

**REGOLAMENTO 2001
CAMPIONATI ITALIANI MOTORALLY E RAID TT (TUTTOTERRENO)
E BAJA**

Sommario:

- Art. 1 - Regolamento Particolare - Approvazione
- Art. 2 - Definizione
- Art. 3 - Sigle e nomenclature usate
- Art. 4 - Partecipazione
- Art. 5 - Motocicli
- Art. 6 - Gruppi e Classi
- Art. 7 - Percorsi
- Art. 8 - Assistenza - Parco Chiuso e Veicoli Assistenza
- Art. 9 - Rifornimenti
- Art. 10 - Iscrizioni
- Art. 11 - Operazioni preliminari - Logistica
- Art. 12 - Pubblicità
- Art. 13 - Road book, Briefing e Tabella di controllo
- Art. 14 - Medie di marcia
- Art. 15 - Partenza - Ordine di partenza
- Art. 16 - Controlli a timbro
- Art. 17 - Controlli orari - Rilevamento tempi - Penalità
- Art. 18 - Tempo massimo
- Art. 19 - Prove Speciali
- Art. 20 - Sicurezza
- Art. 21 - Ritiro
- Art. 22 - Interruzione della gara
- Art. 23 - Infrazioni e Reclami
- Art. 24 - Arrivo - Fine gara
- Art. 25 - Classifiche
- Art. 26 - Premi
- Art. 27 - Disposizioni Generali
- Art. 28 - Modifiche - Interpretazioni del Regolamento

Art. 1 Regolamento Particolare - Approvazione

L'organizzazione di gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T e BAJA deve inoltrare alla Commissione Motorally della F.M.I. la seguente documentazione per ottenere il rilascio del nulla osta e l'approvazione del Regolamento Particolare:

- R.P. in OTTO copie accompagnato dal relativo assegno a copertura dei gravami finanziari;
- planimetria del percorso di gara con riportati tutti i punti di controllo (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A.);
- planimetria dettagliata delle P.S. navigate con il dettaglio delle posizioni di controllo;
- pianta organica dello staff organizzatore ed elenco del personale di servizio;
- conferma scritta della presenza del Centro Classifiche autorizzato;
- conferma scritta della presenza dei Radioamatori;
- pianta organica del Servizio Sanitario;
- pianta della dislocazione di Parco Piloti, area Partenza/Arrivo, zona O.P..

Dopo avere verificato che l'organizzazione è in regola per lo svolgimento della manifestazione, la Commissione Motorally invia la documentazione alla C.T.S.N. della F.M.I. per l'approvazione del R.P..

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

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

Art. 2 - Definizione

Il Campionato Italiano Motorally è costituito da sei gare di un giorno a regolarità di marcia su percorsi di vario tipo, anche aperti al traffico, ma sempre nel rispetto delle Norme del Codice della Strada.

Le gare del C.I.M.R. perseguono lo scopo di introduzione alle discipline fuoristradistiche e motorallystiche, pertanto i percorsi dovranno essere accessibili anche a piloti che affrontino per la prima volta competizioni in fuoristrada.

Il Campionato Italiano Raid Tuttoterreno si svolge su tre (3) prove di più giorni e un minimo di una (1) prova iscritta a calendario, ed organizzata secondo quanto prescritto nel presente Regolamento.

Si definiscono gare di Raid Tuttoterreno le gare di resistenza e di regolarità di marcia che si svolgono su percorsi di vario tipo, anche aperti alla normale circolazione stradale, ma sempre nel rispetto delle Norme del Codice della Strada.

Una gara di Raid Tuttoterreno non può avere durata inferiore a due giorni di gara.

Il Campionato Italiano BAJA è da considerarsi costituito qualora si siano disputate almeno due gare di minimo due giornate ciascuna; in caso contrario sarà accorpato al C.I.R.T.T. assegnando alle gare di Raid TT un punteggio doppio rispetto al Baja.

I percorsi delle gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T e BAJA devono obbligatoriamente essere indicati dall'apposito ROAD-BOOK consegnato ai piloti partecipanti. Solo in caso di gravissimi motivi di sicurezza o di circostanze eccezionali avvenute durante lo svolgimento della gara, il D.d.G. può prevedere tratti segnalati.

Art. 3 - Sigle e nomenclature usate

D. d. G.	= Direttore di Gara
C. d. G.	= Commissario di Gara
U. d. G.	= Ufficiale di Gara
R. P.	= Regolamento Particolare
O. P.	= Operazioni Preliminari
C. O.	= Controllo Orario
C. T.	= Controllo a Timbro
T. C.	= Tabella di Controllo
R. B.	= Road Book
I. P. S.	= Inizio Prova Speciale
P. S.	= Prova Speciale
F. P. S.	= Fine Prova Speciale
P. C.	= Parco Chiuso
C.I.M.R.	= Campionato Italiano Motorally
C.I.R.T.T	= Campionato Italiano Raid Tutto Terreno
C.I.R.B.	= Campionato Italiano Rally Baja

Art. 4 - Partecipazione

Possono partecipare alle gare di Motorally e Raid TT:

- I piloti in possesso di qualsiasi tipo di licenza F.M.I., anche Promozionale nel solo C.I.M.R., ed in regola con le norme prescritte dal Codice della Strada.
- I piloti in possesso di Licenza Promozionale, nelle gare C.I.R.T.T e BAJA, potranno parteciparvi se richiesto dagli organizzatori, con tempi di percorrenza più lunghi e con classifica a parte
- I piloti con licenza Senior o Élite sono ammessi al solo Gruppo moto da competizione.

- Le squadre di Moto Club e di Team Indipendente. Le squadre di Moto Club possono avere nella propria composizione piloti delle stesse classi e categorie e un pilota già iscritto in una squadra di Team Indipendente o di Industria, ma comunque tutti appartenenti al Moto Club. Le squadre di Team Indipendente e Industria dovranno avere almeno un pilota nel Gruppo moto di serie. Le squadre di Team Indipendente dovranno avere i piloti in quattro classi diverse, sempre con l'obbligo di almeno uno dei quali in gruppo moto di serie. Il pilota della classe Femminile può appartenere a qualsiasi classe, anche già compresa nella composizione della Squadra; in ogni caso alla Squadra andrà il punteggio acquisito nella classe Femminile. Ogni Squadra di Team Indipendente o di Industria potrà avere nella sua composizione un solo pilota nelle classi 50 SERIE, Femminile e PLURICILINDRICHE, nel caso queste classi siano composte con meno di cinque piloti verificati.
Le squadre di Motoclub verranno chiamate nelle classifiche con il nome registrato come Motoclub, senza alcuna aggiunta.
Le squadre di Team Indipendenti dovranno essere regolarmente affiliate come tali presso la F.M.I..
- Le Squadre di Industria o Marca Motociclistica che devono comprendere:
 - a) motocicli della stessa Marca
 - b) da un minimo di tre a un massimo di quattro piloti che possono essere affiliati a Moto Club differenti.
- I piloti di ogni squadra possono essere sostituiti ad ogni gara.
- Le Squadre devono essere iscritte sugli appositi moduli, compilati in modo chiaro e completo in sede di O.P..
Nel C.I.R.T.T e BAJA, qualora la gara sia iscritta nel calendario internazionale, i piloti dovranno essere titolari di licenza internazionale, inoltre sarà ammessa la partecipazione di piloti di altre nazionalità purché in possesso di licenze F.I.M. e di nulla osta rilasciato dalla Federazione di appartenenza. Tali piloti stranieri, pur partecipando alle gare previste, non riceveranno alcun punteggio previsto per il Campionato Italiano, e non possono essere inseriti nella composizione delle squadre.
L'organizzazione si riserva il diritto di rifiutare le iscrizioni incompleta o illeggibili e comunque senza doverne motivare le ragioni.
L'organizzazione, per motivi logistici o di sicurezza, può limitare il numero dei partecipanti.

Art. 5 - Motocicli

Sono ammessi alle gare di Motorally e Raid TT e Baja i motocicli rispondenti alle prescrizioni di cui all'annesso I - R.M.M. ed a quelle del Codice della Strada. Pertanto dovranno essere muniti di targa originale fissata in modo irremovibile, della carta di circolazione e del contrassegno di assicurazione ai sensi della legge del 24/12/1996 N. 990.

Non è ammessa la targa prova.

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

La cilindrata del motociclo è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifica finale.

I motocicli dovranno essere dotati di pneumatici rispondenti alla normativa endure.

I motocicli si dividono sostanzialmente in:

Gruppo Competizione:

a tale gruppo accedono tutti i motocicli sostanzialmente concepiti per le competizioni fuoristrada ed i prototipi, purché in regola con il Codice della Strada e dotati di contachilometri e porta Road book. Nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA i piloti di questo gruppo potranno avere un motore completo di ricambio da utilizzare, oltre a quello già montato sulla moto, tale motore dovrà essere punzonato in sede di verifiche tecniche.

Gruppo Serie:

a tale gruppo accedono i motocicli riportati nell'allegato n. 11, che sono cioè sostanzialmente concepiti per il fuoristrada turistico, regolarmente commercializzati e che comprendano le seguenti caratteristiche:

a) Omologazione

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

b) Strumentazione:

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

c) Impianto elettrico:

Il motociclo deve essere dotato di impianto elettrico a 12 volts con batteria ;

d) Lubrificazione:

I motocicli con motore a ciclo a due tempi devono essere equipaggiati con impianto per la miscelazione automatica di olio e benzina, tranne nei motocicli della classe 50 SERIE, che possono anche essere alimentati a miscela olio/benzina;

E) peso minimo a secco : SERIE 125: KG. 105 SERIE 400 KG. 130 SERIE Oltre 400: KG. 140; non è ammessa la zavorra.

F) i motocicli raffreddati a liquido con ciclo a quattro tempi dovranno avere montata di serie una elettroventola al radiatore.

Le uniche modifiche ammesse per i motocicli del gruppo SERIE sono la sostituzione o l'eliminazione delle seguenti parti:

- 1) il serbatoio del carburante principale e gli eventuali serbatoi supplementari, purché questi ultimi siano previsti di serie;
- 2) la sella
- 3) i pneumatici
- 4) la catena
- 5) il pignone
- 6) la corona
- 7) il contachilometri
- 8) le frecce di direzione e gli specchi retrovisori
- 9) i parafanghi
- 10) il paramotore
- 11) il portapacchi
- 12) il manubrio completo di comandi
- 13) il portafaro e il faro anteriore
- 14) il cerchio variato nel tipo ma non nel diametro o nelle dimensioni
- 15) eliminare le pedane del passeggero rimanendo comunque presenti gli attacchi originali

Nelle moto del gruppo SERIE non sono ammesse le alternative a parti meccaniche che non siano montate originariamente in Fabbrica; non saranno ammessi motocicli che possono avere montate in origine varianti diverse opzionali quali sospensioni anteriori e posteriori, carburatori, sistemi di accensione.

Le case costruttrici dovranno consegnare entro il 31/10 di ogni anno al Coordinatore FMI di settore, le richieste di omologazione nel gruppo SERIE dei nuovi modelli o aggiornamenti che intendono iscrivere per l'anno sportivo successivo, completando con la documentazione fotografica del modello o copia dei depliant commerciali, copia dei DGM o analoghi modelli Europei, copie dei disegni e spaccati delle seguenti parti:

-sospensioni anteriori e posteriori;

-freni anteriore e posteriore;

-carburatore

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

Le richieste che perverranno successivamente al 31/10, nel primo anno parteciperanno al gruppo Competizione, mentre saranno iscritte al gruppo SERIE nel successivo

Art. 6 - Gruppi e Classi

I gruppi e le classi di appartenenza dei motocicli sono le seguenti:

Gruppo Competizione

125: fino a 125 cc 2 tempi

250: oltre 125 fino a 500 cc 2 tempi

400: fino 400 cc 4 tempi

600: oltre 400 cc 4 tempi

Pluricilindrici: pluricilindrici

Quad-Sidecar: quad e sidecar

Gruppo Serie (vedi elenco allegato dei modelli omologati)

50: 50 cc Codice (riservata ai conduttori fino a 16 anni o 18 se ragazze)

125: 125 cc

400: fino 400 cc

600: oltre 400 cc

Le classi saranno considerate composte con un totale di almeno cinque concorrenti verificati, con l'eccezione delle classi Produzione 50, Pluricilindriche e Femminile, che si considereranno costituite con un totale di almeno tre concorrenti verificati.

Nel caso che una classe non sia costituita per mancanza di partecipanti, i suoi iscritti saranno inclusi nella classe immediatamente superiore, tranne che per le classi 600 COMPETIZIONE, PLURICILINDRICHE e 600 SERIE, che saranno inclusi nella classe inferiore (rispettivamente 400 COMPETIZIONE, 600 COMPETIZIONE e 400 SERIE).

Ai fini dei Campionati Italiani, i Titoli verranno assegnati solo in quelle classi che avranno un totale di partecipanti sufficiente per la composizione della classe stessa nel complesso di tutte le gare del Campionato.

Le classi non costituite prenderanno i punti assegnati alla classe stessa solo nel caso che nel complesso del Campionato ci sia un numero di piloti sufficiente a costituire la classe, altrimenti i piloti delle classi non costituite verranno considerati a tutti gli effetti come piloti delle classi alle quali verranno accorpati.

Il vincitore assoluto del gruppo SERIE nel C.I.M.R. o nel C.I.R.T.T e BAJA potrà partecipare per i successivi tre anni al solo gruppo COMPETIZIONE; i vincitori di campionato nelle classi del gruppo SERIE nell'anno successivo potranno partecipare al solo gruppo COMPETIZIONE. Possono partecipare al solo gruppo COMPETIZIONE quei piloti che nell'anno precedente si siano classificati nelle

prime cinque posizioni dei campionati assoluto gruppo COMPETIZIONE o abbiano vinto un campionato di classe nel gruppo COMPETIZIONE.

Per la vittoria dei Campionati Italiani Motorally e Raid TT saranno premiate le classifiche assolute dei due gruppi COMPETIZIONE e SERIE, tutte le classi (125 COMPETIZIONE, 250 COMPETIZIONE, 400 COMPETIZIONE, 600 COMPETIZIONE, PLURICILINDRICHE, 50 SERIE, 125 SERIE, 400 SERIE, 600 SERIE e QUAD per il solo C.I.R.T.T e BAJA), la classe Femminile, le Squadre di Moto Club, Team Indipendente e Industria; per il C.I.M.R. si conterà la somma dei punteggi acquisiti in cinque delle sei giornate di gara, quindi con lo scarto di un risultato (nel caso che si effettuino meno di sei giornate di gara non ci saranno scarti). Nel C.I.R.T.T e BAJA varrà la somma dei risultati di ogni singola giornata di gara, con lo scarto di un risultato solo nel caso che si effettuino più di sette giornate di gara.

La somma dei punteggi delle classifiche assolute totali (gruppo COMPETIZIONE e SERIE insieme) di ogni giornata del C.I.M.R. e del C.I.R.T.T e BAJA darà il Supercampione Italiano Rally.

Art. 7 - Percorsi

Il percorso di gara deve comprendere tratti di strada non asfaltata almeno pari al 50% del suo sviluppo e deve essere percorribile in ogni condizione climatica. I percorsi fuoristradistici devono essere raggiungibili con auto fuoristrada, nel caso questo sia impossibile, l'organizzazione deve predisporre un servizio di controllo adeguato.

La lunghezza del percorso di una prova di C.I.M.R. deve essere orientativamente compresa tra i 120 e i 180 Km.

La lunghezza massima giornaliera delle gare di C.I.R.T.T e BAJA non può superare i 400 Km e la lunghezza massima di una P.S. non può superare i 50 Km (tranne in gare di tipo Baja); fra lo svolgimento di ogni tappa o giornata di gara deve intercorrere un intervallo minimo di 8 (otto) ore.

I piloti devono attenersi scrupolosamente a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, comprese eventuali ordinanze particolari di Polizia Urbana delle località attraversate; copia di dette disposizioni dovrà essere affissa dagli Organizzatori in sede di O.P..

Le località di partenza, controllo e arrivo devono essere ubicate secondo i criteri riportati nel regolamento organizzativo.

Fac - Simile di eventuali segnali usati sul percorso deve essere esposto in sede di O.P. ed indicato nel R.B..

Il percorso può essere modificato anche durante lo svolgimento della gara su decisione del D.d.G., qualora si verificassero stati di forza maggiore ed in modo che all'atto della modifica nessun pilota si trovi ad esserne avvantaggiato o sfavorito.

Il D.d.G. può annullare un C.O. che ricada in un tratto di percorso ritenuto dallo stesso D.d.G. irregolare.

Il pilota deve attenersi scrupolosamente al percorso indicato dal R.B. e transitare nelle località in esso indicate; il mancato passaggio in una di queste località, comporta l'esclusione dalla gara, qualora sia constatato da un U.d.G..

E' considerato U.d.G. qualunque maggiorenne e tesserato F.M.I. sia indicato in questa mansione dal D.d.G..

La lista completa degli U.d.G. deve essere esposta dagli Organizzatori in sede di O.P..

Il percorso di gara dovrà essere percorso da due motociclisti apripista muniti di radio, che dovranno percorrere l'intero percorso di gara circa un'ora prima della partenza del primo concorrente.

E' assolutamente vietato ai piloti di provare qualsiasi parte del percorso prima della gara. I piloti che mancheranno a tale norma saranno squalificati dalla gara e la loro mancanza sarà annunciata in sede di briefing e pubblicata assieme a tutte le classifiche di gara. I piloti recidivi possono essere squalificati dall'intero Campionato se la Giuria ritiene che ci siano gli estremi per farlo.

Art. 8 - Assistenza - Parco Chiuso e Veicoli Assistenza (C.I.R.T.T e BAJA)

Per ogni manifestazione o giornata di gara nel C.I.M.R. deve essere predisposto un solo Parco Assistenza compreso tra il 60° e il 150° Km; può anche essere previsto che i piloti transitino due volte dallo stesso Parco Assistenza (percorso ad '8'). Sono tassativamente vietate le assistenze al di fuori dei punti previsti dall'organizzazione. Nei parchi assistenza possono essere effettuate prove fonometriche a campione.

Tutte le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T e BAJA:

Parco Chiuso (C.I.R.T.T e BAJA)

a) dall'inizio delle verifiche tecniche fino all'orario previsto di partenza della prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso.

Alla partenza della prima tappa i concorrenti potranno accedere al Parco Chiuso 15 minuti prima della loro partenza.

b) Nei Parchi Chiusi è proibito l'accesso a tutte le persone ad eccezione del pilota, e limitatamente al tempo necessario per depositare il motociclo a motore spento.

Parco Assistenza (C.I.R.T.T e BAJA)

a) le moto saranno considerate in regime di Parco Assistenza nei seguenti casi:

- nell'area di assistenza autorizzata lungo il percorso;
- nell'area di assistenza dopo l'arrivo.
- b) Nei Parchi Assistenza le moto potranno essere riparate o assistite esclusivamente dai piloti o dal personale regolarmente autorizzato (meccanici o assistenti).
- c) Al controllo d'arrivo di ogni tappa i veicoli dovranno entrare nell'area di Parco Assistenza predisposta dall'organizzazione.
- d) Nel Parco Assistenza è concessa l'assistenza meccanica fino all'orario di partenza della tappa successiva.
- e) E' assolutamente vietato uscire dal Parco Assistenza con i motocicli in gara, mentre potranno uscire ed entrare liberamente le persone e i veicoli di assistenza.
- f) E' vietato l'ingresso nel Parco Assistenza di automezzi, motociclette e personale non autorizzati.
- g) La trasgressione alle norme di questo articolo del Regolamento, accertata dall'organizzazione, commessa da un pilota o da un assistente, comporta la penalizzazione del pilota che ne ha usufruito nel seguente modo:

Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;

Seconda infrazione: penalità forfettaria.

Veicoli e personale di Assistenza (C.I.R.T.T e BAJA)

Le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T e BAJA:

- a) Ogni veicolo di assistenza iscritto alla gara dovrà esporre la targa assistenza fornita dall'organizzazione sulla parte anteriore del veicolo (vedi allegato). Questa targa permetterà di parcheggiare nei Parchi Assistenza e di intervenire nelle zone o nei Parchi Assistenza ufficiali.
- b) I veicoli che non esporranno la targa assistenza ufficiale di riconoscimento non saranno autorizzati a prestare assistenza.
- c) Se un veicolo privo della targa assistenza ufficiale presterà assistenza di qualsiasi tipo, consegnando ricambi o utensili ad un concorrente, il concorrente che ne beneficerà verrà penalizzato nel seguente modo:

Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;

Seconda infrazione: penalità forfettaria.

- d) L'utilizzo di camper, roulotte o altri mezzi non iscritti in gara, presenti nelle aree del Parco Assistenza e non autorizzati saranno considerati come assistenza illegale.
- e) Tutto il personale di assistenza autorizzato dall'organizzazione potrà circolare a bordo dei veicoli di assistenza, accedere ai Parchi Assistenza e intervenire sui veicoli in corsa nelle zone o Parchi Assistenza autorizzati.

L'assistenza di qualunque tipo (interventi sul veicolo, rifornimento di carburante ecc.) ad eccezione di quella medica prestata da personale non autorizzato ad un pilota sarà penalizzata come segue:

Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;

Seconda infrazione: penalità forfettaria.

Assistenza (C.I.R.T.T e BAJA)

- a) i piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i Parchi Assistenza di inizio e fine tappa e le Aree di assistenza autorizzata lungo il percorso specificate sul R.B..
 - Queste aree saranno considerate come Parco Assistenza, pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il Parco Assistenza quando sono all'interno di esse.
 - b) All'esterno delle zone di assistenza autorizzata, lungo tutto il percorso è vietato ricevere assistenza da persone che non siano il pilota stesso o un altro pilota in gara e ricevere pezzi di ricambio da mezzi assistenza, assistenti o da altri mezzi e persone.
 - c) L'ASSISTENZA MEDICA è permessa lungo tutto il percorso.
 - d) Il rifornimento di carburante è autorizzato esclusivamente nelle zone di assistenza autorizzata e nei distributori di carburante lungo il percorso di gara.
 - e) La prestazione di un mezzo assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:
- Prima infrazione: penalità di 30 (trenta) minuti;
- Seconda infrazione: penalità forfettaria.

Art. 9 - Rifornimenti (C.I.M.R.)

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. Nel caso di rifornimento presso una stazione di servizio, questo deve essere eseguito dal pilota presso la pompa di servizio senza l'ausilio di nessun altro che non sia l'addetto della pompa stessa.

Art. 10 - Iscrizioni

La richiesta di iscrizione e la relativa tassa devono essere spedite all'organizzazione nei tempi e nei termini previsti dalle N.S.S..

Il numero massimo di partenti nel C.I.M.R. è di 300 (trecento), mentre nel C.I.R.T.T e BAJA è in base alle decisioni degli organizzatori.

Nelle gare di due giorni del C.I.M.R. i piloti possono iscriversi anche ad una sola giornata con le modalità riportate nel R.P. di gara.

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P.. Il direttore sportivo o il responsabile della squadra deve compilare l'apposito modo specificando:

- denominazione della squadra;
- numero di affiliazione alla F.M.I.;
- residenza e numero telefonico
- numero di gara, cognome, nome, Moto Club, classe di appartenenza di ogni componente della squadra.

La quota d'iscrizione di ogni giornata di gara per il C.I.M.R. è: £. 100.000 individuale; £. 70.000 per piloti under 21; £. 40.000 per piloti under 18; £. 30.000 per le Squadre di Moto Club; £. 100.000 per le Squadre di Team Indipendenti; £. 200.000 per Squadre d'Industria o Marca Motociclistica.

Dalle 100.000 lire d'iscrizione, il comitato Motorally tratterà da ciascun Moto Club organizzatore la somma di lire 25.000, e tale somma sarà utilizzata per coprire le spese della stampa dei road-book in striscia e del gruppo di lavoro Motorally.

Il gruppo di lavoro Motorally sarà formato dagli stessi componenti il comitato Motorally coadiuvati da persone di provata esperienza nel campo organizzativo in gare di Campionato Italiano Motorally.

Il gruppo di lavoro avrà l'incarico di collaborare attivamente con i vari Moto Club organizzatori delle prove del Campionato Italiano Motorally 2000; i suoi compiti inizieranno nei mesi precedenti ciascuna prova, allo scopo di coadiuvare al meglio il lavoro dei singoli Moto Club, semplificando il loro operato soprattutto sul campo, grazie alla grande esperienza che caratterizzerà ciascun componente il Gruppo di Lavoro: si provvederà alla ricognizione preventiva del percorso, prima ancora della stesura del road-book, in maniera da perfezionare i percorsi e le prove speciali al più presto.

Sarà inoltre del gruppo di lavoro di fornire le figure di responsabile di prova speciale, in maniera tale da avere una persona preparata ed esperta che disponga al meglio il personale di servizio, le postazioni radio, i medici, le ambulanze e così via.

I responsabili di prove speciali saranno poi naturalmente presenti durante lo svolgimento della gara stessa, in modo da poter intervenire con la massima celerità per risolvere eventuali imprevisti o emergenze.

Dalle tasse d'iscrizione inferiore a 100.000 lire il Comitato tratterà 5.000 lire per la stampa del road-book in striscia.

Le quote d'iscrizione delle gare del C.I.R.T.T e BAJA variano a seconda dei servizi erogati dall'organizzazione.

Art. 11 - Operazioni preliminari - Logistica

In fase di apertura delle O.P. si costituisce la Giuria della Gara che sarà composta da:

- il Coordinatore di Settore o un suo incaricato
- il Direttore di gara senza possibilità di voto
- il Commissario Delegato
- il Commissario Tecnico
- un rappresentante dei piloti nominato da loro stessi senza possibilità di voto.

La giuria si riunisce al termine delle O.P. e prima del briefing per valutare eventuali problemi; subito dopo dovranno intervenire alla riunione anche i responsabili delle P.S.

I concorrenti si devono presentare nel luogo e negli orari prescritti dal R.P. per sottoporsi alle seguenti operazioni:

- verifica licenza di concorrente o pilota;
 - verifica del motociclo per la rispondenza tecnica;
 - apposizione delle punzonature a mezzo vernice, atte ad identificare il motociclo durante tutta la gara;
- Durante le verifiche tecniche verranno punzonati i seguenti particolari:

- 1) telaio
 - 2) motore
 - 3) terminale di scarico e marmitta
- Le moto del gruppo SERIE nel C.I.R.T.T e BAJA avranno punzonate anche:
- 4) forcella anteriore
 - 5) ammortizzatore posteriore
 - 6) ruota anteriore
 - 7) ruota posteriore

I particolari punzonati potranno essere riparati, ma non sostituiti. In qualsiasi momento della gara potrà essere verificata la conformità del mezzo con la scheda di costruzione e l'esistenza delle punzonature sulla moto.

I piloti che durante la gara dovranno sostituire un particolare punzonato della motocicletta verranno penalizzati in ragione di 1 (una) ora per ogni componente sostituito.

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

Ai piloti è concesso di sostituire tutte le restanti parti della moto con ricambi corrispondenti (e comunque omologati, nel caso di moto del gruppo SERIE).

Il C.d.G. può escludere dalla manifestazione quei motocicli che non diano sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza.

Il silenziatore di scarico deve riportare gli estremi del D.G.M. di omologazione.

Sulle moto saranno applicate le tabelle portanumero e i numeri previsti dagli organizzatori nel modo più visibile possibile: uno anteriormente e uno su ciascuno dei lati della moto. Gli U.d.G. addetti alle verifiche tecniche dovranno controllare la corretta applicazione delle tabelle portanumero e dei numeri.

Nel C.I.M.R. i piloti che per validi motivi non possono presentarsi alle O.P. negli orari stabiliti, possono effettuare la verifica personale un'ora prima della partenza, sempre che un responsabile del suo Team o Moto Club lo abbia comunicato al C.d.G. ed abbia svolto per conto del pilota le verifiche amministrative, tecniche e partecipi al briefing e alla consegna del R.B..

Nel C.I.R.T.T e BAJA durante le O.P. verranno accreditati e controllati anche i componenti e i veicoli dell'assistenza; ai veicoli saranno apposti gli adesivi nei modi previsti dal R.P..

Art. 12 - Pubblicità

La Commissione Motorally nel C.I.M.R. e gli organizzatori nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA sono i soli abilitati ad autorizzare o proibire a suo nome ogni pubblicità prima, durante e dopo lo svolgimento della gara.

Allo stesso modo gli organizzatori possono imporre l'applicazione di adesivi con sponsorizzazioni della manifestazione nelle zone previste dal R.P.. Tali adesivi non potranno essere coperti o occultati in nessuna maniera, e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento. Le dimensioni degli spazi che i piloti devono riservare all'organizzazione nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA sono riportate nell'allegato e sono:

- pettorale pilota
- portanumero moto
- cm 14 x 8 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio
- cm 14 x 8 sulla metà anteriore di ogni lato di ciascuna fiancata portanumero.

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

Ai piloti è possibile apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sui loro motocicli, purché non vada oltre i limiti della pubblica decenza (frasi o parole oscene o offensive) e non usurpi i diritti riservati alla Commissione Motorally o dall'organizzazione.

Nel caso un pilota si rifiuti di apporre la pubblicità degli sponsor previsti dall'organizzazione, dovrà corrispondere agli organizzatori una tassa supplementare pari a cinque volte il valore della quota d'iscrizione (riferita a tassa semplice) già versata per ogni gara del C.I.M.R., ed una penale del 100 % della quota d'iscrizione PILOTA + MOTO già versata in caso di gara del C.I.R.T.T e BAJA.

Le infrazioni all'uso della pubblicità devono essere sottoposte all'attenzione del C.d.G. che è tenuto ad adottare gli opportuni provvedimenti disciplinari al riguardo.

Nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA l'organizzazione può prevedere per i piloti anche un pettorale (o portanumero da applicare all'abbigliamento di gara) che il pilota è obbligato ad indossare per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il pilota può chiedere all'organizzazione di sostituire il suo pettorale.

I partecipanti, riconoscendo che dalla partecipazione possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente che gli organizzatori disponga 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 usare le immagini della gara stessa.

Gli organizzatori devono mettere a disposizione della Stampa un suo addetto per accompagnare i giornalisti accreditati lungo il percorso per i servizi fotografici o video.

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 della Commissione Motorally o degli organizzatori.

Art. 13 - Road book, Briefing e Tabella di controllo

Road book e Briefing

Il briefing verrà tenuto in un locale adeguato (palestra, grande sala, tendone ecc.) in grado di ospitare tutti i piloti. Il locale dovrà essere munito di impianto di amplificazione, di un tavolo e di sedie.

Il briefing sarà tenuto dal D.d.G., dal responsabile dei percorsi e dal Verificatore F.M.I. alle ore 7,00 della mattina stessa di gara, con consegna dei Road-Book nella mezz'ora precedente.

La consegna dei Road-Book avverrà la mattina stessa della gara alle ore 6,30, all'ingresso del locale usato per il briefing, almeno due addetti dell'organizzazione dovranno consegnare ai piloti il R.B. già in striscia, soltanto dietro presentazione del cartellino delle O.P. che verrà contrassegnato o, nelle gare di più giorni, dopo la riconsegna del R.B. completo del giorno precedente.

Il Road book deve contenere tutte le indicazioni per seguire correttamente il percorso di gara.

Ogni pilota deve ritirare personalmente il R.B., entro i termini prescritti, pena l'esclusione dalla gara.

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

Il R.B. deve essere realizzato secondo il modello riportato in allegato.

Il R.B. è incontestabile.

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

Tabella di controllo

Prima della partenza ad ogni pilota verrà consegnata la T.C. che deve essere configurata come indicato nell'allegato.

La T.C. verrà consegnata ai piloti unicamente con la colonna TEMPI PARZIALI DI PERCORRENZA compilata. La T.C. deve essere scrupolosamente conservata dal pilota per tutta la durata della gara e consegnata agli U.d.G. addetti all'arrivo.

Deve essere cura del pilota che la T.C. sia compilata e timbrata correttamente dagli U.d.G.. La mancanza di un timbro di percorso (se confermata dal cronologico di transito) o di un orario di transito ad un C.O. comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della giornata di gara.

La perdita della T.C. comporta una penalità di 5 (cinque) minuti nelle gare di C.I.M.R. e di quindici (15) minuti nelle gare di C.I.R.T.T e BAJA.

La contraffazione della T.C. comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della gara.

Gli U.d.G. devono rifiutarsi di regolarizzare la T.C. nel caso venga presentato da altre persone che non siano il pilota.

Il pilota è l'unico responsabile della propria condotta di gara.

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

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

Art. 14 - Medie di marcia

La velocità massima consigliata da osservare tra due C.O. è di 40 Km/h. Gli organizzatori potranno variare le medie in determinati settori ritenuti di particolare impegno o di facile trasferimento, ma mai e per nessun motivo si potranno superare i limiti consentiti dal Codice della Strada o dalle ordinanze locali. Potranno essere concesse neutralizzazioni sul tempo effettivo per eventuali soste previste o impreviste. Nel caso di soste previste, ogni pilota deve sostare per l'intero tempo previsto a partire dal tempo registrato sulla T.C..

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

Il tempo imposto per percorrere una tappa del C.I.R.T.T e BAJA non verrà modificato in ragione del tempo impiegato per l'assistenza.

Al C.O. di arrivo è ammesso l'ingresso in anticipo.

Art. 15 - Partenza - Ordine di partenza

L'ordine di partenza per estrazione, alla presenza di un pilota iscritto, delle gare del C.I.M.R. sarà stilato dal centro classifiche al termine delle O.P., tenendo conto del seguente ordine:

- Piloti Prioritari, classi 125 COMPETIZIONE, 250 COMPETIZIONE, 400 COMPETIZIONE, 600 COMPETIZIONE, PLURICILINDRICI 50 SERIE, 125 SERIE, 400 SERIE, 600 QUAD

Nei Piloti Prioritari rientrano i primi 20 (venti) delle classifiche assolute dei gruppi COMPETIZIONE e SERIE e la prima della classifica Femminile, per un totale massimo di 41 Piloti Prioritari (tranne in casi di ex-aequo del ventesimo). Potranno inoltre essere inseriti tra i Piloti Prioritari quei piloti che nel passato abbiano vinto un Campionato Italiano assoluto Motorally o Raid Marathon e, a insindacabile giudizio della Commissione Motorally, quei piloti che per risultati nelle discipline fuoristradistiche si siano distinti in maniera eccezionale.

Per la prima gara del C.I.M.R. non ci saranno piloti prioritari, e l'ordine di partenza sarà secondo le varie classi e l'arrivo delle iscrizioni.

Il numero di gara verrà stabilito dall'organizzazione e dalla Commissione Motorally in base alla posizione del pilota in classifica oppure, nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA, secondo i risultati conseguiti in precedenza oppure dell'ordine d'arrivo dell'iscrizione.

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

Il D.d.G., per motivi di sicurezza o di altro genere ritenuti necessari, può istituire il pre-parco di partenza. In questo caso i piloti si dovranno presentare al pre-parco di partenza nell'orario stabilito indipendentemente dall'orario di partenza assegnato.

La partenza viene data con distacchi di minuti primi interi a motore in moto secondo l'ordine di partenza. Non possono partire più di tre piloti al minuto, e per quanto possibile è preferibile non andare oltre i due piloti al minuto.

Il pilota deve partire nella normale posizione di guida e di marcia.

Il pilota riceverà il segnale di partenza all'ora esatta prevista.

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

Tutte le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T e BAJA:

a) L'ordine di partenza verrà dato per la prima tappa secondo la progressione dei numeri assegnati oppure in base al risultato di un sorteggio o ancora al piazzamento ottenuto durante il prologo (il cui tempo non andrà aggiunto al tempo totale di gara). Per le altre tappe l'ordine di partenza sarà secondo la classifica assoluta della tappa precedente.

b) I conduttori prima di ciascuna tappa riceveranno il R.B. e la tabella di marcia riportante gli orari teorici di passaggio ai controlli. Il percorso indicato dal R.B. sarà l'unico ritenuto valido dall'organizzazione, tranne in casi eccezionali dovuti a decisioni del D.d.G..

c) I conduttori partiranno a gruppi di 2 (due) ad un intervallo di 1 (uno) minuto. L'organizzazione si riserva il diritto di modificare l'intervallo di partenza tra i conduttori che partiranno ad ogni intervallo di tempo.

d) Il conduttore che non si presenterà al controllo di partenza all'ora fissata potrà essere autorizzato a partire dopo che i C.d.G. avranno verificato la sua idoneità fisica e le condizioni del suo mezzo, a condizione che il ritardo non sia superiore ai 30 (trenta) minuti. Oltre tale termine sarà considerato come abbandono da parte del pilota e sarà escluso dalla giornata di gara. Il suo ritardo sarà calcolato come penalità in rapporto al suo orario teorico di partenza.

e) I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza. La partenza avverrà a motore spento. Non sarà penalizzata la partenza a spinta.

Art. 16 - Controlli a timbro

I controlli a timbro (C.T.) hanno lo scopo di controllare che i piloti percorrano il percorso stabilito, e allo stesso tempo permettere al D.d.G. di controllare il regolare svolgimento della gara.

I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica riportata nell'allegato (cartello giallo con timbro all'inizio della zona di controllo, cartello rosso con timbro nel posto di controllo, cartello beige con strisce nere trasversali al termine della zona di controllo).

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

I C.T. sono segreti e la loro dislocazione e numero non può essere divulgata.

Il pilota che non si ferma o non si preoccupa di far timbrare correttamente la T.C. viene escluso dall'ordine d'arrivo della giornata di gara.

Non viene timbrata la T.C. ai piloti che si presenteranno ai C.T. nel senso di marcia contrario a quello previsto dal R.B..

Art. 17 - Controlli orari - Rilevamento tempi - Penalità

I C.O. sono indicati nella T.C.

I C.O. devono essere organizzati in modo da consentire le operazioni di controllo da parte degli organizzatori e dei piloti in modo agevole e senza arrecare disturbo alla normale circolazione. Ad ogni C.O. deve essere presente una postazione radio in collegamento con il D.d.G..

I C.O. devono essere così strutturati:

a) cartello giallo con orologio (100 m. prima del controllo)

b) cartello rosso con orologio (al tavolo dei cronometristi)

c) cartello beige con strisce nere trasversali (100 m. dopo il C.O.)

La configurazione dei cartelli è riportata nell'allegato.

I piloti non possono attendere il loro orario ideale di punzonatura all'interno dei cartelli a) e b), bensì all'esterno del cartello giallo con orologio identificato come a).

La procedura di verifica ha inizio nel momento in cui la motocicletta ha superato il cartello giallo che delimita l'entrata nella zona del C.O..

La punzonatura della T.C. sarà effettuata solamente quando il pilota con la moto si troverà nelle immediate vicinanze del tavolo del C.O.. Un pilota può arrivare ad ogni C.O., escluso quello di partenza, al minuto intero assegnato o 59 secondi dopo il suo tempo stabilito senza incorrere in penalità.

Il tempo impiegato nell'operazione di controllo non è in alcun modo neutralizzato. L'anticipo al C.O. superiore ai cinque minuti complessivi comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo.

I piloti in attesa dell'ora di transito possono recarsi, senza il motociclo, al tavolo dei cronometristi per consultare l'ora ufficiale. I piloti devono transitare al C.O. al minuto intero previsto. I piloti devono rispettare sempre il tempo di percorrenza stabilito dalla T.C. tra un C.O. e il successivo; ogni minuto di ritardo o di anticipo corrisponde a un minuto di penalità oltre la tolleranza.

Non viene consegnata la T.C. ai piloti che si presentino al C.O. nel senso di marcia contrario o diverso da quello previsto dal R.B..

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

Tutte le seguenti regole valgono esclusivamente per il C.I.R.T.T e BAJA:

Penalità forfettaria:

Questa penalità permette al pilota costretto al ritiro o escluso dalla gara di continuare la stessa in condizioni di gara normale, sia pure fortemente penalizzato.

- Il valore della PENALITÀ FORFETTARIA di base è di 1 (UNA) ORA.

- I piloti saranno esclusi dalla gara quando abbiano accumulate tante penalità forfettarie quanti sono i giorni di gara meno uno (es.: gara di 5 giorni: 4 forfettarie = esclusione).

- I piloti penalizzati con la penalità forfettaria, pur mantenendo il diritto di risultare nella classifica finale di gara e del Campionato, perderanno il diritto di concorrere ai premi in natura o in denaro.

- La penalità forfettaria sarà applicata con il seguente criterio:

tempo massimo della tappa + pen. forfettaria + tempo massimo P.S.

per i casi di:

a) Assenza di C.O./C.V./C.T.

b) Mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.

c) Fuori tempo massimo in P.S.

d) Fuori tempo massimo al C.O. di fine tappa

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

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

- Durante tutta la gara piloti potranno usufruire una sola volta della penalità di 30 (trenta) minuti, alla seconda penalità di questo tipo verrà comunque applicata la penalità forfettaria.

Art. 18 - Tempo massimo

Il tempo massimo di ritardo è di 60 (sessanta) minuti interi complessivi e scade sia ai C.O. che all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni pilota. Trascorso il tempo massimo il pilota viene escluso dall'ordine d'arrivo della giornata di gara o tappa.

Se il tempo massimo viene rilevato in un C.O. di transito, la T.C. viene ritirata dall'U.d.G. del controllo stesso o dal cronometrista addetto.

Art. 19 - Prove Speciali

Le caratteristiche delle Prove Speciali (P.S.) devono essere precisate nel R.P. della gara.

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

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

Le P.S. possono essere di due tipi:

- fettucciate (cross country) che non potranno essere superiori ad un terzo della lunghezza delle prove speciali percorse in gara

esempio: se il percorso totale delle prove speciali, compreso il fettucciato è di 30 km; la lunghezza delle prove fettucciate non potrà superare 10 km.

Il fettucciato può essere percorso più volte e quindi viene calcolato la lunghezza dello stesso ogni volta che viene effettuato.

Possono essere visionate dai piloti a piedi prima della gara;

- di navigazione (in linea).

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

I posti di controllo entreranno in funzione 30 (trenta) minuti prima dell'ora ideale di transito del primo concorrente e, salvo decisione contraria del D.d.G., cesseranno di operare 15 (quindici) minuti dopo l'ora ideale di transito dell'ultimo conduttore aumentata del fuori tempo massimo previsto.

E' fatto obbligo ai piloti, in caso di necessità di soccorso da parte di altri piloti, di darne immediata comunicazione al D.d.G. tramite gli U.d.G. preposti nelle postazioni di controllo lungo il percorso o direttamente oppure tramite il numero di telefono 'Emergenza Rally'. La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta l'esclusione dalla gara, senza esclusione di sanzioni più severe da parte delle Autorità Sportive. Viceversa, la situazione di piloti che abbiano perso tempo per soccorrere un

altro pilota ferito in P.S. sarà valutata direttamente dal D.d.G. e dalla Commissione Motorally per i provvedimenti del caso.

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

- a) il pilota deve arrestarsi all'altezza del cartello rosso con bandiera che verrà posto in prossimità dell'I.P.S. (inizio P.S.);
- b) su ordine di un U.d.G. il pilota deve posizionare la propria moto con il motore acceso e con la perpendicolare del mozzo anteriore in corrispondenza della linea di partenza, e quindi attendere le disposizioni del cronometrista;
- c) il cronometrista scandirà gli ultimi cinque secondi, e il pilota, dopo il segnale di via, dovrà lasciare immediatamente la posizione di partenza ed iniziare a percorrere la P.S.;
- d) il tempo di uscita dal tratto cronometrato è rilevato con il pilota lanciato, ed i cartelli sono posizionati come segue:
 - a una distanza di circa 100 m. prima del rilevamento tempo, cartello giallo con bandiera a scacchi, segnale di preavviso;
 - nel punto di rilevamento del tempo, cartello rosso con bandiera a scacchi che indica la F.P.S. (fine P.S.);
 - dopo circa 100 m. cartello beige con barre trasversali nere, fine della zona di controllo.
- e) il pilota alla fine della prova non deve arrestarsi, ma proseguire regolarmente la gara.
- f) i piloti devono presentarsi all'I.P.S. immediatamente dopo l'avvenuta punzonatura del C.O. che ne precede la partenza.
- g) qualsiasi infrazione alle predette norme, contestata da un U.d.G., comporta l'esclusione dall'ordine d'arrivo della giornata di gara o tappa.

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

In tutte le P.S. navigate, l'organizzazione dovrà provvedere a istituire dei C.T. in numero sufficiente affinché non si possano verificare tagli o scorrettezze.

Nelle P.S. navigate i piloti dovranno transitare a tutti i C.T. nel senso di marcia previsto dal R.B. e secondo l'ordine previsto dal R.B.. Gli U.d.G. addetti non dovranno apporre il timbro ai piloti che entreranno nella zona del C.T. in un senso di marcia diverso da quello previsto nel R.B..

Il numero e la posizione dei C.T. non dovrà essere divulgato.

I C.T. all'interno delle P.S. saranno segnalati con la stessa cartellonistica dei C.T. di percorso, e pertanto i piloti dovranno arrestarsi in prossimità del cartello rosso con il timbro per ricevere il timbro.

I timbri nelle P.S. saranno applicati su un apposito cartellino fissato sul lato sinistro (in caso di più di una P.S. navigata per giornata di gara, tale disposizione potrà variare su decisione del D.d.G.) del manubrio di ciascuna moto in gara. Tale cartellino sarà rimosso da un U.d.G. al termine della P.S..

Se in una giornata di gara o tappa sono previste più P.S. navigate saranno applicati più cartellini di colore diverso, e dopo ogni P.S. verrà rimosso quello relativo.

Il mancato passaggio ad un C.T., confermato dal cronologico redatto dagli U.d.G., comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

Gli organizzatori dovranno affiggere cartelli di Strada sbagliata e Rientro nel percorso giusto all'interno delle Prove Speciali in Linea. Tali cartelli saranno forniti dal Comitato Motorally e saranno di colore arancione fluorescente, il cartello di Strada sbagliata andrà posizionato circa 200 metri dopo il bivio in maniera non visibile dal bivio stesso, ma in maniera più visibile possibile nel tratto di percorso sbagliato; nello stesso tratto di percorso sbagliato, sarà apposto il cartello di Rientro nel percorso giusto, in modo che sia ben visibile dall'eventuale pilota che abbia sbagliato percorso e stia rientrando nel percorso giusto, al fine di evitare incidenti.

Art. 20 - Sicurezza

L'organizzazione ha l'obbligo di prevedere un adeguato sistema di collegamento radio con tutti i principali punti di controllo del percorso (C.O., I.P.S., F.P.S., C.T., P.A.) per dare modo al D.d.G. di seguire in maniera rapida e diretta lo svolgimento della manifestazione e disporre con immediatezza le eventuali misure d'intervento necessarie. Dovrà disporre di almeno DUE ambulanze per ogni P.S. ed almeno un medico per P.S., che dovranno essere in contatto radiotelefonico con il D.d.G..

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

Nelle gare di C.I.R.T.T e BAJA i piloti hanno l'obbligo di portare con loro, per tutta la durata della gara, pena trenta (30) minuti di penalità, la seguente dotazione obbligatoria:

- tessera personale o bracciale di riconoscimento forniti dall'organizzazione;
- lista dei numeri telefonici d'emergenza forniti dall'organizzazione;
- carta geografica delle zone attraversate;
- specchio di segnalazione;
- fischietto;
- torcia elettrica tascabile.

Il suddetto materiale potrà essere controllato dai Commissari Sportivi o dal personale dell'organizzazione in qualsiasi momento di gara.

Art. 21 - Ritiro

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

- comunicarlo al più presto al D.d.G., o tramite gli U.d.G. alle posizioni di controllo lungo il percorso oppure direttamente, oppure tramite il numero telefonico 'Emergenza Rally'.
- consegnare la propria T.C. ad un U.d.G. e dichiarare la causa del ritiro.

La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta, oltre all'esclusione dalla gara, l'incameramento del deposito cauzionale da parte degli organizzatori, senza preclusione per sanzioni più severe da parte delle Autorità Sportive competenti.

Art. 22 - Interruzione della gara

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

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

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

I piloti non possono prendere decisioni arbitrarie che precludano il regolare svolgimento della gara stessa. Qualsiasi reclamo o richiesta di chiarimenti dovrà essere fatta direttamente al D.d.G. o ad un U.d.G.. La comprovata inottemperanza al presente articolo comporta l'esclusione dalla gara, senza preclusione per sanzioni più severe da parte delle Autorità Sportive competenti.

Art. 23 - Infrazioni e Reclami

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

Reclami

a) Ogni reclamo dovrà essere effettuato per iscritto e consegnato al D.d.G. o a un Commissario Sportivo accompagnato dalla tassa prevista sulle N.S.S., somma che non sarà restituita se il reclamo sarà giudicato infondato. Se il reclamo richiede lo smontaggio e il rimontaggio delle varie parti del veicolo, il reclamante dovrà depositare una cauzione supplementare secondo quanto stabilito nelle N.S.S..

b) Le spese per queste verifiche e il trasporto del veicolo saranno a carico del reclamante e addebitata al conduttore che ha subito il reclamo nel caso risulti fondato.

c) Se le spese di reclamo, la verifica, il trasporto ecc. sono superiori al deposito di garanzia, la differenza sarà a carico del reclamante, se il reclamo non è giustificato.

d) Solo i piloti concorrenti hanno diritto di effettuare reclami.

e) I limiti per i reclami sono i seguenti:

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

Detti reclami devono essere presentati in conformità ai Regolamenti vigenti ed alle eventuali norme riportate sul R.P. della gara.

Non saranno ammessi reclami su quanto constatato dai Commissari Sportivi.

I piloti potranno usufruire del loro diritto d'appello conformemente alle norme F.M.I..

Art. 24 - Arrivo - Fine gara

L'arrivo anticipato al C.O. di fine gara non è penalizzato; questo vale anche per il C.O. di fine giornata nelle gare di più giorni.

Il pilota, dopo avere consegnato la T.C. al cronometrista, porta a motore spento la propria motocicletta al Parco Chiuso, per le verifiche di fine gara.

All'arrivo devono essere controllate le punzonature effettuate in sede di O.P.

La Giuria si riunirà dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente per decidere su problemi verificatisi e prendere atto di eventuali sanzioni comminate in seguito ad infrazioni accertate dagli Ufficiali di Gara e/o dai C.m

Art. 25 - Classifiche

Il Centro Classifiche deve essere installato in un locale adiacente la segreteria di gara, ma isolato dal pubblico. Al centro classifiche devono essere consegnati tutti gli iscritti in tempo utile per la preparazione dell'ordine di partenza che deve essere esposto in bacheca entro le 20,00 del giorno precedente la gara.

Le classifiche finali saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi nel C.I.M.R. e in ore, minuti e secondi nel C.I.R.T.T e BAJA.

Sia ai fini della gara che per il C.I.M.R. e il C.I.R.T.T e BAJA, ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i piloti prenderanno punteggi in ogni giornata di gara.

Dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

Assoluta generale

Assoluta gruppo Competizione

Assoluta gruppo Serie

125 COMPETIZIONE - 250 COMPETIZIONE - 400 COMPETIZIONE - 600 COMPETIZIONE - PLURICILINDRICHE - 50 SERIE - 125 SERIE - 400 SERIE - 600 SERIE - QUAD Femminile

Squadre di Moto Club

Squadre Team Indipendenti

Squadre Industria

Tutte queste classifiche dovranno essere esposte appena possibile e, nelle gare del C.I.R.T.T e BAJA, assolutamente entro almeno un'ora dalla partenza della giornata successiva.

Ai fini della classifiche di squadra, le squadre di Team Indipendente e le squadre di Industria dovranno schierare quattro propri piloti in classi differenti e almeno uno nel gruppo Produzione, mentre le squadre di Moto Club sono libere nella scelta dei propri quattro piloti.

I punteggi utilizzati per i Campionati sono quelli previsti dalle N.S.S. 1997, ovvero 25, 20, 16, 13, 11 ecc..

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

Per le classifiche delle squadre verranno considerati tutti i risultati dei componenti la squadra stessa. Le squadre che a fine gara avranno meno di 3 (tre) piloti classificati sommeranno comunque il punteggio ottenuto, anche se questo viene da un solo pilota classificato. Per iscriversi ogni squadra dovrà comunque avere almeno tre piloti partenti.

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

Per le classifiche dei Campionati Italiani le squadre acquisiranno i punti nella stessa maniera dei piloti (25, 20, 16 ecc).

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

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

Classifiche di tappa e finale (solo C.I.R.T.T e BAJA)

Saranno pubblicate quotidianamente:

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

Le classifiche quotidiane saranno stabilite al C.O. d'arrivo della tappa. Le eventuali penalità incorse dopo il C.O. di arrivo della tappa (Parco Assistenza, Parco Chiuso) saranno inserite nella classifica di tappa del giorno seguente.

La classifica è ufficiale alla fine della gara. Al termine di ogni tappa gli organizzatori comunicheranno le classifiche ufficiose e i piloti avranno la possibilità di depositare un reclamo contro queste classifiche ufficiose.

I risultati ufficiali della gara saranno affissi dopo essere stati firmati dal D.d.G.. L'affissione ufficiale avverrà presso la Direzione di Gara nella località di arrivo della gara.

Art. 26 - Premi

La gara dovrà essere dotata di premi di merito per i primi 5 (cinque) piloti classificati per ogni classe e per le classifiche a squadre. Nelle classifiche assolute verranno premiati i primi 5 (cinque) classificati.

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

Art. 27 - Disposizioni Generali

Per il fatto dell'iscrizione ciascun pilota dichiara di riconoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento Particolare di gara e delle norme sportive supplementari e loro annessi, impegnandosi a rispettarle e farle rispettare.

Dichiara anche di rinunciare a ricorrere per qualsiasi motivo ad arbitri o tribunali, riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana.

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

Ogni Regolamento Particolare dovrà essere redatto in conformità alle N.S.S. ed al Regolamento Manifestazioni Sportive diramato dalla F.M.I..

Il Comitato Organizzatore potrà emettere circolari informative atte a diffondere con tempestività chiarimenti per la migliore applicazione del R.P. di ogni gara e dello svolgimento dell'intera manifestazione.

Il contributo federale verrà erogato soltanto se l'organizzazione avrà rispettato tutti i parametri necessari per la buona riuscita della manifestazione e comunque dietro parere favorevole della Commissione Motorally e della F.M.I..

Art. 28 - Modifiche - Interpretazioni del Regolamento

Modifiche al Regolamento

Ogni eventuale modifica o disposizione supplementare al R.P. di gara sarà comunicata tramite annessi datati e numerati che faranno parte integrante del suddetto regolamento.

Questi annessi verranno affissi in Segreteria, alla sede e in ogni albo di gara e saranno inoltre comunicati direttamente ai partecipanti nel più breve tempo possibile.

Interpretazione del Regolamento

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

Qualsiasi reclamo a questo proposito ed in ogni caso non previsto dal presente Regolamento e da quello Particolare di gara sarà demandato alla Commissione di Coordinamento Sportivo che ha potere decisionale.

ALLEGARE:

Allegato 1 Road Book

Allegato 1 b Simbologia del Road Book

Allegato 2 Facsimile tabella controllo

Allegato 2 b Facsimile retro T.C. Controlli Timbro

Allegato 11 Elenco Motocicli