorso non deve essere inferiore a quello necessario per la partenza di tutti i Conduuttori più 30 minuti

Art. 21.7 - TASSA ISCRIZIONE MANIFESTAZIONI

- 1°. Sono previste le seguenti tasse d'iscrizione:
- | | |
|--|---------|
| a) Tassa Individuale | € 50,00 |
| b) Tassa individuale Under 18 (nati dal 1992 e successivi) | € 20,00 |
| c) Squadre | € 30,00 |
- 2°. Le iscrizioni dovranno pervenire, su apposito modello, al Moto Club Organizzatore entro il giovedì precedente la manifestazione. A discrezione degli Organizzatori, potranno non essere accettate le iscrizioni pervenute dopo tale scadenza.
- 3°. **Il Conduuttore che si iscrive alla manifestazione e per un qualsiasi motivo non si presenta è comunque tenuto a versare la quota di iscrizione al Moto Club Organizzatore. Il mancato pagamento comporta l'esclusione alle manifestazioni successive.**
- 4°. In fase di iscrizione i Conduuttori dovranno dichiarare in base all'Art. 21.5 del presente Regolamento la classe di appartenenza (TOP CLASS – AGONISTI). In caso di dichiarazione errata/mendace il Conduuttore verrà squalificato e non avrà diritto neanche ai punti di Bonus (Art. 21.11).

Art. 21.8 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

- 1°. Le Operazioni Preliminari si effettuano il giorno antecedente la manifestazione e saranno rispettati i seguenti orari:
- a) mattino dalle 11,00 alle 13,00
 - b) pomeriggio dalle 14,30 alle 18,30
- 2°. Sarà possibile effettuare le Operazioni Preliminari la mattina della gara dalle ore 7,00 alle ore 8,00
- 3°. Il parco chiuso è previsto solamente al termine della gara

Art. 21.9 - SQUADRE

- 1°. Ogni Conduuttore iscritto al Trofeo nel corso di una gara può far parte di una sola squadra di club.
- 2°. Ogni Moto Club, può iscrivere una squadra composta da un minimo di tre a un massimo di 4 Conduuttori appartenente a qualsiasi categoria. Faranno punteggio solo i Conduuttori le cui classi saranno costituite (almeno 5 iscritti).
- 3°. La classifica che vedrà in parità due formazioni, ai fini della premiazione, prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente, ad ulteriore parità il n° dei Conduuttori classificati

Art. 21.10 - CLASSIFICHE DI GARA

- 1°. Per ogni gara di Trofeo saranno stilate le seguenti classifiche:
- a) Z 50 (fino a 50 2T)
 - b) E1 TOP CLASS (125 2T – 250 4T)
 - c) E2 TOP CLASS (250 2T – 450 4T)
 - d) E3 TOP CLASS (oltre 250 2T oltre 450 4T)
 - e) A1 AGONISTI (125 2T – 250 4T) numeri
 - f) A2 AGONISTI (250 2T – 450 4T) numeri
 - g) A3 AGONISTI (oltre 250 2T oltre 450 4T)
 - h) UNDER 21 nati nel 89 e successivi (estrapolati dalla classifica assoluta senza distinzioni di classe e cilindrata)

- i) OVER 42 nati nel 67 e precedenti (estrapolati dalla classifica assoluta senza distinzioni di classe e cilindrata)
- j) SQUADRE DI MOTO CLUB

Art. 21.11 – CALCOLO DEI RISULTATI PER IL TROFEO

- 1°. Saranno compilate classifiche di classe tenendo conto dei punteggi ottenuti da ciascun Conduttore in tutte le prove previste dal calendario: non saranno effettuati scarti.
- 2°. Per ciascuna prova e per ciascuna classe, saranno assegnati i punti in base all'Art. 19.12 del Regolamento enduro
- 3°. Viene stabilito un bonus punti fedeltà in base alla partecipazione:
 - a) 1 gara = 1
 - b) 2 gare = 1+2 =3
 - c) 3 gare = 1+2+3 =6
 - d) 4 gare = 1+2+3+4=9
 - e) 5 gare = 1+2+3+4+5=15
 Il bonus sarà assegnato ai Conduttori regolarmente iscritti alla manifestazione e che abbiano preso il via.
- 4°. Nel caso che a fine Trofeo due o più Conduttori avranno conseguito lo stesso punteggio ai fini della classifica sarà ritenuto discriminante:
 - a) i migliori punteggi acquisiti in tutte le gare
 - b) la posizione conseguita nell'ultima prova.
- 5°. **La premiazione della classifica finale del Trofeo Sud Italia avverrà in occasione dell'ultima prova in coda alle premiazioni della gara di giornata.**
- 6°. Saranno premiati i primi 3 Conduttori per ogni classe
- 7°. I primi 3 classificati delle categorie AGONISTI saranno promossi di diritto per il Trofeo dell'anno successivo nella categoria TOP CLASS

Art. 21.12 - PREMIAZIONI

- 1°. Per ogni gara saranno premiati:
 - a) i primi 5 Conduttori di ogni classe;
 - b) le prime 3 Squadre di Moto Club.

Art. 21.13 - NORME GENERALI

- 1°. Per quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, le Norme Sportive Generali ed il RMM.

Art. 22 – TROFEO SUD ITALIA MINIENDURO 2010

- 1°. Viene istituito il Trofeo Sud Italia di Minienduro in concomitanza con la prova di Trofeo Sud Italia di Enduro che si svolgerà in Sicilia.
- 2°. Viene applicato il Regolamento generale previsto dal Trofeo Sud Italia fatto salvo nei seguenti punti:

Art. 22.1 - PARTECIPAZIONE

- 1°. Conduttori in possesso di Licenza JUNIORES e FUORISTRADA
 - a) Baby sprint anni 2001- 2002 fino a 65 2T -fino a 100 4T
 - b) Esordienti anni 98 - 99 - 2000 fino a 65 2T - fino a 100 4T

- c) Aspiranti 50 anni 98-97-96 fino a 50 2T – fino a 100 4T
- d) Aspiranti 85 anni 98-97-96 da 55 fino a 85 2T – da 101 4t fino a 150 4T

Art. 22.2 PERCORSO

- 1°. Si raccomanda agli Organizzatori di predisporre a latere della prova fettucciata una ulteriore prova da dedicare ad uso esclusivo dei minienduristi fermo restando che non abbia una percorrenza inferiore ad 2 minuti e che principalmente sia in sicurezza.

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE QUARTA

Minienduro

Art. 101 - DEFINIZIONE MINIENDURO

- 1°. Le gare di Mini Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi d'impiego prefissati.
- 2°. Possono partecipare alle gare di Mini Enduro i Conduuttori in possesso di Licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 102 - FASCE DI ETA'

- 1°. Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita
- 2°. Per i nati nel 2002 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.
- 3°. Per l'anno in corso sono previste le seguenti fasce di età:
 - a) BABY SPRINT nati negli anni 2001 e 2002
 - b) ESORDIENTI nati negli anni 2000 - 99 - 98
 - c) ASPIRANTI nati negli anni 98 - 97 - 96

Art. 103 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 104 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Vedi Art. 4

Art. 105 - ASSICURAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 106 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 107 - MOTOCICLI

- 1°. I Conduuttori devono essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (Conduuttore in sella). È vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, durante tutte le fasi della gara, pena l'esclusione dalla gara.
- 2°. Nel parco chiuso è obbligatorio un cavalletto o stampella, anche non fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo. Durante la gara non sussiste l'obbligo di nessun cavalletto fissato al motociclo.

Art. 107.1 - VERIFICHE TECNICHE

Vedi art. 7.1 ad eccezione di:

- 5°. Le verifiche tecniche devono essere effettuate dal Conduuttore
- 10°. Non è previsto nessun controllo dei documenti del motociclo

Art. 107.2 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2 ad eccezione di:

- 2°. Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a **8.000 giri**. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia di cui all'Art. 519

Art. 107.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

Vedi Art. 7.3

Art. 107.4 - CLASSI

- 1°. Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:
 - a) BABY SPRINT Cilindrata massima 65 cc 2t - 100cc 4t
 - b) ESORDIENTI Cilindrata massima 65 cc 2t - 100cc 4t
 - c) ASPIRANTI 50 Cilindrata massima 50 cc 2t - 100 cc 4t
 - d) ASPIRANTI 85 Cilindrata da 55 cc 2t a 85 cc 2t - da 101 cc 4t fino a 150 cc 4t

Art. 108 - ZONA DI PARTENZA

Vedi Art. 8

Art. 108.1 - PARCO CHIUSO

Vedi Art. 8.1

Art. 108 - AREA DI PARTENZA

Vedi Art. 8.2

Art. 109 - PERCORSO

- 1°. Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo.
- 2°. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T.
- 3°. E' vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.
- 4°. L'intero percorso deve essere sorvegliato da Ufficiali di Percorso in motociclo che lo percorrano continuamente insieme ai Conduuttori senza mai sorpassarli
- 5°. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
- 6°. La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della Giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara si applicheranno le seguenti penalità:
 - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - b) esclusione

Art. 109.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 1°. E' fatto divieto ai Conduuttori: a) di circolare su tratti di strada aperti al traffico, prima, durante e dopo la gara. b) di circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP. c) di circolare senza casco in tutto il comune sede di gara. Tale divieto è esteso anche a meccanici ed accompagnatori

- 2°. Il mancato rispetto dei punti di cui al comma 1° del presente Art., prevede, per ogni punto, l'applicazione delle seguenti penalità:
- a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - b) esclusione

Art. 109.2 - TABELLA INFORMATIVA
Vedi Art. 9.2

Art. 109.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO
Vedi Art. 9.3

Art. 109.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO
Vedi Art. 9.4

Art. 109.5 - TRATTI IMPRATICABILI
Vedi Art. 9.5

Art. 109.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA
Vedi Art. 9.6

Art. 110 - PROVE SPECIALI
Vedi Art. 10

Art. 110.1 - TIPI DI PROVE SPECIALI

- 1°. ENDURO
 - a) Non saranno cronometrate durante il primo **passaggio** ma solo nei successivi, **salvo diversa decisione della Giuria**
- 2°. CROSS
 - a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
 - b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

Art. 110.2 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE
Vedi Art. 10.2

Art. 111 - CONTROLLI ORARI (C.O.)
Vedi Art. 11

Art. 111.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O.
Vedi Art. 11.1

Art. 111.2 - PROCEDURA AI C.O.
Vedi Art. 11.2

Art. 111.3 - CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.
Vedi Art. 11.3

Art. 111.4 - TEMPO MASSIMO

Vedi Art. 11.4

A

rt. 111.5 - RICHIESTA DI TOLLERANZA SPECIALE

Vedi Art. 11.5

Art. 112 - AIUTO ESTERNO

Vedi Art. 12

Art. 113 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

Vedi Art. 13

Art. 113.1 - RIFORNIMENTI

Vedi Art. 13.1

Art. 114 - ORDINE DI PARTENZA

Vedi Art. 14

Art. 115 - PARTENZA

Vedi Art. 15

Art. 116 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 118- NORME GENERALI

Vedi Art. 18

Art. 118.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 98

Art. 118.2 - ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI Vedi Art. 18.2

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE QUINTA

Campionato Italiano Minienduro

Art. 119 - TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni debbono pervenire al Promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo on-line compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno essere accettate applicando una maggiorazione di 50 €
- 2°. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.ecc.) debbono essere comunicati all'Organizzatore entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di 50 €.
- 3°. Le iscrizioni, sia agli interi Campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE.
- 4°. Le iscrizioni agli interi Campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.
- 5°. Un Conduttore iscritto a tutto il Campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro Conduttore. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun Conduttore.
- 6°. Tasse d'iscrizione:
 - a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
Euro 35 per ogni giornata di gara
Euro 50 per ogni manifestazione Squadre A
 - b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
Euro 45 per ogni giornata di gara
Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A

Art. 119.1 - MODALITA' DI SVOLGIMENTO

Prove previste: 6

Classi previste:

Baby mono	anni 2001- 2002	fino a 50 2T - fino a 100 4T mono marcia
NON ASSEGNA TITOLO MA UN TROFEO NAZIONALE		
Baby sprint	anni 2001- 2002	fino a 65 2T - fino a 100 4T
Esordienti	anni 98 - 99 - 2000	fino a 65 2T - fino a 100 4T
Aspiranti 50	anni 98-97-96	fino a 50 2T - fino a 100 4T
Aspiranti 85	anni 98-97-96	da 55 fino a 85 2T - da 101 4t fino a 150 4T
Squadre A	(esclusi Baby Mono)	

Conduttori ammessi: con Licenza JUNIORES e FUORISTRADA anni dal 96 al 2002

Tipologia di gara

Mini Enduro

giro della durata di 20 minuti circa

prova speciale cross della durata di 3 minuti circa

prova speciale enduro della durata di 2 minuti circa

1 C.O. per ogni giro

apertura area training dalle ore 15 alle ore 18 del giorno precedente la gara

partenza ore 9.00

O.P. il giorno precedente la gara dalle ore 15 alle ore 18.

Parco Chiuso al momento delle O.P.

Hard Race

Baby Mono - Baby Sprint - Esordienti durata 30 minuti

Aspiranti 50 - Aspiranti 85 durata 45 minuti

percorso fuoristrada

O.P. domenica dalle 8.00 alle 10.00 con parco chiuso

Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente. Per la prima prova sarà stilato dal Comitato Enduro

a)	Classe Aspiranti 85	X	dal n° 1
b)	Classe Aspiranti 50	K	dal n° 101
c)	Classe Esordienti	H	dal n° 201
d)	Classe Baby Sprint	T	dal n° 301
e)	Classe Baby Mono	M	dal n° 401

Contributo:

a) € 3.500 per ogni manifestazione di Mini Enduro

b) € 2.000 per ogni manifestazione di Mini Hard Race

Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di €500 in caso di assenza del Moto Club Organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra Organizzatori, Promoter e Comitato Enduro

Art. 119.6 - GIURIA

Vedi Art. 19.6

Art. 119.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.1

Art. 119.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.2

Art. 119.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

Vedi Art. 19.6.3

Art. 119.7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

1°. Le Operazioni Preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

a) il giorno precedente la gara dalle ore 15. alle ore 18.00

2°. Il parco chiuso è previsto il giorno precedente la gara con le modalità dei Campionati Italiani Enduro.

3°. Nel corso delle Verifiche Tecniche verrà verificata la rispondenza dei motocicli alle norme tecniche specifiche.

Art. 119.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 19.8

Art. 119.10 – SQUADRE

Vedi Art. 19.10

Art. 119.11 – CLASSIFICHE DI GARA

- 1°. Per ogni gara di Campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
- a) individuale di classe
 - b) squadre A
- 2°. Per ogni squadra di categoria A sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro Conduuttori iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di Campionato.
- 3°. Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un Conduuttore classificato con punti non saranno classificate.
- 4°. In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente.

Art. 119.12 – CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Vedi Art. 19.12

Art. 119.13 – PREMIAZIONI

Vedi Art. 19.13

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE SESTA

Hard Race

Art. 201 – DEFINIZIONE

- 1°. Sono gare di durata da disputarsi su di un percorso ad anello di vario tipo (fettucciato, mulattiera, sterrato, campo da cross, con ostacoli artificiali, ecc.), da ripetersi più volte e della durata di ogni giro, compresa indicativamente tra 6 e 30 minuti

Art. 202 – PARTECIPAZIONE

- 1°. La partecipazione è aperta a tutti i Conduuttori in possesso di Licenza FUORISTRADA ed ELITE, valida per l'anno in corso.

Art. 203 – PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 204 – REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Vedi Art. 4

Art. 205 – ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 5

Art. 206 – NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 207 – MOTOCICLI

- 1°. E' prevista la partecipazione di motocicli da enduro e da cross.

Art. 207.1 – VERIFICHE TECNICHE

- 1°. Hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi al presente Regolamento ed al Regolamento Tecnico. Durante le O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione.
- 2°. Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
- 3°. La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dall' Art. 213
- 4°. I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
- 5°. Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del Conduuttore.
- 6°. Le parti da punzonare sono:
- | | | | |
|-----------------|---------|---|----------------------|
| a) TELAIO | vernice | 1 | Canotto, lato destro |
| b) SILENZIATORE | vernice | 1 | terminale |
- 7°. E' compito e responsabilità del Conduuttore controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 8°. Gli Organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 9°. Ogni Conduuttore in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo.

Art. 207.2 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2

Art. 208 - ZONA BOX

- 1°. La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.
- 2°. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.
- 3°. Può essere previsto Parco Chiuso come da Art. 8.1
- 4°. Nel caso non sia previsto, ogni Concorrente sarà libero di andarsene portando con sé il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature e se previsto, effettuata la prova fonometrica.
- 5°. Un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità.

Art. 209 - PERCORSO

- 1°. Il tempo impiegato dai Conduttori a percorrere la corsia che passando dalla zona box riporta nel percorso di normale transito DEVE essere più alto di quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla zona box al bivio di uscita dalla zona box.
- 2°. Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune
- 3°. I Conduttori della classe MINI, ove previsti, dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro Conduttore sia in pista.

Art. 209.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 209.7 - CAMBIO CONDUTTORE

- 1°. Deve obbligatoriamente essere effettuato nella Zona Box.
- 2°. Il cambio del Conduttore deve essere effettuato con il passaggio del testimone fra Conduttori della stessa coppia. Nel caso di rottura meccanica, il Conduttore che è in pista deve raggiungere a piedi la Zona Box e dare il via al compagno seguendo la procedura abituale.
- 3°. Il cambio di Conduttore al di fuori della Zona Box è punito con la squalifica della coppia.

Art. 209.8 - INTERRUZIONE MOMENTANEA DELLA GARA

- 1°. In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera rossa a tutti i Conduttori. Una volta soccorso l'infortunato o risolto il problema, si procederà ad un nuovo allineamento che darà luogo ad una seconda gara della durata pari al tempo mancante a completare la durata originariamente prevista.
- 2°. La classifica verrà stilata sommando i tempi delle due manches calcolando il tempo della prima manche al giro prima di quello dell'interruzione.

- 3°. In caso di modifiche apportate al percorso durante la pausa è obbligatorio un nuovo giro di ricognizione.

Art. 210.2 - TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.2

Art. 212 - AIUTO ESTERNO

- 1°. L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al Conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione della Zona Box, è l'esclusione.
- 2°. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6 e 213.

Art. 213 - ASSISTENZA

- 1°. E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli, fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire
- 2°. L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.
- 3°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La penalità per il non rispetto di questa regola sarà una multa di 100 € per ogni infrazione.
- 4°. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.

Art. 213.1 - RIFORNIMENTI

- 1°. E' permesso fare rifornimento di carburante solamente nella Zona Box, tra le bandiere bianche e quelle gialle, durante il rifornimento di carburante il motore deve essere spento, pena la squalifica.
- 2°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione
- 3°. E' proibito, al Conduttore, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l'esclusione (Il commissario tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 214 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di allineamento sulle linee di partenza è predisposto dal M.C. Organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.
- 2°. I Conduttori devono essere chiamati uno alla volta sulle linee di partenza rispettando rigorosamente l'ordine di partenza predisposto.

Art. 215 - PARTENZA

- 1°. La partenza deve essere del tipo "Le Mans" ed avverrà a motociclo spento con il Conduttore che la sorregge stando in piedi di fianco al motociclo stessa
- 2°. I Conduttori delle classi Mini Enduro partiranno allo stesso modo ma con motore acceso.

Art. 215.1 - PROCEDURE DI PARTENZA

- 1°. E' obbligatorio concedere ai Conduttori un giro di ricognizione del percorso dietro ad un marshall. Il marshall partirà per il giro di ricognizione 45 minuti prima dell'orario

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE SETTIMA

Manifestazioni Promozionali Country

Art. 301 – DEFINIZIONE "COUNTRY"

- 1°. Le manifestazioni promozionali Country si svolgono su un'area fuoristrada chiusa al traffico

Art. 302 – LICENZE AMMESSE

- 1°. Conduttori in possesso di Licenza JUNIORES, FUORISTRADA ed ELITE valida per l'anno in corso appartenenti a Moto Club delle Province e/o Regioni previste dal Regolamento particolare.
- 2°. A scopo dimostrativo, possessori di Tessera Sport valida per l'anno in corso

Art. 303 – PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 304 – REGOLAMENTO PARTICOLARE

- 1°. Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, tasse d'iscrizione ecc.
- 2°. Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che lo ha approvato può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli Organizzatori in tempo utile.
- 3°. Il D.d.G. è il solo responsabile del fatto che il presente Regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la manifestazione.

Art. 305 – ASSICURAZIONE (R.C.)

Vedi Art. 5

Art. 306 – NUMERO DEGLI ISCRITTI

Vedi Art. 6

Art. 307 – MOTOCICLI

- 1°. E' ammesso qualsiasi motociclo da Fuoristrada.

Art. 307.1 – VERIFICHE TECNICHE

- 1°. Non sono previste punzonature

Art. 308 – ZONA BOX

- 1°. La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.
- 2°. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

previsto per la partenza della gara (20 minuti per il Mini Hard Race). 5 minuti dopo il marshall apripista partirà un secondo marshall che chiuderà il percorso.

- 2°. Dopo la partenza del secondo marshall l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi Conduttore.
- 3°. I Conduttori che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura
- 4°. Terminato il giro di ricognizione è concesso ai Conduttori un breve tempo di assistenza durante il quale è ammesso fare rifornimento. Subito dopo avrà inizio l'allineamento. Quando il Direttore di Gara esporrà il cartello di 4 minuti alla partenza, non sarà più possibile accedere all'allineamento e di conseguenza prendere parte alla gara

Art. 215.2- PARTENZA ANTICIPATA

- 1°. Nel caso gli Ufficiali di Percorso addetti riscontrino una partenza anticipata da parte di uno o più Conduttori, lo segnaleranno al Direttore di Gara.
- 2°. I Conduttori autori della partenza anticipata saranno penalizzati di 2 minuti. Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati esponendo bandiera nera accompagnata da un cartello riportante il numero o i numeri dei Conduttori interessati.

Art. 215.3 - ARRIVO

- 1°. L'arrivo della gara sarà dato dal Direttore di Gara al Conduttore in testa alla gara, quando attraverserà la linea del traguardo dopo lo scadere della durata prevista.

Art. 218 - NORME GENERALI

Vedi Art. 18

Art. 218.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 98

Art. 218.2 – ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI

Vedi Art. 18.2

Art. 218.3 - RECLAMI

- 1°. Sono regolati dal R.M.M. al cui Art. 92, a cui viene concessa deroga nel caso non sia previsto parco chiuso, modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo del Concorrente contro cui si intende esporre il reclamo".
- 2°. I Concorrenti bersaglio di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

Art. 218.4 - DIREZIONE DI GARA

- 1°. E' consentita a Direttori di gara abilitati per una delle seguenti specialità: Motocross, Enduro.

Art. 218.5 - CRONOMETRAGGIO

- 1°. Il servizio di cronometraggio per le gare nazionali non titolate e territoriali potrà essere sostituito da un contagiri a discrezione dell'organizzazione di ogni singola manifestazione. È comunque consigliato un servizio che utilizzi tranponder.

Art. 309 - PERCORSO

1°. Il percorso di gara è limitato ad una sola Prova Speciale.

Art. 309.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 310 - PROVE SPECIALI

Vedi Art. 10

Art. 310.1 - TIPI DI PROVE SPECIALI

1°. ENDURO

a) Non saranno cronometrate durante il primo **passaggio** ma solo nei successivi, **salvo diversa decisione della Giuria**

b) Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico alla prima le prove possono essere cronometrate anche durante il primo **passaggio**, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara o della Giuria ove prevista.

2°. CROSS

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

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

Art. 310.2- TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.2

Art. 312 - AIUTO ESTERNO

1°. L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al Conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga a contatto con il motociclo.

2°. La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara ad eccezione della Zona Box, è l'esclusione, salvo quanto previsto dall'art. 9.6

Art. 313 - ASSISTENZA

1°. E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.

2°. L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.

3°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.

Art. 313.1 - RIFORNIMENTI

1°. Il rifornimento di carburante è permesso solamente nella Zona Box, tra le bandiere bianche e quelle gialle, durante il rifornimento di carburante il motore deve essere spento, pena la squalifica.

2°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, pena l'esclusione

3°. È proibito, al Conduttore, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, pena l' esclusione (Il Direttore di Gara potrà effettuare il controllo).

Art. 314 - ORDINE DI PARTENZA

1°. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. Organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti e deve essere rispettato scrupolosamente.

Art. 316 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 318 - NORMA GENERALE

Vedi Art. 18

Art. 318.1 - RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. - capitolo XIII - Regolamento disciplinare - Articolo 98

REGOLAMENTO ENDURO**PARTE OTTAVA****Riepiloghi****Art. 401 - RIEPILOGO PENALIZZAZIONI IN SECONDI**

Articolo	Descrizione	Penalità in secondi
7.3 107.3	Irregolarità alla prova fonometrica al primo controllo durante la gara	60
8 108	Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza	60
15 115	Arrivo in ritardo alla linea di partenza	60 (ogni Minuto)
15 115	Mancata partenza entro un minuto dal segnale di partenza	10
11.3 111.3	Arrivo in anticipo ad un C.O	60 (ogni Minuto)
11.3 111.3	Arrivo in ritardo a un C.O	60 (ogni Minuto)
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso in P.S e Hard Race	max 300
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico	max 300
109.1	Circolare all'interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti	max 300
109.1	Conduttori, meccanici e accompagnatori che circolano senza casco nel comune sede della gara	max 300
109.1	Meccanici e accompagnatori che circolano sul percorso	max 300
214.2	Partenza anticipata	120

Art. 402 – RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA MANIFESTAZIONE

Articolo	Descrizione
7.1 7.3 107.1 107.3 207.1	Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale
7.3 107.3	Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara
7.1	Numero di telaio, cilindrata, e assicurazione, non corrispondenti al libretto di circolazione o documenti mancanti o non originali.
7.1	Numero di telaio non corrispondente alle specifiche dichiarate dal costruttore
7.1	Patente di guida non idonea
8 108	Ingresso nel P.C. con il motore acceso
8 108	Avviamento del motore nel P.C.
8 108	Effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo in P.C.
8 108	Fumare nel P.C.
8 108	Toccare il motociclo di altri conduttori
8 108	Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C
8 108	Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
9 109 209	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia
9.1	Inosservanza delle regole del traffico
9.3 109.3	Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro conduttore
9.4 109.4	Mancato passaggio ad un C.P.
9.4 109.4	Taglio di percorso durante il trasferimento
9.6 109.6 209.6 309.6	Utilizzo forza motrice esterna
10 110	Allenamento sul percorso delle P.S.
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso in Prova Speciale e Hard Race
11 – 16 111-116	Mancato passaggio ad un C.O.o ad una P.S.
11.4 111.4	Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 15' dopo l'orario teorico

12 112 212 312	Aiuto esterno eccetto art.9.6 – 109.6 – 209.6 – 309.6 e Art. 13 – 113 – 213 – 313
13 113 213	Sostituzione di qualsiasi parte punzonata (eccetto silenziatore)
13 113 213 313	Ricevere ricambi e/o attrezzi al di fuori dai C.O. con assistenza (Zona Box per Hard Race e Country)
13 113 213 313	Assistenza fuori dalle aree stabilite
13 113	Utilizzo di idropulitrice per la pulizia del motociclo
13 113	Pulizia di motocicli fuori dal CO con assistenza
13 113	Nascondere il motociclo sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara
13 113	Lubrificare la catena al di fuori delle zone di rifornimento
13 113	Effettuare lavori di saldatura
13 113	Sostituzione dei pneumatici (ammessa solo all'ultimo C.O. del 1° giorno in gare di 2 giorni)
13 113	Sostituzione dei pneumatici da parte dei meccanici
13 113	Assistenza eccettuato quanto specificato dall'articolo 13 - 113
13.1 113.1 213.1 313.1	Rifornimento fuori dalle aree stabilite
13.1 113.1	Rifornimento nella zona di partenza
13.1 113.1 213.1 313.1	Rifornimento con il motore in moto
13.1 113.1 213.1 313.1	Trasporto del carburante fuori del serbatoio
13.1 113.1 213.1 313.1	Trasporto di qualsiasi liquido infiammabile da parte del conduttore
15 115	Presentarsi alla partenza con più di 15 minuti di ritardo
109 209.7	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara Cambio di conduttore al di fuori dalla Zona Box (Hard Race)

Art. 403 - RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA PARTECIPAZIONE ALLA GARA

Articolo	Descrizione
7.2 107.2	Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.P.
10 110	Allenamento in motociclo sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso
Reg. Tecnico	Veicolo di costruzione pericolosa e non rispondente ai regolamenti
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico
109.1	Circolare all'interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti
109.1	Circolare senza casco (anche meccanici ed accompagnatori) in tutto il comune sede di gara
214.1	Mancato allineamento prima dell'esposizione del cartello dei 4 minuti (Hard Race)
R.M.M.	Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
R.M.M.	Sospensioni in corso
R.M.M.	Mancato pagamento di sanzioni in atto
R.M.M.	Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori e U.d.G.
R.M.M.	Dichiarazione del Medico di Gara

Art. 404 - RIEPILOGO TEMPISTICHE

Art.	Descrizione	Minuti	Decorrenza
3 103	Sostituzione di un componente di squadra	30	Prima della partenza
3	Modificare composizione squadre nelle gare di 2 giorni	90	Orario teorico arrivo ultimo conduttore
8 108	Inizio ritiro Motocicli dal Parco Chiuso Finale	30	Orario effettivo arrivo ultimo conduttore
8 108	Motocicli in Parco Chiuso Finale sotto responsabilità dell'Organizzazione	60	Orario effettivo arrivo ultimo conduttore
8 108	Motocicli in Parco Chiuso Iniziale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo di partenza ultimo conduttore
15 115	Ingresso dei conduttori in Parco Chiuso Iniziale	5	Prima del proprio orario teorico di partenza
17	Presentazione alle O.P. per ripartenza 2° giorno conduttore ritirato nel 1° giorno	60	Proprio orario teorico d'arrivo
13	Sostituzione del silenziatore nelle gare di 2 giorni	30	Proprio orario di arrivo effettivo
19.13 119.1 3	Premiazione	60	Orario teorico di arrivo ultimo conduttore
214.1	Inizio partenze per giro di ricognizione Hard Race	45	Prima della partenza
214.1	Inizio partenze giro di ricognizione Mini Hard Race	20	Prima della Partenza
214.1	Fine partenze per giro di ricognizione Hard Race e Mini Hard Race	5	Dopo l'inizio partenze per giro di ricognizione
214.1	Chiusura accesso all'allineamento Hard Race	4	Prima della partenza

Art. 405 - RIEPILOGO BANDIERE

BANDIERA	SIGNIFICATO
NAZIONALE	segnale di partenza
BIANCA	inizio C.O. con assistenza - H.R. inizio area assistenza
BIANCA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	inizio C.O. senza assistenza
GIALLA	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O. - H.R. fine area di assistenza
GIALLA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O.
SCACCHI BIANCHI E ROSSI	Fine Ps
BLU	segnalazione a 200 metri prima dei Controlli Timbro
NERA (HARD RACE)	esposta immobile accompagnata da un cartello con un numero: informa il conduttore del cui motociclo viene mostrato il numero che gli è stata inflitta una penalizzazione di 2 minuti per partenza anticipata
ROSSA (HARD RACE)	interruzione della gara

Art. 406 - RIEPILOGO SIGLE E NUMERAZIONI

ASSOLUTI				SENIOR			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
125	B	125 2T	1	ELITE	E	TUTTE	1
250	C	250 2T	101	125	BS	125 2T	51
250 4T	D	250 4T	201	250	CS	250 2T	101
450 4T	F	450 4T	301	250 4T	DS	250 4T	151
500 4T	G	500 4T	401	450 4T	FS	450 4T	201
Stranieri	S	TUTTE		500 4T	GS	500 4T	251
COPPA ITALIA				MAJOR			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
CADETTI	C	TUTTE	501	ELITE	EM	TUTTE	1
JUNIOR	J	TUTTE	601				
SENIOR	S	TUTTE	601	MASTER 1	M1	125 2T - 250 4T	101
MAJOR	M	TUTTE	701	MASTER 2	M2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	201
REGIONALE				MASTER 3	M3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	301
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA		EXPERT 1	X1	125 2T - 250 4T	401
125	B	125 2T		EXPERT 2	X2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	501
124 4t	Y	125 4T		EXPERT 3	X3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	601
125 Under 23	A	125 2T		VETERAN	V	TUTTE	701
250	C	250 2T		SUPERVETERAN	W	TUTTE	801
250 4T	D	250 4T		UNDER 23			
450 4T	F	450 4T		CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
500 4T	G	500 4T		ELITE	E	TUTTE	1
ELITE	E	TUTTE		125 Cadetti	AU	125 2T	601
1	1	125 2T - 250 4T		125 Junior	BU	125 2T	301
2	2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t		250	CU	250 2T	401
3	3	oltre 250 2t - oltre 450 4t		4T	QU	4T	501
MINIENDURO				50	ZU	50	801
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°	LADY	L	TUTTE	880
Aspiranti 85	X	Fino a 85 2t - fino a 150 4t	1	125 4t	YU	125 4T	701
Aspiranti 50	K	Fino 50 2t - fino 100 4t	101				
Esordienti	H	Fino 65 2t - fino 100 4t	201				
Baby Sprint	T	Fino 65 2t - fino 100 4t	301				
Baby Mono	M	Fino 50 2t - fino 100 4t mono marcia	401				

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE NONA

Norme Tecniche

Art. 501 - DEFINIZIONE

- 1°. E' definito motociclo un veicolo avente due ruote, tracciati sul terreno una sola traccia, azionato dalla propulsione di un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce.
- 2°. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, tranne che in casi momentanei ed in circostanze eccezionali.

Art. 502 - MISURA DELLA CILINDRATA

- 1°. La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che da il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza rappresentata dalla corsa, dello spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore

$$\text{cilindrata} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$$

D = Diametro Cilindro
 C = la corsa del pistone

- 2°. Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati al 1/100 di mm.
- 3°. Il numero di cilindri in un motore è determinato dal numero di camere di combustione.
- 4°. Se vengono utilizzate delle camere di combustione separate, esse devono essere connesse fra loro da un condotto non riducibile e di cui la sezione minima sarà almeno il 50% della sezione totale di ammissione.

Art. 503 - PARTE CICLISTICA

- 1°. E' proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei perni delle ruote, del forcellone oscillante. E' proibito altresì l'uso di qualunque lega leggera per i perni delle ruote.
- 2°. L'utilizzo del titanio è permesso per la costruzione di bulloni e dadi.
- 3°. Test chimici potranno essere effettuati sul campo di gara:
 - a) test magnetico (il titanio non è magnetico)
 - b) test dell'acido nitrico a 3% (il titanio non reagisce. Se si tratta di acciaio, la goccia lascerà una macchia nera)

- c) la massa specifica di una lega di titanio è di 4,5-5, dell'acciaio di 7,5-8,7 . La massa specifica può essere stabilita pesandone il pezzo e misurandone il suo volume in un vetro graduato riempito d'acqua
- d) In caso di dubbio, il controllo dovrà essere effettuato in un laboratorio di controllo di materiali

Art. 504 - PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE

- 1°. Una protezione deve essere installata al pignone dell'albero motore in modo da impedire contatti accidentali con il pignone stesso. La mezzaluna posta fra pignone e carter motore a protezione di quest'ultimo non è considerata protezione del pignone.
- 2°. Una protezione deve essere installata in maniera tale da evitare il contatto accidentale con la catena inferiore e la corona della ruota posteriore

Art. 505 - COMPLESSI DI SCARICO

- 1°. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo o dei tubi di scarico dei motocicli per una distanza minima di 30 mm. deve essere orizzontale e parallelo all'asse longitudinale del motociclo (tolleranza + 10j) e non deve superare l'estremità del corpo del silenziatore per più di 5mm. Tutti i bordi taglienti devono essere arrotondati con un raggio minimo di 2mm
- 2°. L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve oltrepassare la tangente verticale del pneumatico
- 3°. Non è consentito l'uso di sistemi di controllo o parzializzazione meccanica, elettrica ed elettronica sui tubi di scarico e sui silenziatori. Qualsiasi sistema che modifichi, anche parzialmente, la fuoriuscita dei gas di scarico deve essere permanente.

Art. 506 - MANUBRIO

- 1°. La larghezza del manubrio deve essere minimo 600 mm. e massimo 850 mm.
- 2°. Il manubrio deve essere munito di una protezione imbottita sulla barra trasversale. I manubri senza barra devono essere muniti di una protezione imbottita situata in mezzo al manubrio che ricopre largamente i morsetti di fissaggio del manubrio.
- 3°. Le estremità del manubrio devono essere chiuse con materiale solido o ricoperto di gomma.
- 4°. E' obbligatorio montare dei fermi (diversi dagli ammortizzatori di sterzo) che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo, per evitare lo schiacciamento delle dita del Conduttore.
- 5°. I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare lo schiacciamento delle dita del Conduttore.
- 6°. I paramani se utilizzati, devono essere di materiale resistente alle rotture, avere una apertura permanente per la mano; i paramani fissati ai due lati di ciascuna manopola devono intendersi regolari e utilizzabili.
- 7°. E' vietata la riparazione per saldatura dei manubri in lega leggera.

Art. 507 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

- 1°. Tutte le leve di comando (freni, frizione, ecc.) devono essere munite alle loro estremità di una sfera del diametro minimo di 16 mm.
- 2°. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva; può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm)

Art. 508 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

- 1°. Questo comando deve richiudersi automaticamente quando il Conduttore abbandona la manopola del gas.
- 2°. I motocicli devono essere equipaggiati di un interruttore o un bottone funzionante, che si trova sul manubrio (a portata di mano), che spenga il motore.

Art. 509 - POGGIPIEDI

- 1°. I poggiapiedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
- 2°. Le estremità dei poggiapiedi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8 mm.

Art. 510 - FRENI

- 1°. Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci, uno su ciascuna ruota, che funzionino indipendentemente.

Art. 511 - PNEUMATICI E CERCHI

- 1°. Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg/cm² e ad una sezione del pneumatico situata a 90° dal suolo.
- 2°. Ogni modifica del cerchio od ai raggi di una ruota integrale (presso fusa, stampata, colata, ecc.) così come sono forniti dal fabbricante del cerchio o della ruota, o ad un cerchio tradizionale scomponibile solo che per i raggi, fermi o bulloni di sicurezza, è vietata, salvo che per le viti di sicurezza utilizzate per ancorare il pneumatico al cerchio; se a questo scopo, il cerchio è modificato, i bulloni, le viti, ecc. devono essere fissati.

Art. 512 - PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

- 1°. E' proibito l'uso di pneumatici con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti. (ad eccezione di manifestazioni invernali approvate dalla C.S.N.).
- 2°. I pneumatici a spatola detti "Scoops" (nervature radiali continue) sono vietati.
- 3°. Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea del Pneumatico e del Cerchio (ETRO).
- 4°. I pneumatici anteriore e posteriore, devono riportare sul fianco l'indice di carico con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a 45 e l'indice di velocità con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a M.
- 5°. Gli pneumatici devono riportare stampata sul fianco una sigla "E" accompagnata dal numero di identificazione del paese di omologazione. Sigla e numero devono essere cerchiati o riquadrati.

- 6°. In alternativa, o in abbinamento all'omologazione "E" è ammessa la sigla "D.O.T." (Department Of Transportation), sempre stampata sul fianco del pneumatico.
- 7°. La profondità della scolpitura del pneumatico posteriore, misurata ad angolo retto sulla superficie del pneumatico deve risultare al massimo di 13 mm.

Art. 512.1 - PNEUMATICI CLASSE 50

- 1°. I pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 512 con esclusione del comma 7°.

Art. 512.2 - PNEUMATICI PER MINIENDURO E HARD RACE

- 1°. I pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 512 con esclusione dei commi 4°, 5°, 6°, 7°.

Art. 512.3 - PNEUMATICI CHIODATI

- 1°. L'utilizzo dei pneumatici chiodati sarà definita nel Regolamento Particolare della manifestazione. L'utilizzo dei pneumatici chiodati dovrà essere approvato dalla Giuria o dal Direttore di Gara, in base allo stato del percorso.
- 2°. Sono autorizzati solo gli pneumatici chiodati disponibili nelle reti commerciali e al dettaglio. Essi devono figurare nel catalogo del fabbricante di pneumatici o sui listini di vendita al pubblico.
- 3°. Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, il metodo di montaggio, etc. devono essere conformi al Codice della Strada

Art. 513 - TARGHE PORTANUMERO

- 1°. Su ogni motociclo, sono obbligatorie tre targhe porta numero che rispettino le seguenti specifiche:
 - a) una targa deve essere posta anteriormente, le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo, rivolte verso l'esterno ed in posizione verticale;
 - b) devono essere fissate in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del Conduttore in posizione di guida;
 - c) Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.
- 2°. Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari, le dimensioni minime delle cifre devono essere:
 - a) altezza: 85 mm
 - b) larghezza di ogni cifra: 60 mm
 - c) larghezza dei tratti: 18 mm
 - d) spazio tra le cifre: 15 mm

Art. 514 - DISPOSITIVI ELETTRICI

- 1°. L'energia elettrica deve essere fornita dall'impianto di bordo con ricarica.
- 2°. Non è ammesso il funzionamento con la sola batteria.

Art. 515 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 1°. Se durante la gara, un C.d.G. constata un difetto ad un motociclo e che potrebbe costituire un pericolo per gli altri Conduttori, lo notificherà al Direttore di Gara o al suo sostituto; è loro responsabilità escludere il motociclo dalla corsa.

Art. 516 - INDUMENTI E CALZATURE

- 1°. Durante la gara, i Conduuttori dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle (o di materiale equivalente): pantaloni lunghi, maglia e/o giacca a maniche lunghe, stivali fino al ginocchio e guanti.
- 2°. È consigliato indossare una protezione dorsale o un gilet con delle protezioni anteriori e posteriori.
- 3°. Per tutti i Conduuttori inferiori di 18 anni è obbligatorio indossare pettorina e paraschiena. È consigliato per gli stessi Conduuttori l'uso del collarino

Art. 517 - CASCO

- 1°. Durante le gare di enduro, i Conduuttori devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente e in buono stato
- 2°. Quando un Conduuttore è in sella ad un motociclo, il suo casco deve essere correttamente fermato con cinturino.

Art. 517.1 - OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

- 1°. Per tutte le gare di enduro la FMI ritiene validi i caschi con omologazione valida.
- 2°. La targhetta di omologazione riporta una "E" maiuscola seguita da un numero che indica il paese che ha rilasciato l'omologazione. Sulla targhetta sono riportati due serie di numeri, le prime due cifre della prima serie sono la versione dell'omologazione. I caschi possono essere utilizzati con versione dell'omologazione 01 - 02 - 03 - 04 - 05.
- 3°. La rispondenza del casco usato alla validità dell'omologazione, specie in caso di occultamento di precedenti urti con riverniciature o altri artifici per superare il controllo, è lasciata alla piena responsabilità del Conduuttore.

Art. 518 - VERIFICHE

- 1°. Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i Conduuttori dovranno personalmente essere presenti per l'identificazione e il controllo delle Licenze.
- 2°. Ogni partecipante che non si presenti personalmente alle verifiche sportive, sarà escluso dalla manifestazione.
- 3°. Ai controlli di fine gara, per ciascun motociclo possono presenziare due persone compreso il Conduuttore.

Art. 519 - PROVE FONOMETRICHE

- 1°. La rumorosità dovrà essere contenuta nei limiti sotto indicati e verrà controllata con un fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del tubo di scarico, ad un angolo di 45° (± 10°) misurato dalla linea mediana della parte terminale del medesimo e ad una altezza di 20 cm. minimo dal suolo. Se questo non fosse possibile, la misura potrà essere effettuata inclinando a 45° verso l'alto il microfono.
- 2°. Il Conduuttore deve mantenere il proprio motore in funzione con il cambio in folle e deve gradualmente aumentare il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto. Le misure fonometriche devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende sia dalla velocità media del pistone, sia dalla corsa del pistone (per i valori vedi tabella relativa).

- 3°. Il livello del rumore per i motori pluricilindrici deve essere misurato a ogni estremità dei tubi di scappamento
- 4°. I RPM dipendono dalla velocità media del pistone corrispondente al ciclo del motore. I RPM sono espressi dall'equazione seguente:

$$N = \frac{30Xvm}{C}$$

- N = RPM richiesti per il motore
 vm = velocità media del pistone in m/s
 C = corsa del pistone in mm

Corsa in mm	Giri Motore	Corsa in mm	Giri Motore	Corsa in mm	Giri Motore	Corsa in mm	Giri Motore
30	13000	48	8125	66	5909	84	4643
31	12581	49	7959	67	5821	85	4588
32	12188	50	7800	68	5735	86	4535
33	11818	51	7647	69	5652	87	4483
34	11471	52	7500	70	5571	88	4432
35	11143	53	7358	71	5493	89	4382
36	10833	54	7222	72	5417	90	4333
37	10541	55	7091	73	5342	91	4286
38	10263	56	6964	74	5270	92	4239
39	10000	57	6842	75	5200	93	4194
40	9750	58	6724	76	5132	94	4149
41	9512	59	6610	77	5065	95	4105
42	9286	60	6500	78	5000	96	4063
43	9070	61	6393	79	4937	97	4021
44	8864	62	6290	80	4875	98	3980
45	8667	63	6190	81	4815	99	3939
46	8478	64	6094	82	4756	100	3900
47	8298	65	6000	83	4699	101	3861

Art. 519.1 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

- 1°. Il rumore di fondo non deve superare un livello di 80 decibel in un raggio di 5 Mt. dal motociclo, durante le operazioni di verifica (vedi anche fig. 9 - N.N.).
- 2°. Gli strumenti utilizzati per i controlli del rumore devono essere conformi alle norme internazionali IEC 651, grado 1 o grado 2.
- 3°. Correzione:
 - a) Strumento di tipo 1: sottrarre 1 dB/A
 - b) Strumento di tipo 2: sottrarre 2 dB/A
- 4°. Il Fonometro deve essere munito di un calibratore per il controllo e l'aggiustamento del Fonometro durante i periodi di utilizzo.

- 5°. Data l'influenza della temperatura ambientale sui controlli del rumore, tutte le cifre sono esatte a 20°C.
- 6°. Per i controlli effettuati a temperature inferiori a 10°C, ci sarà una tolleranza di +1 dB/A.
- 7°. Per i controlli effettuati a temperature inferiori a 0°C, la tolleranza sarà di +2 dB/A.
- 8°. I test non si effettueranno in caso di pioggia o di umidità eccessiva. I motocicli considerati eccessivamente rumorosi dovranno essere testati individualmente se le condizioni lo permettono.
- 9°. Nel caso di presenza di vento moderato, i motocicli dovranno essere rivolti verso il vento (i rumori meccanici si dirigeranno in avanti, lontano dal microfono).
- 10°. Dovranno essere utilizzati degli strumenti di misura a risposta "lenta".
- 11°. La posizione A sarà inserita sul comando dello strumento di misura del suono.
- 12°. Arrotondare sempre all'unità inferiore: 94.9 dB/A = 94 dB/A
- 13°. Tutte le tolleranze sono cumulative.

Art. 519.2 – LIMITI DI RUMORE IN VIGORE

- 1°. Enduro, Hard Race: (94 dB/A misurati a 13 m/sec).
- 2°. MiniEnduro (94 dB/A misurati a 8.000 giri).