

FMI 2011 *Motorally*



FMI 1911
2011

PARTE SPORTIVA

ART. 1 – DISPOSIZIONI GENERALI

ART 1.1 – DEFINIZIONE

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

ART. 1.2 – ACCETTAZIONE REGOLAMENTI F.M.I.

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali: Norme Sportive (N.S.), Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (R.M.M.) e le norme dell'annesso di specialità Enduro. Ciascun conduttore dichiara di conoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento di Specialità, le normative del R.M.M. e suoi annessi, le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara, le norme del Regolamento di Giustizia. Ciascun conduttore dichiara inoltre di rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri o alla Giustizia Ordinaria, salvo i casi previsti dal R.d.G., riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana. Con l'iscrizione il conduttore garantisce di essere in possesso di idonea patente di guida e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del Codice della Strada e coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge.

ART. 1.3 – LICENZE

Possono partecipare a gare di Motorally e Raid TT i conduttori in possesso di **Licenza Agonistica Nazionale**.

Possono inoltre partecipare alle singole gare e concorrere esclusivamente per la classifica assoluta, di giornata e di campionato:

- Conduttori di nazionalità straniera in possesso di licenza italiana
 - Conduttori stranieri di nazionalità UEM con licenza e Nulla-Osta della federazione di appartenenza
 - Conduttori stranieri con licenza FIM e Nulla-Osta della federazione di appartenenza
- I titolari di Tessera Sport di qualsiasi regione italiana possono partecipare a prove di CIMR, all'interno del Trofeo Sport, con percorso eventualmente ridotto e classifica separata limitata alla singola gara.

ART. 1.4 – GIURIA

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

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

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

- la supervisione della manifestazione, senza interferire con l'operato del D.d.G., per garantire il rispetto dell'applicazione delle Norme Sportive vigenti, dei regolamenti F.M.I. e del RP e per valutare l'operato dell'organizzazione in merito all'esito della manifestazione
 - può autorizzare, in casi di assoluta necessità e per garantire il buon esito della gara, la modifica del RP e del programma della manifestazione, ma sempre nel rispetto del presente Regolamento, delle N.S. e suoi allegati
 - esamina in prima istanza, tramite il C.G.D., i reclami proposti dai concorrenti
 - infligge le sanzioni previste dal R.M.M., da questo Regolamento, dalle N.S. e dal R.d.G.
- Tutte le responsabilità civili e penali incomberanno comunque sugli organizzatori e sul D.d.G. La riunione di Giuria sarà indetta al termine della manifestazione. Nelle gare di CIRTT le riunioni di Giuria si terranno al termine di ogni giorno di gara. Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si renderanno necessarie. Al termine di ogni riunione sarà redatto il verbale, a cura del Segretario di Gara, da allegare alla documentazione della manifestazione.

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

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

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

ART. 1.6 – DOTAZIONE DI SICUREZZA

Ogni conduttore ha l'obbligo di avere con sé, per tutta la durata della gara, un telefono cellulare acceso e funzionante e il numero di sicurezza "SOS Rally" collegato alla Direzione di Gara. Il numero di telefono del conduttore dovrà essere riportato sulla scheda di iscrizione e confermato in sede di Operazioni Preliminari. Tale dotazione potrà essere verificata in ogni momento durante la gara. In caso di mancanza si applica la sanzione di 10 minuti di penalità.

ART. 1.7 – TABELLA DI MARCIA (T.M.)

E' consegnata ad ogni conduttore prima della partenza con la sola colonna tempi parziali di percorrenza compilata.

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

La T.M. deve essere scrupolosamente conservata dal conduttore per tutta la durata della gara e consegnata all'arrivo.

La perdita della T.M. comporta una penalità di 5 minuti nelle gare di C.I.M.R. e di 10 minuti nelle gare di C.I.R.T.T.

Deve essere cura del conduttore che la T.M. sia compilata e timbrata correttamente; l'alterazione o la contraffazione delle informazioni sopra riportate comporta l'esclusione dalla classifica.

ART. 1.8 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO

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

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

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

ART. 1.9 – ROAD-BOOK (RB)

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

I conduttori iscritti oltre la scadenza indicata sul R.P. riceveranno il RB cartaceo in fogli. In sede di verifica licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione del RB e del Tracciatore GPS Tracky al termine della giornata.

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

Il RB è incontestabile.

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

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

Lo strumento elettronico ECO (Electronic COdriver) concepito e commercializzato dalla Only Motor srl, è l'unico approvato e omologato dal Comitato Motorally FMI per la gestione del Road Book digitale da utilizzare nelle competizioni di "Campionato Italiano Motorally" e "Campionato Italiano Raid TT" in alternativa alla tradizionale strumentazione con RB cartaceo. Ogni conduttore in possesso di strumentazione ECO riceverà il RB digitale mediante una chiavetta USB in tempi e modi uguali agli utilizzatori della strumentazione tradizionale. Al termine della gara, all'ingresso del Parco Chiuso, il responsabile addetto attiverà la funzione di cancellazione automatica del RB presente sullo strumento. Il RB digitale sarà identico alla versione cartacea in quanto a formato e contenuti.

ART. 1.11 – TRACCIATURA PASSIVA GPS

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

Il dispositivo va tenuto **isolato** sul corpo del conduttore, in una tasca della giacca, in un inserto portatabella sul braccio o in un marsupio. **Non deve essere a contatto con altri oggetti metallici o con telefoni cellulari. La parte antenna deve essere correttamente rivolta verso l'alto e verso l'esterno del corpo.** Il conduttore è responsabile del corretto funzionamento dello strumento e della validità e integrità dei dati raccolti. Ogni tracciatore è numerato ed ogni numero è abbinato ad un conduttore in gara. Il tracciatore passivo GPS Tracky registra la traccia del conduttore durante tutta la gara e permette di verificare con precisione l'itinerario percorso, la velocità di marcia e le eventuali soste. La traccia così scaricata potrà essere utilizzata per rilevare anomalie e tagli rispetto al percorso previsto dal RB di gara e per determinare con esattezza eventuali soste forzate di ogni conduttore in gara. Potrà inoltre essere utilizzata a discrezione della Direzione di Gara e della Giuria per dirimere controversie, ricostruire dinamiche di incidenti o per rilevare tempi di percorrenza intermedi nelle PS.

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

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

In caso di ritiro il conduttore è tenuto a riconsegnare il dispositivo in Direzione Gara.

ART. 1.12 – BRIEFING

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

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

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

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

ART. 1.13 – PARTENZE

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

I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza fino al segnale di via del cronometrista. Il mancato rispetto di questa disposizione comporta una penalità di 1 (uno) minuto. La partenza a spinta non sarà penalizzata.

ART. 1.14 – ASSISTENZA

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

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

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

ART. 1.15 – RIFORNIMENTI

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza (P.A.) o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. Ogni diverso rifornimento non autorizzato è punito con l'esclusione dalla classifica.

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

ART. 1.16 – CONTROLLI

Al fine di verificare la stretta osservanza dell'itinerario predisposto dall'Organizzazione ed indicato nel RB ed al fine di verificare l'osservanza delle medie di marcia imposte, sono previste delle postazioni di controllo lungo il percorso.

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

ART. 1.17 – CONTROLLO ORARIO (C.O.)

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

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

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

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

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

Esempio:

- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.01.59" – nessuna penalità;
- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.02.00" – un minuto di penalità.

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

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

L'anticipo al C.O. superiore ai 15 minuti comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara o della tappa. L'anticipo al C.O. di arrivo non è penalizzato. Nessun reclamo può essere inoltrato dal conduttore per la perdita di tempo dovuta ad imprevisti.

ART. 1.18 – CONTROLLO A TIMBRO (C.T.)

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

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

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

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due Ufficiali di Percorso che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.M. o sul Cartellino dei timbri del conduttore ed a compilare e firmare il Foglio Cronologico di Passaggio.

I C.T. non sono riportati sul RB di gara e il loro numero e la loro dislocazione non possono essere divulgati. La mancanza di una punzonatura sul cartellino, o di un timbro sulla Tabella di Marcia, confermati dal Foglio Cronologico di Passaggio, comporta una penalità di 60 minuti nelle gare di CIMR e di 90 minuti in quelle di CIRT.

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

Ogni conduttore è obbligato ad arrestarsi all'altezza del cartello rosso e a sostare fino all'avvenuta punzonatura, a disposizione del U.d P. incaricato.

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

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

L'arrivo al CT in senso contrario rispetto a quello di marcia comporta una penalità di 60 minuti nelle prove di CIMR e di 90 minuti in quelle di CIRTT. Se un conduttore smarrisce il Cartellino, dovrà comunque obbligatoriamente fermarsi al C.T. e segnalare lo smarrimento agli U.d.P. che provvederanno a vistare la Tabella di Marcia.

ART. 1.19 – CONTROLLO E VERIFICA TRACCIA GPS

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

Tagli di percorso così verificati saranno sanzionati come da regolamento.

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

ART. 1.20 – ZONE A VELOCITA' CONTROLLATA (VC)

Si tratta di settori del percorso sottoposti a limiti di velocità massima per ragioni di sicurezza e di regolarità della gara. L'inizio e la fine dei settori sono chiaramente indicati sul RB e segnalati sul posto con apposita cartellonistica. La velocità massima consentita è indicata sul RB. All'inizio dei settori VC ogni conduttore è tenuto a commutare il proprio tripmaster sulla funzione velocità istantanea. Nei tratti a velocità controllata il percorso è obbligato o segnalato. Al termine del settore, un cartello di fine velocità controllata indica il punto nel quale si rientra in modalità navigazione. La verifica della velocità nei settori indicati, è effettuata a fine gara con lo scaricamento della traccia del GPS Tracky. Il superamento del limite di velocità imposto è sanzionato con una penalità di 10 (dieci) minuti. Le penalità sono cumulabili per infrazioni commesse in diversi settori controllati.

ART. 1.21 – CONTROLLO VOLANTE (C.V.)

Possono essere istituiti lungo il percorso dei Controlli Volanti di passaggio. I controlli possono essere gestiti da U.d.P. o tecnici RMG. Il riscontro dei transiti deve essere documentato dal Foglio Cronologico di Passaggio debitamente compilato e firmato. I C.V. non sono segnalati. Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato o ad un taglio di percorso e comporta una penalità di 60 minuti per le gare di CIMR e di 90 minuti per quelle di CIRTT.

ART. 1.22 – CONTROLLO ROAD-BOOK

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

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

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

I conduttori sono tenuti a fermarsi e sostare il tempo necessario per la verifica e ripartire solo dopo il via libera dei verificatori. Al punto di controllo i conduttori dovranno essere posizionati sulla prevista nota del RB, con una tolleranza di due note in più o in meno rispetto alla stessa. I conduttori in gara con il PortaRB elettronico ECO dovranno essere posizionati sulla prevista nota del RB con una tolleranza di una nota in più o in meno rispetto alla stessa. I conduttori che, per qualsiasi motivo, (anche rottura o malfunzionamento del PortaRB, rottura del rotolo cartaceo, rottura o malfunzionamento della strumentazione elettronica ECO) non saranno trovati in regola, saranno penalizzati di 15 minuti. I conduttori che non si fermeranno e non sosterranno il tempo necessario per la verifica saranno egualmente penalizzati di 15 minuti.

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

ART. 1.23 – PROVE SPECIALI (PS)

Le P.S. si suddividono in due categorie:

- fettucciate (cross country)
- linee di navigazione

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

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

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

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

ART. 1.24 – MARCIA IN SENSO CONTRARIO NELLE P.S. IN LINEA

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

ART. 1.25 – ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NELLE P.S. IN LINEA

Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione dovrà avvenire a velocità ridottissima e con la massima cautela. Il conduttore è inoltre tenuto, in questa fase, a rispettare le segnalazioni e le indicazioni degli Ufficiali di Percorso (UdP) dislocati sul posto. La mancata osservanza di queste disposizioni verificata visivamente o tramite traccia GPS, comporta una ammenda di €300.

ART. 1.26 – ASSISTENZA TRA CONDUTTORI

In caso di infortunio e/o caduta di un concorrente sul percorso di gara, è fatto obbligo al conduttore che segue di rallentare e/o fermarsi e constatare se deve prestare soccorso oppure se l'incidente è di così lieve entità che il conduttore caduto e/o infortunato non necessita della sua presenza per un aiuto immediato. In caso di necessità, il conduttore soccorritore deve allertare immediatamente la Direzione Gara chiamando il numero telefonico "SOS RALLY" segnalando il numero di nota dell'accaduto.

Nell'impossibilità di raggiungere telefonicamente la Direzione Gara egli deve proseguire ed allertare la prima postazione di controllo utile.

In ogni caso il conduttore deve riprendere la gara regolarmente e il suo tempo di sosta sarà rilevato dal Tracciatore GPS Tracky.

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

ART. 1.27 – INTERVENTO E SOCCORSO MEDICO IN PS

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

ART. 1.28 – PROVA DEL PERCORSO

E' assolutamente vietato ai conduttori iscritti ad una gara provare o visionare, a piedi o con qualsiasi altro mezzo, il percorso di gara e le Prove Speciali in linea, a partire da 60 giorni prima della gara. L'organizzazione, al fine di evitare abusi, dovrà predisporre un'adeguata sorveglianza delle zone interessate e tenere segreto il percorso di gara fino al momento del Briefing.

I conduttori che mancheranno a tale norma saranno esclusi dalla manifestazione.

Le PS Fettuciate possono essere visionate e percorse, a piedi, prima della gara.

ART. 1.29 – RITIRO

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

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

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

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

Solo in questo modo potrà ritirare la propria licenza di conduttore.

ART. 1.30 – PREMI

Ogni manifestazione dovrà essere dotata di premi di merito per:

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

ART. 1.31 – DIRETTORE DI PERCORSO

Per tutte le prove di Campionato Italiano è istituita la figura del Direttore di Percorso.

Il Direttore di Percorso è nominato dal Comitato Motorally e svolge le seguenti funzioni:

Prima della manifestazione:

- Prende visione del percorso di gara e del Road-Book
- Approva il percorso, i tempi e gli orari di gara
- Indica le modifiche da apportare e gli interventi da effettuare in relazione a tratti pericolosi o con problemi di transitabilità

- Prende decisioni riguardo a percorso ridotto od alternativo per le classi 50 e Trofeo Sport
- Prende visione del piano di sicurezza e gestione e della gara, lo approva o indica le azioni necessarie per garantirne il regolare svolgimento

Durante la manifestazione:

- Presiede il Briefing
- Collabora con il Direttore di Gara per il regolare svolgimento della manifestazione, ne segue lo sviluppo sul territorio in costante comunicazione con i responsabili organizzativi del percorso e delle PS e con lo stesso D.d.G.
- In caso di emergenza interviene ed adotta provvedimenti per garantire la sicurezza ed il regolare svolgimento della gara in accordo con il D.d.G.

ART. 1.32 – UFFICIALI DI PERCORSO (U.d.P.)

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

ART. 1.33 – RALLY MANAGING GROUP (RMG)

Il Rally Managing Group (RMG) è il braccio operativo del Comitato Motorally sui campi di gara. E' costituito da membri del Comitato Motorally e da Tecnici appositamente nominati. Il RMG affianca e supporta i Moto Club organizzatori durante tutte le fasi di preparazione e svolgimento delle prove di campionato a loro affidate. Svolge funzioni di controllo e supervisione su Segreteria di Gara ed operazioni connesse prima e durante la manifestazione. Coordinati dal Direttore di Percorso, i tecnici RMG svolgono funzioni di controllo e supervisione su percorso di gara, Road-Book e gestione delle Prove Speciali in linea prima e durante la gara.

Sono parte integrante del RMG la struttura medica che opera sui campi di gara, i tecnici addetti al servizio di Tracking e gli operatori del Centro Classifiche che sovrintendono e coordinano il lavoro dei cronometristi locali.

ART. 1.34 – PARTECIPAZIONE ED ISCRIZIONE SQUADRE

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

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P. e sino a 30 minuti prima della partenza della manifestazione è possibile modificare la composizione della squadra **in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di uno dei componenti.**

Il Direttore Sportivo o il responsabile della Squadra deve compilare l'apposito modulo specificando quanto segue:

- denominazione della squadra;
- numero di affiliazione alla F.M.I.;
- sede legale e numero di telefono;
- nome, cognome e classe di appartenenza di ogni conduttore della squadra.

ART. 1.35 – COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

Le squadre di Moto Club e di Team Indipendenti **possono essere composte da conduttori della stessa classe o di diverse classi.** Un conduttore già iscritto in una squadra di Team Indipendenti non può fare parte di una squadra di Moto Club e viceversa.

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

Squadre di Moto Club: saranno iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la F.M.I., senza alcuna aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro conduttori partenti appartenenti allo stesso Moto Club. **La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara.**

Squadre di Team Indipendenti: devono essere composte da un minimo di tre ad un massimo di quattro conduttori partenti.

La composizione della squadra di Team, 4 conduttori più due riserve, dovrà essere la stessa per tutto il Campionato Italiano Motorally e per tutto il Campionato Italiano Raid TT (le squadre possono essere differenti in ognuno dei due campionati) e dovrà essere comunicata entro l'orario delle OP della prima prova di Campionato.

Le riserve saranno inserite nella squadra solo in caso d'assenza dalla gara di uno o più titolari. **Per la determinazione della classifica a squadre, in ogni giornata di gara sarà sommato il punteggio realizzato da ogni componente nella classe di appartenenza.** Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

ART. 1.36 – PUBBLICITA'

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

In mancanza di tale mandato Federale la gestione sarà demandata per il C.I.M.R. e il C.I.R.T.T. al Comitato Motorally. Allo stesso modo la Società d'Immagine può imporre l'applicazione di adesivi con sponsorizzazioni della manifestazione nelle zone previste dal R.P. Tali adesivi non potranno essere rimossi, coperti od occultati in nessuna maniera e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento.

Ai conduttori è concesso apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sul loro motociclo, purché non usurpi i diritti riservati al Comitato Motorally o all'Organizzazione. Le dimensioni degli spazi pubblicitari che i piloti devono riservare all'organizzazione sono:

- **C.I.M.R.:** tabelle portanumero del motociclo;

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

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

Nel caso che l'organizzazione preveda un pettorale (o porta numero da applicare all'abbigliamento di gara) il conduttore è obbligato ad indossarlo per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il conduttore deve chiederne la sostituzione all'organizzazione. E' rigorosamente vietato coprire il pettorale o i portanumero con altri sponsor o adesivi.

ART. 1.37 – DIRITTI PUBBLICITARI E D'IMMAGINE

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

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

ART. 1.38 – VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI SULLA PUBBLICITA'

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

ART. 1.39 – RECLAMI

Tutte le disposizioni riguardanti i reclami sono regolate dal capitolo XII del R.M.M. Solo per quanto riguarda i reclami contro la classifica provvisoria finale, sarà possibile procedere come segue:

1. al Commissario di Gara Delegato entro 30 minuti dalla sua esposizione
2. al Giudice Unico, con lettera raccomandata accompagnata dalla relativa tassa entro le 48 ore seguenti la sua esposizione.

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER CAMPIONATI

ART. 2 – CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

Il Campionato Italiano Motorally (CIMR) è costituito da prove della durata di un giorno. Per la sua validità devono essere effettuate almeno 3 giornate di gara con punteggio assegnato.

ART. 2.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI – TITOLI ASSEGNATI

- A - 50 motocicli fino a 50 cc (solo under 18)
- AF-femminile conduttori di sesso femminile con motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata
- AX - 125 4T motocicli fino a 125 4 tempi
- B - 125 motocicli fino a 125 cc 2 tempi e oltre 125 e fino a 250 cc 4 tempi
- C - 250 motocicli 2 tempi oltre 125 cc
- D - 450 motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
- E - 600 motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 700 cc
- F - Marathon motocicli come da elenco Marathon + motocicli di ogni tipo e cilindrata immatricolati entro il 31/12/1999
- G - 1000 motocicli 4 tempi oltre 700 cc e pluricilindrici oltre 599 cc
- Squadre di Moto Club
- Squadre di Team Indipendenti

ART. 2.2 – TROFEI 2010

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

- Trofeo Veterani - "Memorial Marco Badiali"

Aperto a conduttori amatori nati negli anni 1966 e precedenti, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Sono esclusi dal Trofeo tutti i conduttori già vincitori di un titolo italiano assoluto o di classe nelle sole specialità Enduro e Motorally.

Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

- Trofeo Under 21

Aperto a conduttori nati nel 1990 e successivamente, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

ART. 2.3 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Le classi saranno considerate costituite al raggiungimento dei 5 (cinque) conduttori verificati. La classe Femminile sarà considerata costituita con almeno tre concorrenti verificate. Nel caso una classe non risultasse costituita per penuria di concorrenti, i conduttori iscritti nella stessa verranno inclusi nella classe immediatamente superiore con le seguenti eccezioni:

- mancata costituzione della classe G-1000: i conduttori saranno inclusi nella classe F-Marathon;
- mancata costituzione della classe F-Marathon e **AF-femminile**: i conduttori saranno inclusi nelle classi relative alla cilindrata ed al tipo di motociclo

I conduttori appartenenti alle classi non costituite riceveranno ugualmente il punteggio di campionato relativo alla classe non costituita. Se nel complesso di tutte le prove di campionato non si arriverà al numero di 5 conduttori partecipanti, il punteggio sarà invalidato e nessuna classifica finale di classe sarà stilata. In questo caso i conduttori della classe soppressa risulteranno nella classifica finale della classe a cui sono stati accorpati.

ART. 2.4 – ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle prove di CIMR 2011 ogni partecipante dovrà obbligatoriamente utilizzare il modulo on-line accedendo al sito www.motorallyraidtt.it. Non saranno accettate modalità diverse di iscrizione. Le iscrizioni alle prove di CIMR saranno chiuse 8 (otto) giorni prima della gara. I conduttori che si iscrivono o che regolarizzano la propria iscrizione oltre la data di scadenza dovranno versare una sovrattassa di € 50 e riceveranno il Road-Book di gara in fogli.

Le quote di iscrizione 2011 sono le seguenti:

- per i conduttori over 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di € 80,00
- per i conduttori under 21 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di € 40,00
- per i conduttori con Tessera Sport la quota per ogni giornata è di € 40,00
- per le squadre di Moto Club la quota d'iscrizione per ogni giornata è di € 25,00
- per le squadre di Team Indipendente la quota d'iscrizione per ogni giornata è di € 60,00

ART. 2.5 – PARTENZE

L'Ordine di Partenza sarà così stilato:

Piloti Prioritari, A-50, **AF-femminile**, **AX-125 4t**, B-125, C-250, D-450, E-600, F-Marathon, G-1000, Trofeo Sport. Saranno Piloti Prioritari i primi 50 della classifica assoluta della prova precedente che determina automaticamente l'ordine di partenza della successiva. **L'iscrizione ritardata rispetto alla scadenza prevista comporta la perdita del diritto di Pilota Prioritario con conseguente partenza come da classe di appartenenza. In tutti i casi necessari a favorire la regolarità della gara, il Comitato Motorally si riserva la possibilità di ampliare di dieci o più unità l'elenco dei Piloti Prioritari.**

Solo per la prima gara dell'anno saranno Piloti Prioritari i primi 50 della classifica assoluta finale 2010 appositamente stilata.

I primi 10 classificati del CIMR 2010 (Top Ten) saranno Piloti Prioritari per tutte le gare di campionato. Potranno inoltre essere inseriti tra i Piloti Prioritari e **partire in coda all'elenco previsto, conduttori già titolati o dotati di rilevante curriculum sportivo ad insindacabile giudizio del Comitato Motorally.**

I Piloti Prioritari partono con un intervallo di un minuto primo uno dall'altro. Partenze di due conduttori al minuto per tutti gli altri. **In tutti i casi idonei a favorire la regolarità della gara, il Comitato Motorally può disporre partenze di tre conduttori al minuto nel solo Trofeo Sport.**

ART. 2.6 – NUMERI DI GARA

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

- da 1 a 10 – Top Ten. Manterranno lo stesso numero di gara relativo al loro piazzamento del campionato 2010 per tutto l'anno (numeri fissi)
- da 11 a 79 – Piloti Prioritari
- da 81 a 89 – classe A-50
- **da 91 a 99 – classe AF-femminile**
- **da 101 a 119 – classe AX-125 4t**
- da 121 a 199 – classe B-125
- da 201 a 299 – classe C-250
- da 301 a 399 – classe D-450
- da 401 a 499 – classe E-600
- da 501 a 599 – classe F-Marathon
- da 601 a 699 – classe G-1000
- da 701 a 799 – Trofeo Sport

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

ART. 2.7 – CLASSIFICHE

Le classifiche finali di gara saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi; Ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i conduttori, se classificati nei primi quindici, prenderanno i punteggi previsti per ogni prova.

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

- Assoluta generale;
- Classe A-50, **classe AF-femminile**, **classe AX-125 4t**, classe B-125, classe C-250, classe D-450, classe E-600, classe F-Marathon, classe G-1000, Trofeo Veterani « Memorial Marco Badiali », Trofeo Under 21, Trofeo Sport, Squadre Moto Club, Squadre Team Indipendenti.

ART. 2.8 – CONTRIBUTO FEDERALE

Il Comitato Motorally utilizzerà il contributo federale previsto per ogni gara di CIMR, per la fornitura dei seguenti servizi e la copertura delle seguenti spese:

- realizzazione Road-Book di gara
- gestione Centro Classifiche
- gestione tracciatura e monitoraggio Sporttraxx GPS Tracky
- verifica RMG del percorso di gara prima e dopo la stampa del RB

- collaborazione RMG per iscrizioni e Segreteria di Gara durante la manifestazione
- compenso, rimborso spese viaggio e soggiorno dell'equipe medica RMT delegata a seguire l'intero campionato
- rimborso spese viaggio e soggiorno del personale responsabile del Centro Classifiche
- rimborso spese viaggio e soggiorno dei responsabili monitoraggio GPS Sporttraxx
- rimborso spese viaggio e soggiorno Tecnici RMG

ART. 2.9 – PARCO CHIUSO

Il Parco Chiuso (PC) è una zona appositamente recintata e sorvegliata allestita per accogliere i motocicli al termine della gara. Alla fine di ogni manifestazione tutti i motocicli giunti regolarmente al traguardo saranno soggetti al regime di Parco Chiuso fino a 30 minuti oltre l'orario di arrivo dell'ultimo conduttore del CIMR che non sia giunto fuori tempo massimo. I Piloti del Trofeo Sport sono esclusi dall'obbligo del Parco Chiuso. Al PC avranno accesso soltanto i conduttori e limitatamente al tempo strettamente necessario per depositarvi il proprio motociclo e riprenderlo alla scadenza dello stesso. Nessun'altra persona, ad eccezione dei Commissari di Gara, del D.d.G. e degli Ufficiali di Gara a ciò preposti, potranno accedere al P.C.

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

ART. 2.10 – PREMIAZIONI

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

Il pagamento dell'ammenda deve essere effettuato entro il termine delle O.P. della gara successiva direttamente al C.G.D. che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara.

In caso di gravi e giustificati motivi un pilota può presentare domanda scritta di esenzione dall'obbligo di presenza al podio al Direttore di Gara, che si riserva di esaminare ed eventualmente accogliere la richiesta.

In ogni caso i premi saranno consegnati esclusivamente ai conduttori presenti.

RIEPILOGO SANZIONI CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

ART.	DESCRIZIONE	PENALITA' AMMENDA
1	1.6 MANCATA DOTAZIONE DI SICUREZZA (TELEFONO)	10'
2	1.7 SMARRIMENTO TABELLA DI MARCIA	5'
3	1.7 ALTERAZIONE TABELLA DI MARCIA	ESCLUSIONE
4	1.8 SUPERAMENTO TEMPO MASSIMO	ESCLUSIONE
5	1.9 MANCATA RESTITUZIONE ROAD-BOOK	€350.00
6	1.9 MANCANZA STRUMENTAZIONE PER NAVIGAZIONE	NO PARTENZA
7	1.9 UTILIZZO DISPOSITIVO GPS NON AUTORIZZATO	ESCLUSIONE

ART.	DESCRIZIONE	PENALITA' AMMENDA
8	1.9 - 2.4 INVIO ISCRIZIONE OLTRE TERMINE R.P.	ROAD-BOOK €50.00 IN FOGLI
9	1.11 DANNEGGIAMENTO, PERDITA O ROTTURA TRACKY	ESCLUSIONE €150.00
10	1.11 MANOMISSIONE TRACKY	ESCLUSIONE
11	1.12 MANCATA PRESENZA AL BRIEFING	€50.00
12	1.13 AVVIAMENTO MOTORE IN ZONA PARTENZA	1'
13	1.13 RITARDO ALLA PARTENZA	1' x ogni minuto di ritardo fino a 15'
14	1.13 RITARDO ALLA PARTENZA OLTRE I 15'	ESCLUSIONE
15	1.14 ASSISTENZA NON CONSENTITA	ESCLUSIONE
16	1.15 TRASPORTO CARBURANTE FUORI DAL SERBATOIO OMOLOGATO	ESCLUSIONE
17	1.15 RIFORNIMENTO FUORI DALLE AREE AUTORIZZATE	ESCLUSIONE
18	1.16 TAGLIO DI PERCORSO	60'
19	1.17 ANTICIPO AL C.O. OLTRE 15' (Escluso quello di arrivo)	ESCLUSIONE
20	1.17 MANCATO TRANSITO CONTROLLO ORARIO	ESCLUSIONE
21	1.18 MANCATO TRANSITO CONTROLLO A TIMBRO (CT)	60'
22	1.18 MANCATA FERMATA AL CT	5'
23	1.20 SUPERAMENTO LIMITE VELOCITA' CONTROLLATA	10'
24	1.21 MANCATO TRANSITO CONTROLLO VOLANTE (CV)	60'
25	1.22 FUORI NOTA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'
26	1.22 MANCATA FERMATA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'
27	1.24 MARCIA IN SENSO CONTRARIO IN PS	60'
28	1.25 RIENTRO SUL PERCORSO INDISCIPLINATO	€300.00
29	1.25 MANCATA OSSERVANZA SEGNALAZIONI U.d.P.	€300.00
30	1.26 MANCATO SOCCORSO	€300.00
31	1.28 PROVA DEL PERCORSO	ESCLUSIONE
32	1.29 MANCATA COMUNICAZIONE DEL RITIRO	€300.00
33	1.38 RIFIUTO PUBBLICITA' SPONSORS GARA	5 VOLTE LA TASSA DI ISCRIZIONE
34	2.9 NO MOTO IN PARCO CHIUSO	ESCLUSIONE
35	2.10 MANCATA PRESENZA ALLA PREMIAZIONE	€100.00
36	4.3 SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE	ESCLUSIONE
37	4.5 SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOMETRICA IN GARA - OLTRE 2 dB	1'
38	4.5 SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOMETRICA IN GARA - OLTRE 2 dB - SECONDA INFRAZIONE	ESCLUSIONE

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

ART. 3 – CAMPIONATO ITALIANO RAID TUTTO TERRENO

Il Campionato Italiano Raid Tutto Terreno (C.I.R.T.T.) è costituito da prove di più giornate di gara (tappe). Ogni tappa ha punteggio assegnato per determinare la classifica finale di campionato. Le caratteristiche e la durata di ogni gara sono indicate nel RP delle singole manifestazioni.

ART. 3.1 – CLASSI – TITOLI ASSEGNATI

- RT A – Assoluta Generale
- RT 1 – motocicli come da classe B CIMR (vedi art. 2.1)
- RT 2 – motocicli come da classe D CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t da 126 a 250 cc
- RT 3 – motocicli come da classe E CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t oltre 250cc
- RT 4 Marathon – motocicli come da classi A-AX-F-G CIMR (vedi art. 2.1)
- RT F – partecipanti di sesso femminile con qualsiasi motociclo
- RT Q – Quad – classe unica – tutti i modelli (automatici, marce, utility) – Con classifica separata e assegnazione del titolo di Campione Italiano Raid TT classe Quad
- Squadre di Moto Club
- Squadre di Team Indipendenti

ART. 3.2 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Vale art. 2.3.

ART. 3.3 – ORDINE DI PARTENZA

Come da RP della manifestazione.

ART. 3.4 – PARCO CHIUSO

Vale art. 2.9.

Nelle prove di CIRTT il Parco Chiuso sarà attivo solo all'arrivo dell'ultima tappa

ART. 3.5 – PREMIAZIONE

Vale articolo 2.10

ART. 3.6 – PENALITA' FORFETARIA

Questa penalità, prevista solo per il C.I.R.T.T. permette al conduttore costretto al ritiro o escluso dalla classifica di tappa di continuare la gara, sia pure fortemente penalizzato. La penalità forfetaria si applica assegnando al conduttore penalizzato il tempo dell'ultimo classificato della tappa in oggetto maggiorato di 3 (tre) ore.

La penalità forfetaria sarà applicata al massimo una volta per tappa in tutti i casi previsti dalla tabella riepilogativa delle penalità di CIRTT. Il conduttore che incorrerà in più di una penalità forfetaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.

RIEPILOGO SANZIONI CAMPIONATO ITALIANO RAID TT

ART.	DESCRIZIONE	PENALITA' AMMENDA
1	1.6 MANCATA DOTAZIONE DI SICUREZZA (TELEFONO)	10'
2	1.7 SMARRIMENTO TABELLA DI MARCIA	10'
3	1.7 ALTERAZIONE TABELLA DI MARCIA	FORFETARIA
4	1.8 SUPERAMENTO TEMPO MASSIMO	FORFETARIA

ART.	DESCRIZIONE	PENALITA' AMMENDA
5	1.9 MANCATA RESTITUZIONE ROAD-BOOK	€350.00
6	1.9 MANCATO MONTAGGIO STRUMENTAZIONE	NO PARTENZA
7	1.9 UTILIZZO DISPOSITIVO GPS NON AUTORIZZATO	FORFETARIA
8	1.9 INVIO ISCRIZIONE OLTRE TERMINE DEL R.P.	ROAD-BOOK IN FOGLI
9	1.11 DANNEGGIAMENTO, PERDITA O ROTTURA TRACKY	FORFETARIA €150.00
10	1.11 MANOMISSIONE TRACKY	FORFETARIA
11	1.12 MANCATA PRESENZA AL BRIEFING	€ 50.00
12	1.13 AVVIAMENTO MOTORE IN ZONA PARTENZA	1'
13	1.13 RITARDO ALLA PARTENZA	1' x ogni minuto di ritardo fino a 15'
14	1.13 RITARDO ALLA PARTENZA OLTRE I 15'	FORFETARIA
15	1.14 ASSISTENZA NON CONSENTITA	FORFETARIA
16	1.15 TRASPORTO CARBURANTE FUORI DAL SERBATOIO OMOLOGATO	FORFETARIA
17	1.15 RIFORNIMENTO FUORI DALLE AREE AUTORIZZATE	FORFETARIA
18	1.16 TAGLIO DI PERCORSO	90'
19	1.17 ANTICIPO AL C.O. OLTRE 15' (Escluso quello di arrivo)	FORFETARIA
20	1.17 MANCATO TRANSITO CONTROLLO ORARIO	FORFETARIA
21	1.18 MANCATO TRANSITO CONTROLLO A TIMBRO (CT)	90'
22	1.18 MANCATA FERMATA AL CT	10'
23	1.20 SUPERAMENTO LIMITI VELOCITA' CONTROLLATA	10'
24	1.21 MANCATO TRANSITO CONTROLLO VOLANTE (CV)	90'
25	1.22 FUORI NOTA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'
26	1.22 MANCATA FERMATA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'
27	1.24 MARCIA IN SENSO CONTRARIO IN PS	90'
28	1.25 RIENTRO INDISCIPLINATO SUL PERCORSO	€300.00
29	1.25 MANCATA OSSERVANZA SEGNALAZIONI U.d.P.	€300.00
30	1.26 MANCATO SOCCORSO	€ 300.00
31	1.28 PROVA DEL PERCORSO	ESCLUSIONE
32	1.29 MANCATA COMUNICAZIONE DEL RITIRO	€300.00
33	1.38 RIFIUTO PUBBLICITA' SPONSORS GARA	5 VOLTE LA TASSA DI ISCRIZIONE
34	3.4 NO MOTO IN PARCO CHIUSO	FORFETARIA
35	3.5 MANCATA PRESENZA ALLA PREMIAZIONE	€100.00
36	4.3 SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE	FORFETARIA
37	4.5 SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOMETRICA IN GARA - OLTRE 2 dB	1'
38	4.5 SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOMETRICA IN GARA - OLTRE 2 dB - SECONDA INFRAZIONE	FORFETARIA

ART. 4 - REGOLAMENTO TECNICO MOTORALLY

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

ART. 4.1 – PRESCRIZIONI GENERALI

I motocicli ammessi alle competizioni di CIMR e CIRT devono rispondere, oltre che alle prescrizioni del Codice della Strada, a quelle previste da questo Regolamento. Tutti gli adempimenti e le prescrizioni del Codice della Strada vengono lasciati, nei confronti della Legge, alla piena responsabilità del conduttore.

ART. 4.2 – PUNZONATURA MOTOCICLI

Durante le verifiche tecniche saranno punzonati i seguenti particolari:

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

Nelle gare di CIRT è possibile punzonare un motore di scorta oltre a quello montato sul motociclo con gli stessi criteri.

ART. 4.3 – SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE

CIMR: i particolari punzonati possono essere riparati ma non sostituiti pena l'esclusione. Nel caso in cui la manifestazione alla quale il conduttore è iscritto sia composta di due giornate di gara consecutive è ammessa la sostituzione di tutte le parti punzonate alle O.P. già effettuate il primo giorno.

In tale caso il conduttore dovrà chiedere al C.T. addetto, pena l'esclusione dalla seconda giornata di gara, di verificare e punzonare nuovamente, durante le O.P. relative al secondo giorno di gara, le parti sostituite.

CIRT: i particolari punzonati possono essere riparati

- Il telaio non può essere sostituito
- Il motore può essere sostituito con quello di scorta regolarmente punzonato
- Terminale di scarico e marmitta possono essere sostituiti al termine di ogni giornata di gara (tappa), previo nuova verifica e punzonatura della parte sostituita.

Tale sostituzione può avvenire solo se, visionati dal Commissario Tecnico, vengono giudicati tecnicamente non riparabili, che potrà effettuare tale valutazione anche a posteriori rispetto al momento della loro sostituzione.

Al fine di permettere ciò è obbligo del conduttore consegnare al C.T. il terminale di scarico e la marmitta, sostituite alla fine della giornata di gara, contestualmente alla nuova verifica e punzonatura.

Nel caso in cui non siano rispettate dal conduttore le predette formalità lo stesso sarà escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara (tappa) alla quale ha preso parte con il terminale di scarico non punzonato.

ART. 4.4 – CILINDRATA DEL MOTOCICLO

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

All'atto dell'iscrizione e alle OP, il conduttore deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

ART. 4.5 – PROVA FONOMETRICA

La prova fonometrica potrà essere effettuata a tutti i conduttori, oppure a campione, a discrezione del Commissario Fonometrista.

Il limite fonometrico è di 94 dB/A misurati a 13 m/sec.

La verifica fonometrica sarà effettuata con la metodologia descritta nell'apposito paragrafo del Regolamento Tecnico dell'annesso di specialità Enduro.

I motocicli che non superano la prima prova, potranno ripresentarsi più volte purché entro l'orario massimo delle O.P. Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione dei C.T. E' concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto ai limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 96 dB/A il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi; al secondo controllo, in caso di superamento del limite di 96 dB/A il conduttore sarà escluso dalla gara. Nel controllo di fine gara, il conduttore che supererà il limite di 96 dB/A sarà penalizzato di 60 secondi se non avrà superato tale limite nelle misurazioni durante la gara, mentre sarà escluso dalla gara se avrà già superato il limite di 96 dB/A anche durante la gara.

ART. 4.6 – MOTOCICLI CLASSE F-MARATHON

Sono ammessi a concorrere nella classe F-Marathon i seguenti motocicli:

1. motocicli come da elenco seguente immatricolati dal 01/01/2000

- **AXY:** X 250R – XY 400 – X 400R
- **BMW:** F650 (tutti i modelli) – G 650X
- **HONDA:** XR 250 R – XR 400 R
- **HUSQVARNA:** WRE 125 – TE 410 E – TE 610 04 – TE 610 – TE 630
- **KTM:** 400 LC4 – 625 SXC – 640 LC4 – Adventure 640 – 690 LC4 – 690R LC4
- **SUZUKI:** DRZ 400 S
- **YAMAHA:** WR 250 R

2. motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata immatricolati entro il 31/12/1999.

Per quanto al punto 1, i seguenti particolari devono rimanere originali, così come prodotti dal costruttore:

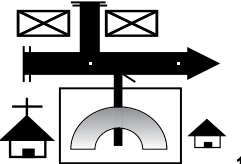

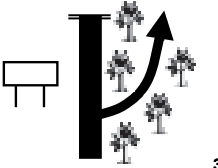
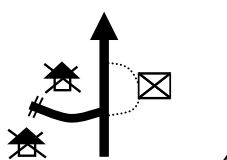
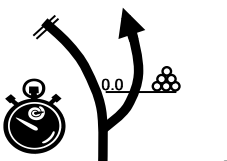
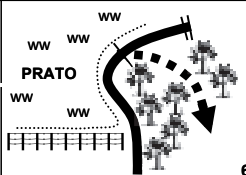
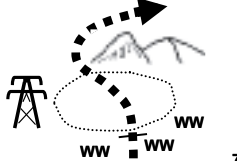
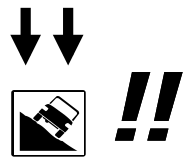
- il motore completo;
- il sistema di alimentazione (carburatore/iniezione) e la scatola filtro;
- il sistema di accensione e l'alternatore;
- il sistema di avviamento;
- il telaio;
- la forcella anteriore;
- il forcellone posteriore e relativo sistema di leveraggio;
- l'ammortizzatore posteriore;
-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

Per quanto non espressamente indicato, sono ammesse modifiche o sostituzioni purché in regola con il Codice della Strada. Per quanto al punto 2 sono ammesse modifiche purché in regola con il Codice della Strada ed in conformità con quanto riportato sulla Carta di Circolazione del motociclo.











































ART. 4.7 – QUAD

Vedi Regolamento Tecnico di specialità Quad-Baja.

ALLEGATO 1

0,00		PARTENZA
1,32		VRS STADIO
2,64		VRS AGRITURISMO
1,89		CO 1
5,93 0,00		PS 1 km 22,8 AZZERA
1,85		LPP POCO VIS
2,07		

ALLEGATO 2

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




ALLEGATO 3

CARTELLI

CONTROLLO A TIMBRO

CARTELLI GIALLO		CARTELLI ROSSO		CARTELLI BIANCO
	< 10/100 M. >		< 10/100 M. >	
STOP				

CONTROLLO ORARIO

CARTELLI GIALLO		CARTELLI ROSSO		CARTELLI BIANCO
	< 5 M. >		< 5/50 M. >	
STOP				

INIZIO PROVA SPECIALE

CARTELLI GIALLO		CARTELLI ROSSO		CARTELLI BIANCO
	< 10/100 M. >			NON PRESENTE
STOP				

FINE PROVA SPECIALE

CARTELLI GIALLO		CARTELLI ROSSO		CARTELLI BIANCO
	< 20/100 M. >		< 20/100 M. >	
NO STOP				

CONTROLLO ROAD BOOK

CARTELLI GIALLO		CARTELLI ROSSO		CARTELLI BIANCO
				NON PRESENTE
STOP				