

# FMI 2011 *Enduro*

---



FMI 1911  
2011

## 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 1997 che saranno considerati CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno di età.
- 2°. Per i nati nel 2003 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 2003 al 97
  - b) CADETTI nati negli anni dal 97 al 93
  - c) JUNIOR nati negli anni dal 92 al 88
  - d) SENIOR nati negli anni dal 87 al 78
  - e) MAJOR nati negli anni dal 77 al 64
  - f) VETERAN nati negli anni dal 63 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°. Le tabelle portanumero devono rispettare le seguenti colorazioni in qualsiasi manifestazione:
- 2°. I Conduuttori con titolo di merito ELITE devono avere tabelle porta numero ROSSE in qualsiasi manifestazione
- 3°. I Conduuttori con titolo di merito ASSOLUTI devono avere tabelle porta numero VERDI in qualsiasi manifestazione
- 4°. I Conduuttori con Licenza Fuoristrada senza titolo di merito devono avere tabelle porta numero GIALLE
- 5°. I Conduuttori con Tesserata Sport devono avere tabelle porta numero BIANCHE in qualsiasi manifestazione.

**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°. Il R.P. ed il programma della manifestazione, possono essere modificati solamente per causa di forza maggiore, dalla Giuria e ove non prevista dal Direttore di Gara, sempre nel rispetto della normativa federale
- 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. 35 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°. È 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. sono 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. 13
- 4°. I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
- 5°. Le sole verifiche tecniche possono essere effettuate da un incaricato del Conduuttore.
- 6°. È compito e responsabilità del Conduuttore controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 7°. Gli Organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 8°. Ogni Conduuttore in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo
- 9°. A fine manifestazione potrà essere controllato:
  - a) che numero 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. **Non è ammessa la partecipazione con autorizzazione per l'esercitazione di guida (foglio rosa);**

- 10°. In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze di cui al comma precedente del presente Art., il Conduttore 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 Conduttore sarà escluso dalla manifestazione
- 11°. **L'assicurazione verrà considerata scaduta alla data riportata sull'attestato.**

#### Art. 7.2 - PROVA FONOMETRICA

- 1°. Quando prevista saranno sottoposti alla prova i motocicli dei conduttori che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, e almeno il 20% dei conduttori presenti alle O.P.
- 2°. Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a 13 m/sec.
- 3°. **Il limite fonometrico per motocicli di 50 cc è di 94 dB/A misurati a 8.000 giri.**
- 4°. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia di cui all'Art. 519.
- 5°. Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purchè 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 Conduttore 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. In questi controlli è concessa una tolleranza di 2 dB rispetto al limite previsto. Il Conduttore che superi il limite previsto aumentato della tolleranza di cui sopra, alla prima volta sarà penalizzato di 60 secondi, alla seconda volta sarà escluso dalla classifica giornata.
- 4°. Al Conduttore cui viene effettuato il controllo fonometrico vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del Conduttore nel C.O. successivo al controllo fonometrico
- 5°. Lo scambio di motocicli tra conduttori è vietato.

#### Art. 8 - ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza è composta da:

##### Art. 8.1 - PARCO CHIUSO

- 1°. Il parco chiuso è regolato dalle seguenti norme:
- 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 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 conduttori, 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;

- d) l'ingresso e l'uscita devono essere chiaramente indicate.
- e) gli Ufficiali di Gara addetti al controllo devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai conduttori;
- f) i motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere senza alcun tipo di copertura, con il silenziatore senza nessun tipo di chiusura rimovibile (tappi e altro)
- g) dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria T.M. al C.O. posto all'ingresso al P.C., ogni Conduttore deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento all'interno.
- h) quando il P.C. non sia nelle immediate vicinanze della zona delle Operazioni Preliminari o della zona di arrivo, è consentito ai conduttori raggiungerlo con il motore in moto entro un tempo limite indicato nel Regolamento Particolare o con un comunicato del Direttore di Gara.
- i) al termine della gara i motocicli dei conduttori 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.
- 2°. Nel P.C. è vietato (sanzione l'esclusione):
- a) toccare il motociclo di altri Conduttori;
- b) effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
- c) accendere il motore;
- d) fumare;
- e) fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.
- 3°. In regime di P.C., al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli all'interno del P.C., restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione con le seguenti limitazioni:
- a) fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo concorrente
- b) fino a 1 ora dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente
- 4°. **Il regime di Parco Chiuso può essere previsto:**
- a) dall'inizio delle O.P. al termine della manifestazione;
- b) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine della manifestazione;
- c) dall'arrivo del primo concorrente al termine della manifestazione;
- 5°. **Il regime di Parco Chiuso può non essere previsto, nel qual caso:**
- a) ogni concorrente è libero di andarsene portando con se il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature e se previsto, effettuata la prova fonometrica;
- b) un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità;
- c) viene concessa deroga all' Art. 81.1 del R.M.M., modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo";
- d) i concorrenti soggetti di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

##### Art. 8.2 - AREA DI PARTENZA

- 1°. È una piccola zona recintata dove i Conduttori attendono il segnale di partenza al limite della quale si trova la linea di partenza.

- 2°. In questa area non è consentito effettuare lavori, sanzione l'esclusione;
- 3°. In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 60 secondi di penalità;
- 4°. È vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)
- 5°. **È vietato disperdere liquidi nell'area di partenza**

#### 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°. È vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario. Ai conduttori che non rispetteranno il divieto sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
  - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
  - b) esclusione
  - c) ammenda da € 50 a € 500
- 5°. Il Conduttore che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 6°. La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'Organizzazione e ai rappresentanti della Giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori (R.M.M. Capitolo XIII Art. 87) vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
  - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
  - b) esclusione
  - c) ammenda da € 50 a € 500
- 7°. Sono esclusi dal comma precedente i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dalla giuria, o quando non presente dal Direttore di Gara, sui quali è consentito circolare con motocicli in regola con il codice della strada.

#### Art. 9.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 1°. I Conduttori devono rispettare le regole del Codice della Strada ed eventuali disposizioni locali durante la Gara. Ogni Conduttore 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.P.
  - 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 Conduttori 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 Conduttore 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 Conduttore è punito con l'esclusione.

#### Art. 9.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

- 1°. Il Conduttore, 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°. **Sono vietati i C.P. volanti**

#### 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 ai C.O. dai conduttori saranno discusse dalla giuria e, ove non prevista, a discrezione del Direttore di Gara.
- 3°. Non è 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 Conduttore 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 Conduttore fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.
- 4°. Il tempo impiegato dal Conduttore nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclista passa la linea di rilevamento tempo.
- 5°. Il Conduttore 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, sanzione 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.
- 12°. I piloti che nonostante risultano ritirati o non transitati a tutti i C.O., che continuano ad effettuare le P.S., incorrono nelle seguenti sanzioni:
  - a) ammenda da € 50 a € 500
  - b) deferimento al Giudice Unico

#### 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, o del Direttore di Gara
  - 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)
  - a) 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, diversamente incorre in 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 sanzionato con:
  - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
  - b) esclusione

#### 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.

#### 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 motociclista 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, può 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 alla bandiera gialla di 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, **previa autorizzazione del Direttore di Gara**
- 4°. Il Conduttore ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni:
  - a) **ammenda da € 50 a € 500**
  - b) deferimento 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 alla Giuria, e ove non prevista 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.  
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°. 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.
- 5°. È obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.  
La sanzione per il mancato rispetto 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.
- 6°. Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, sanzione l'esclusione.
- 7°. I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice, è proibito, sanzione l'esclusione.
- 8°. Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al Conduttore, sanzione 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.
- 9°. La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.
- 10°. Tutti i lavori di saldatura sono vietati sanzione l'esclusione
- 11°. 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.
- 12°. 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.
- 13°. I pneumatici possono essere sostituiti solo nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle.  
Tale operazione deve essere effettuata dal Conduttore, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al Conduttore le attrezzature necessarie.
- 14°. 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, tra la bandiera bianca e quella gialla. La sanzione 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, sanzione l'esclusione
- 4°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, sanzione l'esclusione
- 5°. È proibito, al Conducente, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, sanzione 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 Conducente 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 Conducente 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 Conducente 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 Conducente che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.
- 2°. Ogni Conducente 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°. È vietato, ad un Conducente ritirato, percorrere in motociclo le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione. Questa infrazione comporta le penalità di cui all'Art. 10 comma 12 e, qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il Conducente non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo.

- 4°. Un Conducente ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella marcia a un cronometrista o a un Ufficiale di Gara **sanzione un'ammenda di € 50**

**Art. 17 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO**

- 1°. Un Conducente 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 Conducente 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°. **La discrezionalità delle sanzioni elencate nel presente regolamento è di competenza della Giuria e ove non prevista del Direttore di Gara.**
- 2°. Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le Norme Sportive Generali ed il R.M.M.

**Art. 18.1 - RESPONSABILITÀ OGGETTIVA**

Vedi R.M.M.  
Capitolo XIII Articolo 87 - Regolamento disciplinare.

**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 (R.M.M. Art.31.2). Non è ammessa nemmeno l'estrapolazione dei risultati.

**Art. 18.3 - CAMPIONATI REGIONALI**

- 1°. **I campionati regionali dovranno obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'1 al 18. e dal 501 al 519**
- 2°. **Tali articoli se riportati sui regolamenti regionali lo devono essere totalmente ed integralmente. Ogni deroga a tali articoli dovrà essere preventivamente autorizzata dalla CSN.**

**Art. 18.3.1 - DEROGHE**

- 1°. **Deroghe in merito a tali articoli devono essere inserite nel regolamento regionale con lo stesso numero di articolo e riportati per intero nella versione modificata.**

**Art. 18.3.2 - CATEGORIE**

- 1°. **Nella stesura delle categorie dovranno essere obbligatoriamente rispettate quelle espone dall'art, 2.1, se necessario unificando due o più categorie ma senza variare i limiti di età. Es. non potrà essere prevista una categoria under 21 o under 20, ma sarà ammessa una categoria cadetti o under 23 (che unifica Cadetti e Junior).**



## Art. 18.3.3 - CLASSI

- 1°. Nella stesura delle classi i limiti di cilindrata dovranno rispettare quelle esposte nello specchietto sottostante, se necessario unificando due o più classi ma senza variare i limiti di cilindrata Es i 200 2t e i 144 2t dovranno sempre essere inseriti nella stessa classe dei 250 2t.

CLASSE	SIGLA	CILINDRATA
125	B	Fino a 125 2T
124 4t	Y	Fino a 125 4T
125 Under 23 o Cadetti	A	Fino a 125 2T
250	C	Oltre 125 2T
250 4T	D	Oltre 125 4t - fino a 250 4T
450 4T	F	Oltre 250 4t - fino a 450 4T
500 4T	G	Oltre 450 4T
ELITE	E	TUTTE
E1	1	Fino a 125 2T - 250 4T
E2	2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t
E3	3	oltre 250 2t - oltre 450 4t
50	Z	50

## Art. 18.3.4 - REGOLAMENTO PRESTAMPATO

- 1°. Ogni Co.Re. può deliberare in merito agli argomenti trattati dall'art. 19 e suoi sottoarticoli.

## 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 non essere accettate.
- 2°. Le tasse d'iscrizione esposte nel presente regolamento sono già scontate del 50% ed applicate solamente a conduttori in possesso di motocicli con marchio associato al promoter. Ai conduttori di motocicli con marchio non associato, verrà applicata la tassa intera, così come ai team (squadre B) non associati al promoter.
- 3°. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.) debbono essere comunicati al promoter entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. Oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di € 50,00.
- 4°. Le iscrizioni, sia agli interi campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE
- 5°. Le iscrizioni agli interi campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.
- 6°. 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

- 1°. Titoli assegnati:
- Assoluto (compresi stranieri che concorrono al titolo)
  - 125 B (da oltre 50 cc a 125 cc 2t) riservata a conduttori nati dal 95 al 88
  - 250 C (da oltre 50 cc 2t)
  - 250 4t D (fino a 250cc 4t)
  - 450 4t F (da oltre 250 cc a 450 cc 4t)
  - 500 4t G (da oltre 450 cc 4t)
  - unica stranieri S non attribuisce titolo (qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
  - squadre A (esclusi stranieri)
  - squadre B (possono far parte anche conduttori stranieri e facenti parte di squadre A)
- 2°. Conduttori ammessi:
- con LICENZA ELITE
  - con Licenza FUORISTRADA, in possesso di titolo di merito ASSOLUTI
- 3°. Conduttori stranieri: ammessi quelli in possesso di una delle seguenti licenze
- Licenza ELITE
  - Licenza nazionale di un paese aderente alla UEM con nulla osta della federazione che la ha rilasciata
  - Licenza internazionale con nulla osta della federazione che la ha rilasciata
  - L'ordine di partenza, nelle rispettive cilindrata, 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:
- giro della durata di 90 minuti circa
  - 4 giri / 3 giri seconda giornata (dove prevista)
  - 1 prova cross
  - 1 prova enduro
  - 1 prova estrema
  - partenza ore 9
  - prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza
  - apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.
  - area training aperta dall'inizio delle O.P. con obbligo di ambulanza presente**
- 8°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza, in base alla classifica di Campionato aggiornata alla prova precedente
- Classe 125 B dal n° 1
  - Classe 250 C dal n° 101
  - Classe 250 4T D dal n° 201
  - Classe 450 4T F dal n° 301
  - Classe 500 4T G dal n° 401
- 9°. Alla prima prova partiranno nell'ordine: 125 - 250 - 250 4t - 450 4t - 500 4t
- 10°. L'avvicendamento delle classi alla partenza sarà a rotazione ed i numeri che identificano le classi non varieranno.
- 11°. Contributo:
- € 7.000 per gare di una giornata
  - € 10.000 per gare di due giornate
- 12°. 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°. Montepremi: € 27.000 complessivi sulla classifica finale individuale a carico FMI
- 14°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)
- INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
  - Euro 65 per ogni giornata di gara
  - Euro 65 per ogni manifestazione Squadre A - B
  - INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
  - Euro 85 per ogni giornata di gara
  - Euro 85 per ogni manifestazione Squadre A - B

#### Art. 19.2 - COPPA ITALIA

- 1°. Da disputarsi in abbinamento ai Campionati Assoluti D'Italia. A discrezione della giuria potranno effettuare un giro in meno rispetto agli Assoluti d'Italia.
- 2°. Classi previste:
- Cadetti (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
  - Junior (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
  - Senior (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)
  - Major (con motociclo di qualsiasi cilindrata 2t e 4t)

- 3°. Saranno ammessi conduttori con Licenza JUNIORES (dopo il compimento del 14° anno) e FUORISTRADA con motocicli fino a 50 cc 2t anche in possesso di titolo di merito, solo su indicazione del Comitato Enduro e/o Settore Tecnico.
- 4°. Conduttori ammessi: con Licenza FUORISTRADA esclusi quelli con titolo di merito ASSOLUTI fino al raggiungimento del numero complessivo di 180 conduttori, compresi i partecipanti ai Campionati Assoluti D'Italia. Il limite potrà essere superato solo con parere favorevole del comitato enduro.
- 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:
- Classe Cadetti C dal n° 501
  - Classe Junior J dal n° 601
  - Classe Senior S dal n° 701
  - Classe Major M dal n° 801
- 6°. Il primo della classifica finale di ogni classe avrà il titolo di merito Assoluti per i due anni successivi.
- 7°. Tasse d'iscrizione: già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)
- INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
  - Euro 55 per ogni giornata di gara
  - INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
  - Euro 70 per ogni giornata di gara

#### Art. 19.3 - CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23

- 1°. Titoli Assegnati:
- 50 Z anni 95 - 96 - 97 (al compimento del 14° anno) (fino a 50 cc 2t)
  - 125 4 tempi Y anni 93 - 94 - 95 (fino a 125 c.c. 4t)
  - 125 Cadetti A anni 93 - 94 - 95 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c. 2t)
  - 125 Junior B anni dal 88 al 92 (oltre 50 c.c. 2t - fino a 125 c.c.2t)
  - 250 C anni dal 88 al 93 (oltre 125 c.c. 2t)
  - 4t Q anni dal 88 al 93 (motocicli 4t qualsiasi cilindrata)
  - Lady L conduttori di sesso femminile con qualsiasi Licenza fuoristrada
  - squadre A (solamente conduttori appartenenti a classi con almeno 5 conduttori verificati)
  - squadre B (possono far parte anche conduttori facenti parte di squadre A)
- 2°. Conduttori ammessi:
- Con Licenza FUORISTRADA, nati negli anni dal 88 al 97 (dopo il compimento del 14° anno) esclusi i conduttori stranieri
  - Con Licenza JUNIORES nati nel 1997 dopo il compimento del 14° anno
- 3°. I conduttori con Licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.
- 4°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro e su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai conduttori ammessi
- 5°. Numero massimo: sono ammessi tutti i conduttori 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.  
 g) **area training aperta dall'inizio delle O.P. con obbligo di ambulanza presente**
- 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 (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
- 8°. Contributo: €2.500 per ogni manifestazione di 1 giornata. Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto nessun contributo. 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°. Montepremi: €5.900 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI
- 10°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)  
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO  
 • Euro 55 per ogni giornata di gara  
 • Euro 55 per ogni manifestazione Squadre A - B  
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA  
 • Euro 70 per ogni giornata di gara  
 • Euro 70 per ogni gara Squadre A - B
- Art. 19.4 - CAMPIONATO ITALIANO SENIOR
- 1°. Da disputarsi in abbinamento al Campionato Italiano Under 23
- 2°. 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 conduttori facenti parte di squadre A)
- 3°. Conduttori ammessi:  
 a) con Licenza FUORISTRADA nati negli anni dal 78 al 87, esclusi i conduttori stranieri.

- 4°. I conduttori con Licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo.
- 5°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro e su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai conduttori ammessi
- 6°. Numero massimo: sono ammessi tutti i conduttori iscritti all'intero campionato entro i termini previsti. Nel caso gli iscritti al campionato non arrivino a 300 (compresi under 23), verranno accettate iscrizioni fino al raggiungimento di tale numero.
- 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 (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
- 8°. Montepremi: € 4.500 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI
- 9°. Tasse d'iscrizione: già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)  
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO  
 • Euro 55 per ogni giornata di gara  
 • Euro 55 per ogni manifestazione Squadre A - B  
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA  
 • Euro 70 per ogni giornata di gara  
 • Euro 70 per ogni gara Squadre A - B
- Art. 19.5 - CAMPIONATO ITALIANO MAJOR
- 1°. Titoli assegnati:  
 a) Elite (Licenza Elite)  
 b) Master 1 - nati dal 77 al 71 - fino 125 2t - fino 250 4t  
 c) Master 2 - nati dal 77 al 71 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t  
 d) Master 3 - nati dal 77 al 71 - oltre 250 2t - oltre 450 4t  
 e) Expert 1 - nati dal 70 al 64 - fino 125 2t - fino 250 4t  
 f) Expert 2 - nati dal 70 al 64 - da oltre 125 a 250 2t - da oltre 250 a 450 4t  
 g) Expert 3 - nati dal 70 al 64 - oltre 250 2t - oltre 450 4t  
 h) Veteran - nati dal 63 al 60 - qualsiasi cilindrata 2t e 4t  
 i) SuperVeteran - nati dal 59 e prec - qualsiasi cilindrata 2t e 4t  
 j) squadre A (solamente conduttori appartenenti a classi con almeno 5 conduttori verificati - i conduttori della classe Elite non possono far parte delle squadre A)  
 k) squadre B (possono far parte anche conduttori facenti parte di squadre A - non possono far parte conduttori della classe Elite)
- 2°. Nella classe ELITE parteciperanno al Campionato Italiano Major, indipendentemente dalla cilindrata del proprio motociclo, quei conduttori in possesso di Licenza ELITE.
- 3°. Conduttori ammessi:  
 a) con Licenza FUORISTRADA nati nell'anno 77 e precedenti  
 b) con Licenza ELITE nati nell' anno 77 e precedenti

- 4°. Conduttori stranieri: solo quelli in possesso della Licenza italiana ELITE senza concorrere al titolo né prendere punti di campionato
- 5°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro e su indicazione del Moto Club organizzatore, da inserire in aggiunta ai conduttori ammessi
- 6°. Numero massimo: sono ammessi tutti i conduttori iscritti all'intero campionato entro i termini previsti. Nel caso gli iscritti al campionato non arrivino a 300, verranno accettate iscrizioni fino al raggiungimento di tale numero.
- 7°. 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.  
 g) **area training aperta dall'inizio delle O.P. con obbligo di ambulanza presente**
- 8°. 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 |
- 9°. Contributo: € 2.500 per ogni manifestazione di 1 giornata. Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto nessun contributo. 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°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)  
 a) **INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO**  
 • Euro 55 per ogni giornata di gara  
 • Euro 55 per ogni manifestazione Squadre A - B  
 b) **INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA**  
 • Euro 70 per ogni giornata di gara  
 • Euro 70 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 si fa riferimento all'Art. 71 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 (Presidente)  
 b) Commissario Delegato  
 c) Direttore di Gara  
 d) Direttore di Percorso nominato dal Comitato Enduro (senza diritto di voto)
- 2°. Terze persone possono assistere alle riunioni di Giuria, su invito del Presidente, senza diritto di voto

#### Art. 19.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

- 1°. La Giuria può:  
 a) autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, solamente per causa di forza maggiore, sempre nel rispetto della normativa federale;  
 b) deliberare, attraverso il C.d.G., su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione con riserva di ulteriore diritto di appello;  
 c) comminare, attraverso il C.d.G., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti;  
 d) decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.
- 2°. La giuria ha inoltre 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) 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 13,30 alle 15.30
  - b) verifiche tecniche dalle 10,00 alle 12,00 e dalle 13,30 alle 16,00
  - c) briefing entro le ore 18,00
- 2°. 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

**Art. 19.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO:**

- 1°. Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla F.M.I./ Promotore. Ogni concorrente ha l'obbligo di usarle. Il mancato utilizzo comporta il versamento di € 500 alla F.M.I./ Promotore. Diversamente verrà escluso dalla manifestazione.

**Art. 19.9 - TRANSPONDER**

- 1°. In fase di verifiche amministrative al Conduttore 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 Conduttore 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 Conduttore 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 avranno un mezzo di assistenza appartenente al team nell'area paddock, 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, ad eccezione dei campionati Minienduro ed Under 23, per cui verrà effettuato uno scarto nelle classifiche individuali allo scopo di permettere una migliore frequentazione scolastica.
- 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.
- 4°. Esempio:  
 CONDUTTORE A = 28'33" - 1° 25 punti  
 CONDUTTORE B = 28'33" - 1° 25 punti  
 CONDUTTORE C = 30'00" - 3° 16 punti
- 5°. 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.
- 6°. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.
- 7°. 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.
- 8°. 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°. È obbligo per i conduttori e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto. Sanzione 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 abbinata 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°. Conduttori ammessi con Licenza:
  - a) FUORISTRADA nati nell'anno 97 (al compimento del 14° anno) e precedenti
  - b) JUNIORES nati nell'anno 97 dopo il compimento del 14° anno
  - c) ELITE nati nell'anno 97 (al compimento del 14° anno) e precedenti

**SOLO SE INSERITI IN RAPPRESENTATIVE REGIONALI**
- 3°. Gare: 1 di un giorno
- 4°. Classi previste
  - a) ELITE (Licenza ELITE)

**SOLO SE INSERITI IN RAPPRESENTATIVE REGIONALI**

  - b) VETERAN (nati dal 63 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 conduttori 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 Conduttore 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 Conduttore fa fede il luogo di residenza.
- 10°. Un Conduttore 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 conduttori che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di moto club o individualmente.
- 12°. Contributo Federale: €3.500 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: già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)

- a) Euro 55 per ogni giornata di gara
- b) Euro 55 per squadre di regione
- c) Euro 55 per squadre di regione under 23
- d) Euro 55 per squadre di Moto Club

Art. 20.1 – MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni dei conduttori 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..
- 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°. È 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)

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 conduttori 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 2003 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 2002 e 2003
  - b) ESORDIENTI nati negli anni 99 – 2000 – 2001
  - c) ASPIRANTI nati negli anni 97 - 98 - 99 - 2000

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 Conduttori devono essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (Conduttore in sella). È vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, durante tutte le fasi della gara, sanzione 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 Conduttore
- 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 MONO    | Cilindrata massima 50 cc 2t - 110cc 4t mono marcia                |
| b) BABY SPRINT  | Cilindrata massima 65 cc 2t - 110cc 4t                            |
| c) ESORDIENTI   | Cilindrata massima 65 cc 2t - 110cc 4t                            |
| d) ASPIRANTI 50 | Cilindrata massima 50 cc 2t - 110 cc 4t                           |
| e) ASPIRANTI 85 | Cilindrata da 55 cc 2t a 85 cc 2t - da 111 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°. È vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario sanzione:
- |    |                                       |
|----|---------------------------------------|
| a) | penalizzazione fino a un max 5 minuti |
| b) | esclusione                            |
- 4°. L'intero percorso deve essere sorvegliato da Ufficiali di Percorso in motociclo che lo percorrano continuamente insieme ai conduttori 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°. È fatto divieto ai conduttori:
- |    |   |
|----|---|
| 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 PENALITÀ AI C.O.

Vedi Art. 11.3

Art. 111.4 - TEMPO MASSIMO

Vedi Art. 11.4

A

Art. 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 - RIFORMIMENTI

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 Articolo 87- Regolamento disciplinare

Art. 118.2 - ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI

Vedi Art. 18.2

Art. 118.3 - CAMPIONATI REGIONALI

- 1°. I campionati regionali dovranno obbligatoriamente rispettare tutti gli art dal 101 al 118. e dal 501 al 519
- 2°. Tali articoli se riportati sui regolamenti regionali lo devono essere totalmente ed integralmente. Ogni deroga a tali articoli dovrà essere preventivamente autorizzata dalla CSN.

Art. 118.3.1 - DEROGHE

- 1°. Deroghe in merito a tali articoli devono essere inserite nel regolamento regionale con lo stesso numero di articolo e riportati per intero nella versione modificata.

Art. 118.3.2 - CATEGORIE

- 1°. Nella stesura delle categorie dovranno essere obbligatoriamente rispettate quelle esposte dall'art, 102.1, se necessario unificando due o più categorie ma senza variare i limiti di età.

Art. 118.3.3 - CLASSI

- 1°. Nella stesura delle classi i limiti di cilindrata dovranno rispettare quelle esposte dall'Art. 107.4, se necessario unificando due o più classi ma senza variare i limiti di cilindrata Es i nati nel 2001 dovranno sempre gareggiare con moto max 65 2t e 110 4t

Art. 118.3.4 - REGOLAMENTO PRESTAMPATO

- 1°. Ogni Co.Re. può deliberare in merito agli argomenti trattati dall'art. 119 e sui sottoarticoli.

## 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 non essere accettate.
- 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 35 per ogni manifestazione Squadre A
  - b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
    - Euro 45 per ogni giornata di gara
    - Euro 45 per ogni manifestazione Squadre A

## Art. 119.1 - MODALITA' DI SVOLGIMENTO

- 1°. Prove previste: 5
- 2°. Classi previste:
  - a) Baby mono anni 2002- 2003 fino a 50 2T - fino a 110 4T mono marcia
  - b) Baby sprint anni 2002- 2003 fino a 65 2T - fino a 110 4T
  - c) Esordienti anni 99 - 2000 - 2001 fino a 65 2T - fino a 110 4T
  - d) Aspiranti 50 anni 97 - 98 - 99 - 2000 fino a 50 2T - fino a 110 4T
  - e) Aspiranti 85 anni 97 - 98 - 99 - 2000 da 55 fino a 85 2T - da 111 4t fino a 150 4T
  - f) Squadre A (esclusi Baby Mono)
- 3°. Conduttori ammessi: con Licenza JUNIORES e FUORISTRADA anni dal 97 al 2003
- 4°. Tipologia di gara
  - a) 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 14 alle ore 17.30 del giorno precedente la gara con obbligo di presenza ambulanza
- partenza ore 9.00
- O.P. il giorno precedente la gara dalle ore 14.30 alle ore 17.00.
- Parco Chiuso al momento delle O.P.

b) Enduro Country

- 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

- 5°. 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

- 6°. Contributo:

- a) € 3.500 per ogni manifestazione di Mini Enduro
- b) € 2.000 per ogni manifestazione di Mini Enduro Country

- 7°. 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
- 8°. Montepremi: € 5.900 complessivi sulla classifica finale a squadre a carico FMI.

## 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 14.30 alle ore 17.00
- 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 conduttori 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 Conduttore 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

## Art. 120 - TROFEO DELLE REGIONI MINIENDURO

- 1°. Titoli assegnati:
  - a) Trofeo delle Regioni Minienduro
  - b) Trofeo delle Regioni Minienduro per Moto Club
- 2°. Conduttori ammessi: con Licenza JUNIORES e FUORISTRADA anni dal 97 al 2003
- 3°. Gare: 1 di un giorno
- 4°. Classi previste:
  - a) Baby mono anni 2002- 2003 fino a 50 2T - fino a 100 4T mono marcia  
NON PUO' FAR PARTE DELLA SQUADRA DI REGIONE
  - b) Baby sprint anni 2002- 2003 fino a 65 2T - fino a 110 4T
  - c) Esordienti anni 99 - 2000 - 2001 fino a 65 2T - fino a 110 4T
  - d) Aspiranti 50 anni 97 - 98 -99 -2000 fino a 50 2T - fino a 110 4T
  - e) Aspiranti 85 anni 97 - 98 - 99-2000 da 55 fino a 85 2T-da 111 4t fino a 150 4T
- 5°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni MiniEnduro verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 4 conduttori utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.
- 6°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni MiniEnduro per Moto Club verranno presi in considerazione i migliori 3 risultati su 3 utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.
- 7°. Ad ogni Conduttore inserito in una squadra di regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.
- 8°. Per la appartenenza ad una regione di un Conduttore fa fede il luogo di residenza.
- 9°. Un Conduttore facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.

- 10°. Verranno stilati due ordini di partenza e due classifiche distinte per conduttori che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di moto club o individualmente
- 11°. Contributo Federale: €3.500. Il contributo previsto 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
- 12°. Tasse d'iscrizione:
  - a) Euro 45 per ogni giornata di gara
  - b) Euro 45 per squadre di regione
  - c) Euro 45 per squadre di Moto Club

## Art. 120.1 - MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni dei conduttori 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 deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P..
- 3°. Ogni regione potrà iscrivere un massimo di 4 squadre al Trofeo delle Regioni.
- 4°. Ogni Moto Club potrà iscrivere un massimo di 4 squadre.

## Art. 120.2 - PREMIAZIONE

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

## REGOLAMENTO ENDURO

## PARTE SESTA

## Enduro Country

## Art. 201 - DEFINIZIONE

- 1°. Sono gare di durata da disputarsi su di un percorso ad anello di vario tipo (fettucciato, mulattiera, sterrato, 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 possesso di Licenza FUORISTRADA ed ELITE. valida per l'anno in corso.
- 2°. Può essere prevista la partecipazione individuale e/o di formazioni di due o più piloti che saranno sul tracciato uno alla volta utilizzando il testimone previsto dall'R.P.

## Art. 203 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

I conduuttori che compongono una formazione possono far parte di squadre diverse.

## 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°. È prevista la partecipazione di motocicli rispondenti al successivo Art. 207.1.

## Art. 207.1 - VERIFICHE TECNICHE

- 1°. Hanno lo scopo di verificare che i motocicli siano conformi. al presente regolamento ed al Regolamento Tecnico Enduro con esclusione di quanto previsto dall' art. 514. 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°. È 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. 207.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

- 1°. I C.d.G., il D.d.G. e gli Ufficiali Esecutivi, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli a fine gara.
- 2°. In mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore (Comma 3° del presente art.), il Conduuttore verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 3°. Al Conduuttore che durante la gara danneggerà e/o perderà il silenziatore verrà esposta la bandiera nera con un disco arancione e questi dovrà obbligatoriamente fermarsi e sostituirlo. Al Conduuttore che non rispetterà questa disposizione verrà esposta bandiera nera (esclusione).
- 4°. Al termine di ogni manches ai primi 3 piloti classificati e ad un altro pilota estratto a sorte sarà effettuata la prova fonometrica. Il CdsG e/o il DdG potranno decidere di sottoporre alla prova fonometrica altri conduuttori
- 5°. Al controllo fonometrico di fine gara è concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto i limiti massimi previsti, se un motociclo li supererà il Conduuttore sarà penalizzato di 60 secondi.
- 6°. Lo scambio di motocicli tra formazioni è vietato.

## 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.

## Art. 208.1 - PARCO CHIUSO

Vedi Art. 8.1

## Art. 209 - PERCORSO

- 1°. Il tempo impiegato dai conduuttori 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 conduuttori della classe MINI, ove previsti, dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro Conduuttore 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 formazione. 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. Nel caso di infortunio, il Conduttore che è in Zona Box deve raggiungere a piedi il compagno, prendere il testimone, tornare a piedi alla Zona Box e proseguire la gara seguendo la procedura abituale. Nel caso in cui la formazione partecipi con un solo motociclo, il Conduttore che è in zona box deve raggiungere a piedi il compagno nel punto dell'infortunio, prendere il testimone, il motociclo e proseguire.
- 3°. Il cambio di Conduttore al di fuori della Zona Box è punito con la squalifica della coppia, ad eccezione di quanto previsto dal comma precedente

**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 giri, in caso di parità i tempi delle due manche calcolando i giri ed il tempo della prima manche al giro precedente 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 e/o con il testimone); la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara è l'esclusione.
- 2°. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6, e 213.

**Art. 213 - ASSISTENZA**

- 1°. È 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°. È 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°. È 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, sanzione la squalifica.
- 2°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, sanzione l'esclusione
- 3°. È proibito, al Conduttore, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, sanzione 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°. **Possono essere anche previste prove di qualificazione a tempo con partenza individuale.**
- 3°. L'ordine di partenza per l'eventuale seconda manche corrisponderà all'ordine di arrivo della prima.

**Art. 215 - PARTENZA**

- 1°. La partenza avverrà a motociclo spento con il Conduttore che la sorregge stando in piedi di fianco o di fronte al motociclo stesso.
- 2°. I conduttori delle classi Mini Enduro partiranno allo stesso modo ma con motore acceso.

**Art. 215.1 - PROCEDURE DI PARTENZA**

- 1°. È obbligatorio concedere ai conduttori un giro di ricognizione del percorso dietro ad un marshall. Dopo i conduttori 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°. **Uno o più Ufficiali di Percorso addetti espongono la bandiera verde quando lo schieramento è ultimato ed il Direttore di Gara può dare il via.**
- 2°. Nel caso gli ufficiali di percorso addetti riscontrino una partenza anticipata da parte di uno o più conduttori, lo segnaleranno al Direttore di Gara.
- 3°. I conduttori autori della partenza anticipata saranno sanzionati con 2 minuti di penalità. Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati esponendo un cartello riportante il numero o i numeri dei conduttori interessati e la penalità applicata.

**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 Articolo 87- Regolamento disciplinare -

**Art. 218.2 - ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI**

Vedi Art. 18.2

**Art. 218.3 - CAMPIONATI REGIONALI**

- 1°. I campionati regionali dovranno obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'201 al 218. oltre al **Regolamento Tecnico Enduro con esclusione di quanto previsto dall'art.514**
- 2°. Ogni deroga a tali articoli dovrà essere preventivamente autorizzata dalla CSN.

**Art. 218.3.1 - DEROGHE**

Vedi Art. 18.3.1

**Art. 218.3.2 - CATEGORIE**

Vedi Art. 18.3.2

**Art. 218.3.3 - CLASSI**

Vedi Art. 18.3.3.

**Art. 218.3.4 - REGOLAMENTO PRESTAMPATO**

Vedi Art. 18.3.4.

**Art. 218.4 - DIREZIONE DI GARA**

- 1°. È 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 obbligatorio un servizio che utilizzi transponder.

**REGOLAMENTO ENDURO****PARTE SETTIMA****Enduro Sprint****Art. 301 - DEFINIZIONE "ENDURO SPRINT"**

- 1°. Le gare di Enduro Sprint sono manifestazioni motociclistiche promozionali che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi 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°. Possessori di Tessera Sport valida per l'anno in corso per cui è tassativamente esclusa l'acquisizione di punteggi e classifiche legate a Campionati / Trofei su più gare.

**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°. Il D.d.G. è il solo responsabile del fatto che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la manifestazione.
- 3°. Il C.d.G. non è previsto

**Art. 305 - ASSICURAZIONE (R.C.)**

Vedi Art. 5

**Art. 306 - NUMERO DEGLI ISCRITTI**

Vedi Art. 6

**Art. 307 - MOTOCICLI**

- 1°. È ammesso qualsiasi motociclo rispondente al **Regolamento Tecnico Enduro con esclusione di quanto previsto dall' art. 514**

**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.



**Art. 309 - PERCORSO**

- 1°. Il percorso di gara è limitato ad una sola Prova Speciale da effettuare tante volte quante previste dall'R.P..
- 2°. Tra una Prova Speciale e l'altra i motocicli dovranno restare nella Zona Box, o se prevista, nell'area Training.

**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.
- 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. Vedi Art. 12

**Art. 313 - ASSISTENZA**

- 1°. È 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°. È 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. Vedi Art. 13.1

**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.
- 2°. Il Conduttore che non segua la numerazione attribuita, a seconda della gravità, volontarietà e reiterazione, potrà essere punito con:
  - a) penalizzazione fino a un massimo di 5 minuti

**Art. 316 - RITIRI**

Vedi Art. 16

**Art. 318 - NORMA GENERALE**

Vedi Art. 18

**Art. 318.1 - RESPONSABILITA' OGGETTIVA**

Vedi R.M.M.

Capitolo XIII Articolo 87- Regolamento disciplinare

**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
207.3	Irregolarità alla prova fonometrica al controllo di fine gara	60
8 108	Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza	60
9 109	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia - Taglio di percorso in trasferimento	max 300
9 109.1	Meccanici e accompagnatori che circolano sul percorso	max 300
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso in P.S e Enduro Country	max 300
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)
15 115	Arrivo in ritardo alla linea di partenza	60 (ogni Minuto)
15 115	Mancata partenza entro un minuto dal segnale di partenza	10
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
214.2	Partenza anticipata	120
314	Mancato rispetto dell'ordine di partenza	max 300

## Art. 402 – RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA MANIFESTAZIONE

Articolo	Descrizione
7.1 7.3 107.1 107.3 207.3	Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale
7.3 107.3	Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara
<b>207.3</b>	<b>Mancata sostituzione del silenziatore a seguito di esposizione bandiera NERA con disco Arancio</b>
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	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia – Taglio di percorso in trasferimento
9 109	<b>Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara</b>
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.
9.6 109.6 209.6 309.6	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 Enduro Country
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 Enduro Country e Enduro Sprint)
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
209.7	Cambio di conduttore al di fuori dalla Zona Box

## 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 peri colosa 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 com una sede di gara
214.1	Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
R.M.M.	Sospensione in corso
R.M.M.	Mancato pagamento di una sanzione 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 Enduro Country	45	Prima della partenza
214.1	Inizio partenze giro di ricognizione Mini Enduro Country	20	Prima della Partenza
214.1	Fine partenze per giro di ricognizione Enduro Country e Mini Enduro Country	5	Dopo l'inizio partenze per giro di ricognizione
214.1	Chiusura accesso all'allineamento Enduro Country	4	Prima della partenza

## Art. 405 - RIEPILOGO AMMENDE

Articolo	Descrizione	Ammenda
9	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia - Taglio di percorso in trasferimento	da € 50 a € 500
9	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara	da € 50 a € 500
10 110	Conduttori ritirati o non transitati ad un C.O. che fanno le P.S.	da € 50 a € 500
11.4 111.4	Continuare gara e P.S. dopo il ritiro della tabella causa F.T.M.	da € 50 a € 500
13 113 213	Rifornimento ed Assistenza senza Tappeto	€ 100
16 116	Mancata consegna della Tabella di Marcia da parte di un ritirato	€ 50
19.8 119.8	Mancato utilizzo targhe porta numero sponsorizzate	€ 500
19.9	Perdita transpoder	€ 250
19.13 119.13	Mancata presenza al podio	€ 100
R.M.M.	Mancata presentazione della licenza	€ 50

## Art. 406 - RIEPILOGO BANDIERE

BANDIERA	SIGNIFICATO
NAZIONALE	segnale di partenza
BIANCA	inizio C.O. con assistenza - E.C. inizio area assistenza
BIANCA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	inizio C.O. senza assistenza
GIALLA IMMOBILE	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O. - E.C. 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
GIALLA AGITATA	pericolo Enduro Country ed Enduro
ROSSA (Enduro Country)	interruzione della gara
NERA CON DISCO ARANCIO (Enduro Country)	obbligo di sostituzione silenziatore
NERA (Enduro Country)	obbligo di fermarsi ai box nel giro successivo (squalifica)

## Art. 407 - RIEPILOGO SIGLE E NUMERAZIONI

ASSOLUTI			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
125	B	125 2T	1
250	C	250 2T	101
250 4T	D	250 4T	201
450 4T	F	450 4T	301
500 4T	G	500 4T	401
Stranieri	S	TUTTE	
SENIOR			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
ELITE	E	TUTTE	1
125	BS	125 2T	51
250	CS	250 2T	101
250 4T	DS	250 4T	151
450 4T	FS	450 4T	201
500 4T	GS	500 4T	251
UNDER 23			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
ELITE	E	TUTTE	1
125 Cadetti	AU	125 2T	601
125 Junior	BU	125 2T	301
250	CU	250 2T	401
4T	QU	4T	501
50	ZU	50	801
LADY	L	TUTTE	880
125 4t	YU	125 4T	701
MINIENDURO			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
Aspiranti 85	X	Fino a 85 2t - fino a 150 4t	1
Aspiranti 50	K	Fino 50 2t - fino 110 4t	101
Esordienti	H	Fino 65 2t - fino 110 4t	201
Baby Sprint	T	Fino 65 2t - fino 110 4t	301
Baby Mono	M	Fino 50 2t - fino 110 4t mono marcia	401

COPPA ITALIA			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
CADETTI	C	TUTTE	501
JUNIOR	J	TUTTE	601
SENIOR	S	TUTTE	601
MAJOR	M	TUTTE	701
MAJOR			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
ELITE	EM	TUTTE	1
MASTER 1	M1	125 2T - 250 4T	101
MASTER 2	M2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	201
MASTER 3	M3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	301
EXPERT 1	X1	125 2T - 250 4T	401
EXPERT 2	X2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	501
EXPERT 3	X3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	601
VETERAN	V	TUTTE	701
SUPERVETERAN	W	TUTTE	801
REGIONALE			
CLASSE	SIGLA	CILINDRATA	dal n°
125	B	125 2T	
124 4t	Y	125 4T	
125 Junior o Cadetti	A	125 2T	
250	C	250 2T	
250 4T	D	250 4T	
450 4T	F	450 4T	
500 4T	G	500 4T	
50	Z	50 2T	
ELITE	E	TUTTE	
1	1	125 2T - 250 4T	
2	2	da 125 a 250 2t - da 250 a 450 4t	
3	3	oltre 250 2t - oltre 450 4t	

## REGOLAMENTO ENDURO

## PARTE NONA

## Norme Tecniche

## Art. 501 - DEFINIZIONE

- 1°. È 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 sessione minima sarà almeno il 50% della sessione totale di ammissione.

## Art. 503 - PARTE CICLISTICA

- 1°. È proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei perni delle ruote, del forcellone oscillante. È proibito altresì l'uso di qualunque lega leggera per i perni delle ruote.
- 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 in modo da impedire contatti accidentali con il pignone. 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 + 10i) 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 2 mm
- 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°. È 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°. È 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 – POGGIAPIEDI

- 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 8mm.

#### Art. 510 – FRENI

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

#### Art. 512 – PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

- 1°. È 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 MOTOCICLI DI 50 C.C.

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

#### Art. 512.2 – PNEUMATICI PER ENDURO COUNTRY E MINIENDURO

- 1°. Gli pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 506 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;
- 2°. Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.
- 3°. 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 conduttori 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°. Per tutti i piloti partecipanti alle gare di minienduro è obbligatorio l'uso del paraschiama o Back protector (omologazione CE EN 1621-2).
- 3°. Il Dispositivo di Protezione Individuale, deve essere indossato sotto la maglia da gara.

**Art. 517 - CASCO**

- 1°. Durante le gare di enduro, i conduttori devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente e in buono stato

- 2°. Quando un Conduttore 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 F.M.I. 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 Conduttore.

**Art. 518 - VERIFICHE**

- 1°. Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i conduttori 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 Conduttore.

**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 Conduttore 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. 519.2 – LIMITI DI RUMORE IN VIGORE

- 1°. Enduro, Enduro Country: (94 dB/A misurati a 13 m/sec).
- 2°. MiniEnduro (94 dB/A misurati a 8.000 giri)
- 3°. Motocicli di 50 cc in ogni competizione (94 dB/A misurati a 8.000 giri).

#### Art. 519.1 - TOLLERANZE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

- 1°. Il rumore di fondo non deve superare un livello di **84** 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 **60651**, o **61672** classe 1 o classe 2.
- 3°. **Tolleranza:**
  - a) Strumento di classe 1: sottrarre 1 dB/A
  - b) Strumento di classe 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 misure 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 strumenti di misura con costante di tempo "slow".
- 11°. **Gli strumenti saranno impostati con ponderazione acustica A**
- 12°. Arrotondare sempre all'unità inferiore: 94.9 dB/A = 94 dB/A
- 13°. Tutte le tolleranze sono cumulative.