

ENDURO REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 - DEFINIZIONE

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

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

Art. 2 - CAMPIONATI ITALIANI E TROFEI NAZIONALI

CAMPIONATO ITALIANO

Titoli assegnati:

Individuale assoluta.

Individuale di classe (6):	125
	250
	500
	250 4T
	400 4T
	500 4T

Moto Club e Scuderie Motociclistiche

Industria.

Articolato su 2 gare di due giorni e 4 di un giorno.

La lunghezza prevista dovrà essere di almeno 220 Km per ogni giornata di gara.

Saranno ammessi piloti con licenza Enduro Senior, Junior, Major e Cadetti.

Un responsabile federale, il cui nominativo sarà reso noto in precedenza al D. di G., sarà presente per visionare le prove speciali. Qualora queste saranno non idonee lo comunicherà, in comune accordo con il C. di G., al D. di G. che a questo punto avrà l'obbligo di sostituirle o di non effettuarle.

Alla fine del Campionato, per l'assegnazione del titolo di classe e assoluta si effettuerà lo scarto del punteggio di una giornata di gara indipendentemente dal numero di giornate effettuate.

Nelle gare di 2 giorni la composizione della squadra potrà essere variata nella seconda giornata di gara. Tale variazione dovrà essere effettuata entro un'ora dall'arrivo dell'ultimo concorrente della prima giornata.

Per la classifica a squadre non si effettuerà nessuno scarto.

L'Ordine di partenza verrà stabilito come segue: ai piloti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe (in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti) verrà assegnata la seguente numerazione:

Classe 125	da 01 a 06
Classe 250	da 11 a 16
Classe 500	da 21 a 26
Classe 250 4	da 31 a 36
Classe 400 4T	da 41 a 46
Classe 500 4T	da 51 a 56

Ai piloti che seguono verrà assegnata, in base alle classifiche provvisorie, la seguente numerazione:

Trofeo 80 cc.	dal n. 60 al n. 99
Classe 125	dal n. 101 al n. 199
Classe 250	dal n. 201 al n. 299
Classe 500	dal n. 301 al n. 399
Classe 250 4T	dal n. 401 al n. 499
Classe 400 4T	dal n. 501 al n. 599
Classe 500 4T	dal n. 601 al n. 699

GRUPPI DI MERITO

Al termine del Campionato il Comitato Enduro redigerà e divulgherà l'elenco dei piloti "prioritari" per l'anno 2001. I piloti di tal elenco saranno inseriti, in tutte le prove di Campionato Italiano, nei rispettivi gruppi di merito anche se non occuperanno una delle sei posizioni delle classifiche di classe.

In caso di cambio di classe durante il campionato, il pilota "prioritario" ed i piloti che occuperanno le prime sei posizioni di classifica non potranno concorrere alla formazione di alcuna squadra se non dopo la rinuncia a partire nei gruppi di merito

Il Comitato Enduro, in ogni singola gara potrà inserire alcuni piloti nei gruppi di merito, oltre agli aventi diritto, che non potranno concorrere alla formazione d'alcuna squadra. In tal caso i gruppi di merito saranno composti da più di sei piloti.

PARTECIPAZIONE PILOTI STRANIERI

I piloti stranieri parteciperanno alla gara acquisendo il punteggio solo per la classifica assoluta; al termine del Campionato al vincitore, italiano o straniero, sarà assegnato il trofeo "Supercampione".

TROFEO F.M.I. 80 cc.

Articolato su due gare di due giorni e 4 di un giorno abbinate al Campionato Italiano enduro.

Saranno ammessi piloti con licenza Enduro Senior, Junior, Cadetti e Major con motocicli 80 cc. 2 tempi.

Al termine delle gare valide il pilota primo classificato non potrà partecipare alle successive edizioni del Trofeo.

CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR

Titoli assegnati:

Individuali di classe (7): Classe 80 cc.
 Classe 125 cc.
 Classe 250 cc.
 Classe 500 cc.
 Classe 250 cc. 4T
 Classe 400 cc. 4T
 Classe 500 cc. 4T

Motoclub e/o scuderie

Articolato su una gara di 2 giorni e tre di 1 giorno abbinate alle prove Campionato Italiano

La lunghezza prevista dovrà essere di almeno 220 Km.

Saranno ammessi piloti con licenza Junior Enduro.

Alla fine del Campionato, per l'assegnazione dei titoli di classe si effettuerà lo scarto del punteggio di una giornata di gara, indipendentemente dal numero di giornate effettuate.

Per la classifica a squadre non si effettuerà nessuno scarto,

Un responsabile federale il cui nominativo sarà reso noto prima della gara al D.di G., visionerà le prove speciali. Qualora saranno non idonee lo comunicherà, in comune accordo con il C. di G., al D.di G. che avrà l'obbligo di sostituirle o di non effettuarle.

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

Le O.P. dovranno iniziare alle ore 14,00 del giorno precedente la gara.

CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

Titoli assegnati:

Individuali di classe (7) Classe 80 cc.
 Classe 125 cc.
 Classe 250 cc.
 Classe 500 cc.
 Classe 250 cc. 4T
 Classe 400 cc. 4T
 Classe 500 cc. 4T

Moto Club e Scuderie.

Articolato su 5 gare di un giorno.

La lunghezza prevista dovrà essere di almeno 180 Km.

Saranno ammessi piloti con licenza Major Enduro.

Alla fine del Campionato, per l'assegnazione dei titoli di classe, si effettuerà lo scarto del punteggio di una giornata di gara, indipendentemente dal numero di giornate effettuate

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

Un responsabile federale il cui nominativo sarà reso noto prima della gara al D.di G., visionerà le prove speciali. Qualora saranno non idonee lo comunicherà, in comune accordo con il C. di G., al D.di G. che avrà l'obbligo di sostituirle o di non effettuarle.

Le O.P. dovranno iniziare alle ore 14,00 del giorno precedente la gara

CAMPIONATO ITALIANO CADETTI

Titoli assegnati:

Individuali di classe (5) 50 cc
 80 cc.
 125 cc.
 250 cc. (oltre 125 cc 2T)
 4 Tempi
 Femminile

Moto Club e Scuderie

Articolato su 5 gare di un giorno.

La lunghezza prevista dovrà essere di almeno 150 Km.

Saranno ammessi piloti con licenza Cadetti Enduro (rilasciabile anche se il ventunesimo anno sarà compiuto nel 2000 e piloti di sesso femminile con qualsiasi tipo di licenza: Enduro, Motocross e Trial. Per i piloti di sesso femminile il punteggio conseguito sarà valido per la classifica finale del Campionato Cadetti enduro, indipendentemente dalla licenza posseduta.

Alla fine del Campionato, per l'assegnazione dei titoli di classe si effettuerà lo scarto del punteggio di una giornata di gara, indipendentemente dal numero di giornate effettuate.

Per la classifica a squadre non si effettuerà nessuno scarto.

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

Un responsabile federale il cui nominativo sarà reso noto prima della gara al D.d. G., visionerà le prove speciali. Qualora saranno non idonee lo comunicherà, in comune accordo con il C. di G., al D.d. G. che avrà l'obbligo di sostituirle o di non effettuarle.

Le O.P. dovranno iniziare alle ore 14,00 del giorno precedente la gara.

CLASSE 50 cc..

Saranno ammessi i piloti con licenza Cadetti e Promozionale Enduro nati dal 1984/1987 (purché abbiano compiuto 14 anni di età), con ciclomotori in regola con il Codice della Strada e rispondenti alla descrizione tecnica originale fornita dai costruttori.

I pneumatici dovranno essere conformi a quanto previsto al successivo articolo "pneumatici" con esclusione della profondità massima della scolpitura del pneumatico posteriore che è libera.

Possono essere utilizzate le gomme già in uso per la classe 125 cc., omologate per la circolazione stradale, delle dimensioni 4.00/18 (ovvero 120/80). Resta fermo il divieto d'uso delle gomme "N.H.S." o con la scritta "Not for Highway Use". L'organizzatore, in accordo con il responsabile federale presente alla gara, potrà variare o ridurre il percorso rispetto a quanto previsto per le altre classi.

Il diametro massimo del diffusore del carburatore è fissato in 14 mm.

I punti ottenuti nella classifica di classe possono essere utilizzati per la classifica a squadre del Campionato Italiano Cadetti.

TROFEO F.M.I. 125 cc. EURO

Articolato su 5 gare di un giorno abbinate al Campionato Italiano Cadetti.

Saranno ammessi piloti con licenza Cadetti o Promozionale Enduro con motocicli da 125 cc. rispondenti al particolare regolamento tecnico:

Art. 3 - CONTRIBUTI FEDERALI E TASSE D'ISCRIZIONE

CAMPIONATO ITALIANO

Contributo Federale: L. 10.000.000 per le gare di due giorni; 4.500.000 per le gare di un giorno

Il contributo sarà erogato totalmente se il numero degli iscritti sarà inferiore o uguale a 150; sarà ridotto del 1% per ogni iscritto in più fino ad un massimo di 250.

Esempio per una giornata di gara:

150 iscritti	contributo	L. 4.500.000
200 iscritti	contributo	L. 2.250.000
250 iscritti	contributo	L. 0

Tasse d'iscrizione:

L. 80.000	per una giornata con motociclo di casa associata
L. 160.000	per una giornata con motociclo di casa non associata
L. 120.000	per due giornate con motociclo di casa associata
L. 240.000	per due giornate con motociclo di casa non associata

CAMPIONATO ITALIANO JUNIOR

Tasse d'iscrizione:

L. 80.000	per una giornata con motociclo di casa associata
L. 160.000	per una giornata con motociclo di casa non associata
L. 120.000	per due giornate con motociclo di casa associata
L. 240.000	per due giornate con motociclo di casa non associata

CAMPIONATO ITALIANO CADETTI

Contributo federale: L. 4.000.000 per ogni gara.

Il contributo sarà erogato totalmente se il numero degli iscritti sarà inferiore o uguale a 150; sarà ridotto del 1% per ogni iscritto in più fino ad un massimo di 250.

Esempio per una giornata di gara:

150 iscritti	contributo	L. 4.000.000
200 iscritti	contributo	L. 2.000.000
250 iscritti	contributo	L. 0

Tasse d'iscrizione:

L. 60.000	per una giornata con motociclo di casa associata
L. 120.000	per una giornata con motociclo di casa non associata

CAMPIONATO ITALIANO MAJOR

Contributo Federale: L. 2.000.000 per ogni gara.

Il contributo sarà erogato totalmente se il numero degli iscritti sarà inferiore o uguale a 150; sarà ridotto del 1% per ogni iscritto in più fino ad un massimo di 250.

Esempio per una giornata di gara:

150 iscritti contributo L. 2.000.000

200 iscritti contributo L. 1.000.000

250 iscritti contributo L. 0

Tasse d'iscrizione:

L. 80.000 per una giornata con motociclo di casa associata

L. 160.000 per una giornata con motociclo di casa non associata

Art. 4 - PERCORSO

Il percorso deve essere praticabile in qualunque condizione di tempo atmosferico con tutti i motocicli da Enduro

Il percorso di gara ufficiale, che non deve essere abbandonato per nessun motivo, è indicato su una carta stradale scala minima 1:50.000, e opportunamente segnalato. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. I cartelli segnalatori di ogni giornata devono essere di colori diversi. È responsabilità del pilota seguire il percorso segnalato. 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.P. è vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.

La tabella informativa deve comprendere:

- Le località di passaggio.
- Le località dei C.O. e C.P..
- I tempi di settore tra i vari C.O., sia con la media normale che con quella di emergenza.
- La legenda delle sigle usate.
- La tabella informativa deve essere consegnata ad ogni pilota in sede di O.P..

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

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

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

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

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

Gli organizzatori di una manifestazione devono provvedere a richiedere il servizio di cronometraggio alla F.I.Cr. 30 giorni prima della data della manifestazione, allegando:

- copia del R.P.
- tabella di marcia informativa

Art. 6 - PARTECIPAZIONE

Possono partecipare alle gare di Enduro:

- Piloti in possesso di licenza F.M.I. del tipo previsto dal R.P. e dei documenti richiesti dal Codice della Strada;
- Squadre: ogni pilota nel corso di una gara e di un campionato può far parte di una sola squadra nella stessa categoria.
- Ogni Motoclub, Scuderia, Team o industria può iscrivere una sola squadra.
- L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
- Il numero dei piloti componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4 piloti.
- Le squadre devono essere composte da piloti con motocicli di almeno due cilindrata diverse.
- Le squadre possono essere di:

CAT. A

- Moto Club

- Scuderia motociclistica (con licenza di concorrente)

CAT. B

- Team indipendente da M.C. (con licenza di concorrente)

- Industria (con licenza di concorrente e motocicli della stessa marca)

Art. 7 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

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

25 punti al 1° 7 punti al 9°

20	punti	al	2°	6	punti	al	10°
16	punti	al	3°	5	punti	al	11°
13	punti	al	4°	4	punti	al	12°
11	punti	al	5°	3	punti	al	13°
10	punti	al	6°	2	punti	al	14°
9	punti	al	7°	1	punto	al	15°
8	punti	al	8°				

In caso di parità di risultato a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto.

Il pilota successivo, riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

Esempio:

PILOTA A = 28'33" - 1° 25 punti

PILOTA B = 28'33" - 1° 25 punti

PILOTA C = 30'00" - 3° 16 punti

- Se al termine dei campionati due o più conduttori avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

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

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

Art. 8 - ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE

Se una manifestazione sarà fermata prima che più del 50% dei piloti in gara abbia completato almeno la metà della distanza totale, questa sarà dichiarata nulla e non valida; se arrestata più tardi, la decisione sulla sua validità sarà demandata alla C.T.S.N.

Art. 9 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

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

Il numero massimo di iscritti è fissato in 270 piloti.

I piloti con licenza Senior possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate e territoriali.

Art. 10 - CLASSI

Possono partecipare alle competizioni di Enduro i motocicli descritti nel successivo Art.11

Una classe è considerata costituita quando, alla chiusura delle O.P., vi siano almeno cinque motocicli verificati e punzonati.

Qualora una classe non risulti costituita, essa sarà aggregata a quella immediatamente superiore; se la classe incompleta è quella maggiore essa viene abbinata a quella immediatamente inferiore. Possono essere unite solamente le classi costituite da motocicli con lo stesso tipo di motore (2 o 4 tempi).

Per i risultati della classe non completa sono considerati validi i punti ottenuti nella classe unificata anche per le classifiche di Campionato

Per i piloti della classe completa valgono i punteggi previsti dall'articolo 7.

Esempio:

Classe 80 e 125 unificate per scarsità di piloti nell'80.

1 - PILOTA A (125)	25 PUNTI	(1 - 125)
2 - PILOTA B (125)	20 PUNTI	(2 - 125)
3 - PILOTA C (80)	16 PUNTI	(3 - UNIFICATA)
4 - PILOTA D (125)	16 PUNTI	(3 - 125)
5 - PILOTA E (80)	11 PUNTI	(5 - UNIFICATA)
6 - PILOTA F (125)	13 PUNTI	(4 - 125)

Art. 11 - MOTOCICLI

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

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

Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

Art. 12 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE

CONTROLLO DOCUMENTI DEL MOTOCICLO

Saranno controllati i documenti ai motocicli dei piloti che occuperanno le prime sei posizioni delle classifiche di classe, in base alla somma dei punteggi delle gare precedenti, ed al 10% dei piloti presenti alle O.P.. L'elenco dei motocicli da sottoporre al controllo sarà stabilito dal Commissario

delegato dalla FMI in collaborazione con il Direttore di gara. Non è ammesso nessun reclamo sulla composizione di tale elenco che sarà reso pubblico solo alla fine delle Operazioni Preliminari. La veridicità, così come la validità dei documenti presentati in sede di O.P., ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del titolare (PILOTA).

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

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

La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dagli articoli 13 e 24.

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

Le parti punzonate sono:

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

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

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

TARGHE PORTANUMERO:

Le targhe portanumero sponsorizzate saranno fornite dalla Federazione Motociclistica Italiana.

Ogni concorrente ha l'obbligo di usarle pena la non partecipazione alla manifestazione.

PROVA FONOMETRICA

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

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

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

Art. 13 - RIPARAZIONI

Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate ma può ricevere ricambi solo nel P.L. e ai C.O. tra le bandiere bianche e quelle gialle. Le parti sostituite possono essere lasciate dove è stata effettuata la riparazione. L'aver ricevuto ricambi al di fuori delle zone sopra elencate sarà considerata violazione all'articolo 21 e comporta l'esclusione.

I piloti possono ricevere attrezzi ovunque, ma solo il pilota è autorizzato a lavorare sul motociclo.

L'assistenza esterna non è permessa, tranne quando autorizzata come specificato nell'art. 22

Art. 14 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

I C.d.G., Il D.d.G. e il personale da lui incaricato, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli. In mancanza di una o più punzonature il C.d.G. eseguirà una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata o di gara, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica. Se si risconterà una violazione all'articolo 12, il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Il C.d.G., il D.d.G. e il personale da lui incaricato, in qualunque punto del percorso possono contestare l'eccessiva rumorosità di un motociclo. In questo caso il pilota ha l'obbligo di riparare o sostituire le parti interessate entro la linea di passaggio del successivo C.O.

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

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

Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

Art. 15 - ZONA DI PARTENZA

Questa zona è composta da:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La manifestazione è organizzata in regime di P.C., ciò significa che al di fuori del tempo trascorso sul percorso, ed il tempo previsto prima della partenza i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione.

PARCO LAVORO: è una zona adiacente al P.C. o direttamente collegata con un percorso recintato con l'uscita unicamente sulla zona di partenza.

La messa a punto, la pulizia ed i rifornimenti, dovranno essere effettuate nel parco di lavoro.

Un pilota sorpreso a fumare nel parco di lavoro sarà escluso dalla partenza.

Possono accedere al parco di lavoro unicamente i Direttori Sportivi oltre agli ufficiali addetti.

L'organizzazione può autorizzare altresì l'accesso al P.L. ai rappresentanti della stampa limitandone il numero in modo che non disturbino le operazioni in corso. Non sono autorizzate stazioni di rifornimento all'interno del P.L., ma possono essere installate sul limitare di detta zona.

Gli addetti, con apposito bracciale di riconoscimento, potranno aiutare l'effettuazione del rifornimento.

Nessun altro tipo di assistenza è permessa nel P.L. oltre a quella precisata nell'art. 22.

La penalità per la violazione a questa norma è l'esclusione.

E' vietato mettere in moto il motore del motociclo nel P.L.: la penalità per questa infrazione comporta l'esclusione.

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

Art. 16 - ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza dei vari gruppi e classi è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto da questo regolamento.

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

L'ordine di partenza definitivo deve essere approntato e pubblicato almeno 24 ore prima della partenza.

Art. 17 - PREPARATIVI PER LA PARTENZA

In ogni giorno di gara, prima della partenza, i conduttori potranno entrare nel P.C., 15 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo verso l'uscita del P.C.; 10 minuti prima dell'orario di partenza, il conduttore spingerà il suo motociclo nel P.L. per effettuare le operazioni concesse.

Art. 18 - PARTENZA

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

Nel corso del minuto successivo al proprio segnale di partenza, il pilota dovrà mettere in moto il motore sulla linea, ed attraversare con la sola forza del motore un'altra linea posta a 20 metri.

Se un pilota non è presente sulla linea di partenza, quando verrà dato il segnale, non verrà penalizzato purché porti il suo motociclo sulla linea, lo metta in moto, ed attraversi la seconda linea entro il minuto successivo al momento in cui gli è stato dato il segnale.

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

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

Non è ammessa alcuna tolleranza al C.O. di partenza.

I conduttori che arriveranno con un ritardo superiore a 30 minuti saranno considerati esclusi e non potranno prendere il via.

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

Nel caso in cui il motore si arresti prima che il motociclo abbia superato la seconda linea, il pilota deve rimettere in moto e passare la seconda linea entro il minuto successivo al segnale di partenza per non essere penalizzato.

Il conduttore che non attraversa la linea dei 20 metri entro il minuto successivo al segnale di partenza sarà penalizzato di 10 secondi.

Il pilota penalizzato per non aver messo in moto e non aver attraversato la linea dei 20 metri nel minuto concessogli, potrà avviare il motore nel modo che più gli aggrada, ma dovrà attraversare la linea di partenza prima di proseguire sul percorso.

Un pilota che non sia riuscito a mettere in moto o che si fermi nella zona tra le due linee di partenza non deve tornare alla zona di partenza; è obbligato a spingere il motociclo nella direzione del percorso ed attraversare la linea dei 20 metri in modo da non ostacolare gli altri conduttori.

Un pilota il cui caso sia in discussione potrà prendere il via a condizione che il suo motociclo sia stato messo in parco chiuso, come da regolamento, e che non sussistano ragioni di sicurezza.

Il pilota che perde il suo diritto a prendere il via solamente dopo che il D.d.G. abbia confermato la sua esclusione.

Art. 19 - RIFORNIMENTI

Non sono concessi tempi supplementari per il rifornimento che deve essere effettuato durante il corso della gara o nei 10 minuti prima dell'orario di partenza.

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

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

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

Il motore deve essere spento durante il rifornimento.

La penalità per non aver spento il motore è l'esclusione.

Art. 20 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

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

Art. 21 - AIUTO ESTERNO

Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello ricevuto per il rifornimento nei luoghi autorizzati.

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

Art. 22 - ASSISTENZA PERMESSA

Rifornimento di carburante, del liquido di raffreddamento e del liquido dell'impianto freni nel corso del quale gli addetti al servizio sono autorizzati ad aprire, chiudere il serbatoio del carburante o il serbatoio dell'olio ed effettuare il rifornimento.

Aiuto durante il rifornimento dell'olio del motore e della scatola del cambio (aspirazione dell'olio usato e rifornimento dell'olio nuovo).

Riempimento dei pneumatici con una miscela antiforatura, controllo della pressione e gonfiaggio. Questa assistenza può essere prestata a tutti i C.O. ed in occasione del cambio di pneumatici, delle camere d'aria o delle Mousses.

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 e nel P.L.

Le camere d'aria e le bombole possono essere fornite lungo tutto il percorso e ai C.O.

L'aiuto esterno è proibito per il rabbocco del sistema delle sospensioni sia ad aria sia ad olio.

Tutto quanto non è contemplato in questo articolo è punito con l'esclusione. Qualora l'infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà deferito al Giudice Unico

Art. 23 - RITIRI

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

Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli; è vietato ad un pilota ritirato di percorrere in moto le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione.

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

Questa infrazione comporta il deferimento al Giudice Unico.

Art. 24 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE IL SECONDO GIORNO

Nelle gare di due giorni, un pilota ritirato nella prima giornata può ripartire nella seconda purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra l'orario teorico d'arrivo del primo concorrente partito e un'ora dopo il proprio orario teorico d'arrivo.

Il motociclo dovrà essere presentato fornito del telaio già punzonato nelle precedenti O.P.

Tutte le parti prescritte dovranno portare la punzonatura precedente oppure, se sostituite, dovranno essere sottoposte ad una nuova punzonatura.

Nel caso di sostituzione del silenziatore si procederà alla prova fonometrica, con possibilità di una seconda prova entro i tempi previsti nel paragrafo precedente.

Art. 25 - SEGNALETICA

Il percorso ufficiale deve essere segnalato adeguatamente dall'organizzazione la quale deve curare specialmente i tratti su prato, terreno accidentato, sentieri ecc.

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

Art. 26 - REGOLE DEL TRAFFICO

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

Art. 27 - ASSICURAZIONE (R.C.)

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

Art. 28 - TRATTI IMPRATICABILI

Se, durante la gara, il D.d.G. rileva che un settore è diventato impraticabile o praticabile solo con l'aiuto esterno, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O. ed annullare le eventuali penalità riportate dai piloti.

Art. 29 - CONTROLLI ORARI

I C.O. sono situati:

- all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
- all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
- in punti intermedi scelti dall'organizzazione. La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri e non devono essere superiori a 45 km. ed inferiori a 5 km.

La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km. l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.

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

Art. 30 - CRONOMETRAGGIO

Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero, senza arrotondamenti; può essere fatto manualmente o tramite orologi stampiglieri.

Art. 31 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

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

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

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

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

Art. 32 - SEGNALAZIONE DEI C.O.

I C.O. devono essere segnalati con due bandiere bianche poste 200 m. prima del tavolo di controllo e di due bandiere gialle prima dello stesso. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

I C.O. senza assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche con croce di Sant'Andrea nera poste 200 mt prima del tavolo di controllo e due bandiere gialle prima dello stesso.

Art. 33 - PROCEDURA AI C.O.

Presso la bandiera gialla posta prima del tavolo di controllo deve essere posto un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.

Il conduttore deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla con il motociclo, presentare immediatamente la sua T.M. al tavolo del controllo o ad un cronometrista addetto. Un conduttore può passare il controllo finale all'ingresso del P.C. prima del tempo previsto, senza essere penalizzato.

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

Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

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

Il rilevamento del tempo è effettuato nel momento in cui l'asse del mozzo anteriore del motociclo supera la bandiera gialla.

Art. 35 - CALCOLO DELLE PENALITÀ AI C.O.

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

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

Esempio di calcolo penalità

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

Art. 36 - TEMPO MASSIMO

Il pilota che transiti a un C.O. con più di 30 minuti di ritardo rispetto al suo orario teorico iniziale di partenza viene escluso dalla manifestazione.

Art. 37 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

Se un pilota può dimostrare al D.d.G. di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso, in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale. La richiesta di tolleranza speciale per esser stato ostacolato da un altro pilota non è accettabile.

Art. 38 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

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

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

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

Art. 39 - PROVE SPECIALI

La partenza di una prova speciale non dovrebbe essere disposta a più di un chilometro da un C.O.

La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS); tutto il percorso deve essere segnalato secondo l'articolo 25.

Il segnale di partenza verrà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.

Il pilota dopo aver passato la linea di arrivo, deve continuare sul percorso senza arrestarsi.

Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui passa la linea di arrivo.

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

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

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

La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100); è obbligatorio l'uso di apparecchiature scriventi collegate a fotocellule. Deve essere effettuata anche la presa dei tempi manuale (da utilizzare in caso di guasti alle apparecchiature automatiche).

Il responso dei cronometristi è inappellabile.

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

In ogni giornata di gara devono essere effettuate almeno 4 P.S.

Esse possono essere:

- Prove MOTOCROSS in circuito chiuso della lunghezza minima di 3 km. Max 7 Km

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

- Prove ENDURO che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi.
La lunghezza minima di queste prove è di 2 km. Max 7 Km
Nelle gare di due giorni e qualora il percorso della seconda giornata sia identico alla prima le prove possono essere cronometrate anche durante il primo giro, ferma restando una diversa decisione del Direttore di Gara.

Art. 40 - DIREZIONE DI GARA

Il D.d.G. è il responsabile dello svolgimento e del buon esito della manifestazione; è sua facoltà alla fine delle O.P., e in qualunque altro momento della manifestazione che egli ritenga opportuno, indire una riunione informativa per tutti gli interessati.

Art. 41 - CLASSIFICHE

Saranno stilate le seguenti classifiche:

- Classifica individuale di classe; redatta in base alla somma dei tempi e delle penalità di ogni singolo pilota; sarà classificato al primo posto il pilota che otterrà il minor tempo totale.
- Classifica individuale di campionato; saranno attribuiti i punteggi in base all'art. 7. I piloti e le squadre che alla fine delle gare in programma hanno ottenuto il maggior punteggio saranno proclamati campioni.
- Classifica di squadra

Sia per la categoria A che per la B sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'art. 7 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica di ogni giornata e per quella finale di campionato.

Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno tre piloti classificati (con o senza punti) non verranno classificate.

In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione i punteggi acquisiti dai quarti componenti.

Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, la classifica sarà stilata sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera il punteggio della seconda giornata.

RIASSUNTO DELLE PENALIZZAZIONI

Penalizzazioni in secondi

- | | | | |
|----|---|---|-------------------------|
| 15 | - | Avviamento del motore nella A.P.
prima del segnale di partenza | 60 secondi |
| 18 | - | Arrivo in ritardo alla linea di partenza | 60 secondi(ogni minuto) |
| 18 | - | Mancato attraversamento della linea 20 metri entro
un minuto dal segnale di partenza | 10 secondi |
| 35 | - | Arrivo in anticipo a un C.O. | 60 secondi(ogni minuto) |
| 35 | - | Arrivo in ritardo a un C.O. | 60 secondi(ogni minuto) |
| | - | irregolarità alla prova fonometrica al primo
controllo durante la gara | 60 secondi |

Esclusione

- | | | |
|-------|---|---|
| 13 | - | Ricevere parti di ricambio fuori dal P.L. |
| 12 | - | Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale |
| 12 | - | irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara |
| 15 | - | Ingresso nel P.C. con il motore acceso |
| 15 | - | Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O e il P.C. |
| 15 | - | Fumare nel P.C. |
| 15 | - | Avviamento del motore nel P.C. |
| 15 | - | Avere contatto materiale con il motociclo di altri piloti |
| 15 | - | Fumare nel P.L. |
| 15 | - | Avviamento del motore nel P.L. |
| 15 | - | Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza |
| 19 | - | Rifornimento fuori dalle zone ufficiali |
| 19 | - | Trasporto del carburante fuori del serbatoio |
| 19 | - | Rifornimento con il motore in moto |
| 20 | - | Utilizzo forza motrice esterna |
| 21 | - | Aiuto esterno |
| 21/22 | - | Assistenza eccettuato quanto specificato dall'articolo 22 |
| 26 | - | Inosservanza delle regole del traffico |
| 31 | - | Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota |
| 36 | - | Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 30 minuti dopo l'orario teorico |
| 38 | - | Mancato passaggio ad un C.P. |
| 39 | - | Taglio di percorso |
| 39 | - | Allenamento sul percorso delle P.S. |

Esclusione dalla partecipazione alla gara

- | | | |
|----|---|---|
| 11 | - | Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.P. |
|----|---|---|

- 18 - Presentarsi alla partenza con più di 30 minuti di ritardo
- 21 - Avere contatto materiale con il motociclo di altri piloti
- Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
- Sospensioni in corso
- Mancato pagamento di sanzioni in atto
- Veicolo di costruzione pericolosa e non rispondente ai regolamenti
- Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, conduttori e U.d.G.
- Dichiarazione del Medico di Gara
- Fumare nel P.C. e P.L.
- Allenamento in moto sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 42 - DEFINIZIONE

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

N.B. Una traccia è definita dalla linea mediana di ciascuna ruota del veicolo posizionato in direzione di marcia.

Art. 43 - COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

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

Art. 44 - CLASSI

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

50	da 0 cc a 50 cc - 2 T
80	da 50cc a 80 cc - 2 T
125 Euro	da oltre 80a 125 cc 2T
125	da oltre 80a 125 cc - 2 T
250	da oltre 125a 250 cc - 2 T
500	da oltre 250a 500 cc - 2 T
250 4 T	da 0 cc a 250 cc - 4 T
400 4 T	da oltre 250 cc a 400 cc - 4 T
500 4 T	da oltre 400 cc 4T

Art. 45 - REGOLAMENTO TECNICO CLASSE 125 EURO

Sono ammessi esclusivamente Motocicli a 2 tempi.

Il carburatore, libero nella marca, deve essere al massimo da 28 mm; è vietato elaborare parti del carburatore o ridurre con una flangia un carburatore superiore per aver il diametro massimo del diffusore a 28 mm.

Le tarature ed i getti sono liberi.

Tra il cilindro ed il tubo di scarico deve essere obbligatoriamente interposta una flangia del diametro interno massimo di 22 mm ed a forma circolare per ridurre il passaggio dei gas combusti.

La potenza massima alla ruota non deve essere superiore a 15 CV.; essa potrà essere controllata, in alcune gare a discrezione federale, tramite Banco di Potenza dinamico.

Art. 46 - MISURA DELLA CILINDRATA

MOTORE ALTERNATIVO, CICLO AOTTO

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

cilindrata: $(D^2 \times 3,1416 \times C) \div 4$

ove D = alesaggio del cilindro

C = corsa del pistone

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

Art. 47 - SOVRALIMENTAZIONE

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

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

Art. 48 - MARCA DEL MOTOCICLO

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

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

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

Art. 49 - PRESCRIZIONI GENERALI

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

Art. 50 - PARTE CICLISTICA

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

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

Art. 51 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Il dispositivo di avviamento è obbligatorio.

Art. 52 - COMPLESSI DI SCARICO

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

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

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

Art. 53 - MANUBRIO

La larghezza del manubrio deve essere minimo 600 mm. e massimo 850 mm.

La lunghezza massima delle manopole è di 150 mm, esse devono essere installate obbligatoriamente alle estremità del manubrio.

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

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

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

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

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

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

Art. 54 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

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

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

Art. 55 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

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

Art. 56 - POGGIAPIEDI

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

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

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

Art. 57 - FRENI

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

Art. 58 - PARAFANGHI

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

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

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

Art. 59 - PNEUMATICI E CERCHI

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

Art. 60 - PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

Le dimensioni del pneumatico anteriore sono libere.

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

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

Sono autorizzati i soli pneumatici normalmente disponibili in commercio, al dettaglio o all'ingrosso; essi devono comparire nel catalogo del fabbricante del pneumatico e nei listini di vendita al pubblico. Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea del Pneumatico e del Cerchio (ETRO) per quanto concerne gli indici di carico e velocità con una prescrizione di utilizzazione minima di 45M.

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

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

Tali norme prevedono che sui fianchi siano riportati:

- Nome della ditta "Ricostruttrice" (Marchio e numero di matricola)
- Indice di carico e velocità
- La parola "RICOSTRUITO" O L'EVENTUALE IN LINGUA ESTERA
- L'anno della ricostruzione
- Fi-R1 o Fi-R2 qualora si tratti di seconda o successiva ricostruzione.

Art. 61 - TARGHE PORTANUMERO

Sono obbligatorie tre targhe portanumero sui motocicli partecipanti ad una manifestazione.

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

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

Non devono essere nascoste alla vista o piegate.

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

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

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

Le dimensioni minime delle cifre sono:

altezza: 93 - 140 mm.

larghezza di ciascuna cifra: 80 mm.

spazi tra due cifre: 15 mm.

Per i caratteri bisogna utilizzare quelli riportati nella tabella allegata prestando attenzione che il numero "uno" è costituito da una semplice linea, ed il "sette" non ha la barra (vedi figura 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.

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

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

I colori delle targhe portanumero sono:

Fondo bianco - cifre nere per piloti cadetti e promozionali,
Fondo giallo - cifre nere per i piloti junior e major,
Fondo rosso - cifre bianche per piloti senior.

Art. 62 - DISPOSITIVI ELETTRICI

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

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

Art. 63 - INDUMENTI E CALZATURE

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

MATERIALI EQUIVALENTI ALLA PELLE

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

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

Art. 64 - USO DEL CASCO

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

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

Art. 65 - OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Per le gare nazionali la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione E22-01, E22-02, E23-03 (che è la più consigliata).

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

Art. 66 - OCCHIALI E VISIERE

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

Art. 67 - PETTORINE - DORSALI

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

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

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

Art. 68 - VERIFICHE

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

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

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

Art. 69 - MOTOCICLI PERICOLOSI

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

Art. 70 - PROVE FONOMETRICHE

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

Il pilota deve mantenere il proprio motore in funzione con il cambio in folle e deve gradualmente aumentare il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto. Le misure fonometriche

devono essere rilevate quando sia stato raggiunto il prescritto regime di rotazione. Il regime di rotazione dipende sia dalla velocità media del pistone, sia dalla corsa del pistone (per i valori vedi tabella relativa).

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

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

Corsa in mm.		Corsa in mm.	
30	11.000 giri	66	5.000 giri
31	10.645 "	67	4.925 "
32	10.313 "	68	4.853 "
33	10.000 "	69	4.783 "
34	09.706 "	70	4.714 "
35	09.429 "	71	4.648 "
36	09.167 "	72	4.583 "
37	08.919 "	73	4.521 "
38	08.684 "	74	4.459 "
39	08.462 "	75	4.400 "
40	08.250 "	76	4.442 "
41	08.049 "	77	4.286 "
42	07.857 "	78	4.231 "
43	07.674 "	79	4.177 "
44	7.500 "	80	4.125 "
45	7.333 "	81	4.074 "
46	7.174 "	82	4.024 "
47	7.021 "	83	3.976 "
48	6.875 "	84	3.929 "
49	6.735 "	85	3.882 "
50	6.600 "	86	3.837 "
51	6.471 "	87	3.793 "
52	6.346 "	88	3.750 "
53	6.226 "	89	3.708 "
54	6.111 "	90	3.667 "
55	6.000 "	91	3.626 "
56	5.893 "	92	3.587 "
57	5.789 "	93	3.548 "
58	5.690 "	94	3.510 "
59	5.593 "	95	3.474 "
60	5.500 "	96	3.438 "
61	5.410 "	97	3.402 "
62	5.323 "	98	3.367 "
63	5.238 "	99	3.333 "
64	5.156 "	100	3.300 "
65	5.077 "		

Limiti fonometrici massimi in vigore:

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

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

Art. 71 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

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

Art. 72 - CONTROLLI DI FINE GARA

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