



FMI
Enduro

18



Enduro



REGOLAMENTO ENDURO

PARTE PRIMA
- Norme Generali -

Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1°. Le gare d'Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su tratti di strada, aperti al traffico, da percorrersi con medie e tempi d'impiego prefissati nel rispetto delle norme del Codice della Strada.
- 2°. All'interno della manifestazione vengono svolte prove speciali (definite gara), su strade a fondo naturale e/o percorsi di varia natura.
- 3°. Il pilota è responsabile e si obbliga ad osservare le norme del Codice della Strada. Il pilota garantisce altresì, d'idonea patente di guida e che il motociclo che conduce, oltre ad essere coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge, è conforme a tutte le disposizioni del Codice della Strada.
- 4°. Possono partecipare alle gare di Enduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 2 - LICENZE

- 1°. I passaggi di categoria avverranno **ESCLUSIVAMENTE** per fascia di età.
- 2°. In tutte le gare di enduro disputate in Italia, i piloti in possesso di licenza ELITE saranno considerati ELITE ENDURO, qualsiasi sia la specialità indicata sulla loro licenza ELITE.
- 3°. **I piloti stranieri potranno partecipare a gare nazionali e territoriali solamente se in possesso di licenza italiana. Le norme sportive regoleranno il conseguimento o meno di punti e titoli.**

Art. 2.1 - FASCE D'ETA'

- 1°. Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita ad eccezione dei nati nel 2004 che saranno considerati licenziati FUORISTRADA categoria CADETTI solo dopo il compimento del 14° anno di età.
- 2°. Per i nati nel 2010 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.
- 3°. Per l'anno in corso sono previste le seguenti fasce di età:

a)	MINIENDURO	nati negli anni dal 2002 al 2010
b)	CADETTI	nati negli anni dal 2000 al 2004
c)	JUNIOR	nati negli anni dal 95 al 99
d)	SENIOR	nati negli anni dal 84 al 94
e)	MAJOR	nati negli anni dal 70 al 83
f)	VETERAN	nati negli anni dal 69 e precedenti

Art. 2.2 - TITOLO DI MERITO ELITE

- 1°. La Licenza ELITE per l'anno 2018, indipendentemente dalla fascia di età, verrà rilasciata ai piloti che alla fine della stagione 2017 saranno in possesso di un Ranking compreso tra 0 e 35,00.
- 2°. Ai piloti con licenza Elite, provenienti da altra specialità, verrà attribuito un Ranking Iniziale di 35,00.
- 3°. I piloti con licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate, nazionali e territoriali.

Art. 2.3 – PARTECIPAZIONE A MANIFESTAZIONI INTERNAZIONALI

1°. La partecipazione a gare internazionali titolate, è consentita unicamente a piloti che rientrino nei seguenti limiti di Ranking Aggiornato:

- | | | | |
|----|----------------------------------|--|--------|
| a) | Campionato Mondiale Enduro | Max | 100,00 |
| b) | Youth Cup Enduro | Max | 130,00 |
| c) | Sei Giorni Internazionale Enduro | Verrà utilizzato il ranking aggiornato per definire la graduatoria di partecipazione tra le squadre pre iscritte | |

2°. Wild card potranno essere autorizzate dal Comitato Enduro e/o Settore Tecnico.

Art. 2.4 - TABELLE PORTANUMERO

1°. Le tabelle porta numero, possono essere scelte esclusivamente, tra le seguenti colorazioni:

TABELLA	PANTONE	NUMERI	PANTONE
Nero	9005	Bianchi	9010
Rosso	3020	Bianchi	9010
Bianco	9010	Neri	9005
Giallo	1003	Neri	9005
Verde	6002	Bianchi	9010
Blu	5005	Bianchi	9010

2°. Su ogni motociclo dovranno essere lasciati 6 spazi liberi, a disposizione di eventuali promoter, della dimensione di cm 3 x 21. Gli spazi liberi sono da intendere 2 ogni tabella porta numero, uno nella parte superiore ed uno in quella inferiore.

3°. Sono vietati, su maglie da gara e pettorine, numeri stampati diversi da quello di gara (rif Art. 91 RMM)

Art. 2.4.1 – NUMERO FISSO

1°. Hanno diritto al numero fisso NAZIONALE, per tutta la stagione a qualsiasi gara di enduro i piloti che risultano iscritti all'intero campionato agli Assoluti D'Italia

2°. Tutti i piloti di cui sopra dovranno richiedere il numero fisso al Comitato Enduro

3°. L'assegnazione dei numeri ai piloti che rispettino il comma 1°, terrà conto delle seguenti priorità:

- a) piloti che abbiano conseguito punti nel campionato mondiale dell'anno precedente
b) pilota con numero fisso dell'anno precedente ha prelazione sul proprio numero

4°. I numeri fissi dovranno essere compresi tra 1 e 99. Un numero già assegnato non potrà essere assegnato a nessun altro pilota.

5°. In nessuna gara di enduro, nazionale e territoriale, potranno essere assegnati numeri inferiori a 100, che saranno sempre riservati ai piloti con numero fisso NAZIONALE.

Art. 2.5 - NORME PER LA CIFRA DI VALUTAZIONE PILOTI

1°. Alla fine di ogni anno viene redatta la lista Cifra di Valutazione FMI, riportante per ogni pilota il Ranking, conseguito come di seguito descritto.

2°. Durante la stagione sono previsti vari aggiornamenti a discrezione del comitato enduro. Per i primi aggiornamenti della stagione, il comitato enduro potrà decidere di bloccare i peggioramenti

3°. Ogni aggiornamento terrà conto dei risultati ottenuti dal 1 febbraio alla data di aggiornamento, oltre al Ranking iniziale

4°. La stagione agonistica, ai fini del ranking inizia il 1 febbraio e termina il 31 ottobre

5°. In caso di categorie per la cui appartenenza si fa riferimento ad un limite (inferiore e/o superiore) di Ranking, fa fede per tutto il campionato il Ranking Iniziale

6°. I Ranking aggiornati saranno utilizzati sia per il calcolo delle penalizzazioni di gara, che per stilare l'ordine di partenza

Art. 2.5.1 - GARE VALIDE

1°. Sono prese in considerazione tutte le prove di:

- | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------|
| a) Assoluti d'Italia | Penalizzazione Calcolata – Penalizz. Min | 0,00 |
| b) Campionato Italiano Under 23 | Penalizzazione Calcolata – Penalizz. Min | 40,00 |
| c) Campionato Italiano Senior | Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min | 40,00 |
| d) Campionato Italiano Major | Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min | 40,00 |
| e) Coppa Italia | Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min | 80,00 |
| f) Campionati Regionali | Penalizzazione Calcolata - Min | 70,00 - Max 200,00 |
| g) Trofeo delle Regioni | Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min | 40,00 |
| h) Campionato Italiano Minienduro | Penalizzazione Fissa | 170 |
| i) Tr. Regioni Minienduro F.Manzoni | Penalizzazione Fissa 170 | |
| j) Trofeo KTM Enduro | Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min | 100,00 |
| k) Gare indicate dal Comitato Enduro | Penalizzazione Fissa indicata Comitato Enduro | |

2°. Non sono validi ai fini del ranking, risultati ottenuti in gare territoriali per cui non si sia utilizzato il sistema di iscrizione on line del Comitato Enduro (www.comitatoenduro.it)

Art. 2.5.2 - CIFRA PILOTA

La Cifra Pilota per ogni singola gara si ottiene sommando La Cifra Gara ottenuta dal pilota alla penalizzazione della gara stessa. Vengono prese in considerazione solo Cifre Pilota sino a 749,99; pertanto nelle gare in il pilota ha conseguito una Cifra Pilota (Cifra Gara + Penalizzazione) di 750,00 e oltre, lo stesso non avrà alcun valore agli effetti del conteggio del Ranking. Ai piloti che avranno ottenuto una cifra pari o superiore a 749,99 e a quelli che non hanno ottenuto nessun risultato, sarà attribuito un Ranking di 750,00.

Art. 2.5.3 - FORMULA PER IL CALCOLO DELLA CIFRA GARA DI OGNI PILOTA

La formula per il calcolo della Cifra Gara (inserita obbligatoriamente nel programma di cronometraggio) prevede un fattore (F) variabile, calcolato per come di seguito:

Campionati italiani e Coppa Italia

$$F = [600 - (T_{10} - T_0)] \times 1,15$$

Altre gare valide per il ranking

$$F = [750 - (T_{10} - T_0)] \times 1,15$$

dove:

F = Fattore variabile

To = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.

T10 = tempo in secondi del 10° assoluto Tx = Tempo in secondi del pilota in esame

In seguito si procederà al calcolo della cifra gara, utilizzando il Fattore variabile (F) appena calcolato, applicando la seguente formula, PER QUALSIASI GARA.

$$CG = [(F * Tx) : To] - F$$

dove:

CG = Cifra Gara

F = Fattore variabile

To = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.

Tx = Tempo in secondi del pilota in esame.

E' possibile utilizzare la seguente formula, che riassume entrambi i calcoli.

Campionati Italiani:

$$CG = [((600 - (T10 - To)) \times 1,15) * Tx : To] - [((600 - (T10 - To)) \times 1,15)]$$

Altre gare valide per il ranking

$$CG = [((750 - (T10 - To)) \times 1,15) * Tx : To] - [((750 - (T10 - To)) \times 1,15)]$$

Il risultato deve essere arrotondato alla seconda cifra decimale (da 0 a 4 millesimi per difetto, da 5 a 9 millesimi per eccesso)

IL CALCOLO DELLA Cifra Gara SI FA SEMPRE ED ESCLUSIVAMENTE SULLA CLASSIFICA ASSOLUTA

Art. 2.5.4 - PENALIZZAZIONE DELLE GARE

1°. Come da Art. 2.5.1, alcune gare hanno Penalizzazione Fissa e altre Penalizzazione Calcolata. Per queste ultime si procede come di seguito indicato:

- tra i primi 10 classificati nella classifica ASSOLUTA scegliere i 5 piloti in possesso dei migliori Ranking della Lista Cifra di Valutazione in vigore,
- scegliere fra tutti i piloti partiti i 5 in possesso dei migliori Ranking della Lista Cifra di Valutazione in vigore,
- sommare i 10 Ranking di cui ai precedenti commi a) e b);
- sommare la Cifra Gara ottenuta dai 5 piloti considerati al comma a);
- dal risultato ottenuto al comma c), sottrarre il valore ottenuto al comma d) e dividere per 10; il quoziente arrotondato al secondo decimale sarà la Penalizzazione della gara.

2°. Tutte le operazioni vanno eseguite con DUE decimali.

3°. Si procede al calcolo della Penalizzazione purché ci siano almeno 5 piloti classificati con almeno 3 piloti in possesso di Ranking, assegnando a chi non ne è in possesso 750,00 di Ranking

Art. 2.5.5 – ATTRIBUZIONE RANKING

Per attribuire ad ogni pilota che abbia ottenuto risultati validi, il proprio Ranking, si procede come segue:

- pilota che ha ottenuto 3 o più risultati validi (Cifra Pilota entro 749,99): media delle 3 migliori Cifre Pilota;**
- pilota che ha ottenuto 2 risultati validi: media delle 2 Cifre Pilota ottenuti + 15% con minimo di 4 e massimo di 20**

- pilota che ha ottenuto 1 risultato valido: Cifra Pilota ottenuta + 30% con minimo di 8 e massimo di 40;**
- pilota che non ha ottenuto alcun risultato valido: Ranking dell'anno precedente + 45% con minimo di 12 e massimo di 60**
- in ogni caso e ad ogni aggiornamento, il Ranking di un Pilota sarà quello a lui più favorevole confrontando i quattro risultati ottenuti dai punti a) – b) – c) – d)
- Nel rispetto dell'art.2.5, il comitato enduro potrà decidere di fare i primi aggiornamenti dell'anno, senza che i piloti peggiorino il loro ranking iniziale

Art. 3 - CLASSIFICHE

- La classifica di ogni gara si otterrà sommando i tempi delle prove speciali validamente disputate, delle penalizzazioni riportate ai C.O. e di tutte le altre penalizzazioni eventualmente inflitte ad un pilota.
- Per ogni gara dovrà essere predisposta una classifica assoluta e la classifica di categoria o classe prevista. Le classifiche dovranno essere disponibili anche su file, obbligatoriamente in formato XML o CSV (max 10 ps) il file generato DEVE essere nominato: codice di gara-CLS. I servizi di cronometraggio, per produrre il file, dovranno attenersi alle specifiche tecniche fornite dalla FMI.
- Ogni gara verrà contraddistinta da un codice di gara assegnato in sede di pubblicazione dei calendari. Ad un codice gara deve corrispondere una classifica assoluta comprendente tutti i piloti iscritti a quella gara, anche nel caso facciano parte della classe ospiti o gareggino per un trofeo monomarca abbinato alla gara.
- Il codice gara assegnato dovrà essere riportato sulla intestazione di tutte le classifiche
- Sulla intestazione di tutte le classifiche, dovranno essere riportati:
 - Validità
 - Intestazione della gara
 - Codice Gara
 - Moto club organizzatore
 - Luogo
 - Data
 - Penalizzazione Gara calcolata (per le gare valide ai fini della Cifra di Valutazione)
 - Penalizzazione Gara applicata
- Ad ogni gara valida ai fini della cifra di valutazione, dovrà essere stampato il foglio di calcolo della penalizzazione di gara.
- Il corpo della classifica dovrà riportare i seguenti dati fondamentali:
 - Posizione
 - Numero di gara
 - Numero di licenza
 - Cognome e Nome
 - Classe
 - Posizione nella classe (solo su assoluta)
 - Anno di nascita
 - Ranking Aggiornato
 - Moto club
 - Moto
 - Categoria

- l) Penalità C.O.
- m) Penalità
- n) Tempo totale
- o) Cifra Gara
- p) Punti gara
- q) Tempo di ogni prova speciale
- r) Distacco dal primo
- s) Regione di appartenenza del M.C.

8°. Tutte le classifiche che non rispettano i parametri sopra descritti e/o non sono inviate nei formati e nelle specifiche previste, NON saranno ritenute valide ai fini del Ranking

Art. 3.1 – CLASSIFICHE A SQUADRE

- 1°. Le squadre, che devono essere affiliate alla FMI per l'anno in corso per la propria categoria, possono essere di:
 - a) CAT. A: Moto Club (piloti licenziati ad uno stesso Moto Club), e/o Scuderia motociclistica (piloti affiliati ad una stessa Scuderia)
 - b) CAT. B: Team indipendente da M.C. (piloti appartenenti ad uno stesso Team- Art.19.10 comma 2°)
 - c) CAT. C: Industria (con motocicli della stessa marca)
- 2°. Il numero dei piloti, verificati e punzonati componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4
- 3°. Per ogni squadra di categoria prevista dall'R.P., sarà stilata la classifica sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati sui quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di qualsiasi campionato.
- 4°. Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.
- 5°. Nel corso di una manifestazione e/o di un campionato un pilota non può far parte di due squadre dello stesso tipo (A – B – C)
- 6°. L'iscrizione della squadra deve essere presentata al C.d G. ed 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. La conformità della composizione della squadra alle norme vigenti, è responsabilità esclusiva del responsabile della squadra che firma il modulo d'iscrizione.
- 7°. Per le gare di due giorni è ammesso modificare la composizione della squadra entro l'orario teorico d'arrivo dell'ultimo concorrente nella prima giornata di gara ed i 60 minuti successivi.

Art. 3.2 – INVIO CLASSIFICHE AL PROGRAMMA ELABORAZIONE DATI

- 1°. Entro le ore 24 del giorno della manifestazione tutte le classifiche e l'elenco iscritti in formato XML, o CSV, dovranno essere inviate al Comitato Enduro via mail a classifiche.enduro@federmoto.it
- 2°. I file da inviare sono:
 - a) Codice gara-CLS.XML oppure Codice gara-CLS.CSV
 - b) Codice gara-ISC.XML
 - c) Codice gara-CSQ.XML

- 3°. Il responsabile dell'invio è il Commissario Delegato che può inviarle direttamente, oppure accertarsi che le stesse siano correttamente inviate dai cronometristi o dalla segreteria di gara

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

- 1°. Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, tasse d'iscrizione ecc.
- 2°. Il R.P. ed il programma della manifestazione, possono essere modificati solamente per causa di forza maggiore, dalla Giuria e ove non prevista dal Direttore di Gara, sempre nel rispetto della normativa federale
- 3°. Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.
- 4°. Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti non sarà ritenuto sufficiente. L'organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e/o massimo degli iscritti che dovrà essere pubblicato sul R.P. Nel caso vi siano troppe domande d'iscrizione, il metodo di selezione deve essere pubblicato sul R.P.
- 5°. Per ogni gara che prevede un numero massimo di iscrizioni, al termine di chiusura delle iscrizioni stesse bisognerà procedere a stilare l'elenco degli iscritti rispettando le precedenze previste dal presente regolamento e/o dall'R.P.

Art. 5 – PERSONALE ADDETTO ALLA MANIFESTAZIONE

- 1°. Il Responsabile del Percorso e di ogni prova speciale devono essere obbligatoriamente tesserati con un Moto Club regolarmente affiliato alla FMI
- 2°. Ogni Responsabile (di Percorso e di prova Speciale) si avvale e coordina, su indicazione del Direttore di gara, il personale addetto al suo settore di competenza
- 3°. I Responsabili di Percorso, i Responsabili di Prova Speciale e gli Addetti, vanno inseriti, a cura del Moto Club organizzatore, in un elenco dedicato per la procedura ai fini della copertura assicurativa, sottoscritto dal Direttore di Gara, esposto in bacheca, e consegnato al Commissario Delegato

Art. 5.1 – PERSONALE ADDETTO ALLE PROVE SPECIALI

- 1° Il Personale Addetto alle prove speciali ha il compito di:
 - a) sorvegliare e ripristinare il tratto di prova assegnatogli, prestando attenzione a procedere al ripristino nell'intervallo di passaggio fra una moto e quella successiva, in modo da garantire a se stesso e ai piloti la massima sicurezza
 - b) Informare il Responsabile di Prova di eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati, il Responsabile di Prova farà segnalazione al Direttore di Gara
- 2° Il Personale Addetto alle prove speciali può ricevere un incarico per cui sia necessario circolare in moto sulle prove speciali. In tal caso deve prestare la massima attenzione a non intralciare i piloti in gara

Art. 5.2 – PERSONALE ADDETTO AL PERCORSO

- 1° Il Personale Addetto al percorso ha il compito di:
 - a) sorvegliare e ripristinare il tratto di percorso assegnatogli, prestando attenzione a procedere al ripristino nell'intervallo di passaggio fra una moto e quella successiva, in modo da garantire a se stesso e ai piloti la massima sicurezza.

b) presidiare, con incarico specifico, i controlli di passaggio (Art. 9.4), i controlli orari, il paddock, il parco chiuso, le O.P.

c) informare il Responsabile di Percorso di eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati, il Responsabile di Percorso farà segnalazione al Direttore di Gara

2° Il Personale Addetto al percorso può ricevere un incarico per cui sia necessario circolare in moto sul percorso. In tal caso deve prestare la massima attenzione a non intralciare i piloti in gara percorso

Art. 6 – RESPONSABILITA' MOTO CLUB ORGANIZZATORE

1° L'organizzazione deve provvedere a stipulare una polizza R.C. con adeguata copertura per tutti i danni che i piloti o i propri addetti possono provocare (vedi Art. 35 R.M.M.)

2° In difformità a quanto previsto dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche in merito a funzioni e doveri del Direttore di Gara, il Moto Club organizzatore di manifestazioni enduro (compresi Enduro country e Enduro sprint) è il diretto responsabile delle seguenti mansioni:

a) ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendere visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;

b) informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.

3° Il Presidente del Moto club Organizzatore in quanto referente del moto club stesso, si considera assuma un incarico organizzativo diretto, che non gli consente di partecipare alla gara in qualità di pilota (R.M.M. Art. 59.6)

Art. 7 - MOTOCICLI

1°. Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste, dal presente regolamento e al Regolamento Tecnico.

2°. E' obbligatorio un cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo.

2°. Il motociclo deve essere munito di targa originale, o come da successivo comma 5°, fissata in modo permanente. per tutta la manifestazione. La violazione comporta, penalità di 10 secondi (max 1 per ogni giornata di gara). La stessa penalità verrà applicata per lo smarrimento della riproduzione della targa di cui ai successivi commi 5° e 6°. Su richiesta del pilota, entro 10 minuti dal suo orario di arrivo, la penalità in tempo sarà trasformata in una ammenda di € 30

4°. Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.

5°. E' autorizzata la partecipazione di motocicli che non siano provvisti di targa originale solamente dopo che sia stata presentata una valida denuncia di smarrimento e che sia stata montata sul motociclo una riproduzione della targa con dimensioni pari a quella autentica, in materiale resistente

6°. Nelle gare di due giorni in caso di smarrimento della targa originale durante la prima giornata, per prendere il via la seconda giornata, sarà necessario montare una riproduzione della targa con le caratteristiche di cui al comma precedente.

7°. Il numero di telaio deve essere stampigliato direttamente sul telaio. In caso di dubbi verranno chieste al costruttore specifiche tecniche sulla stampa del numero. Il pilota che non risulterà in regola, sarà escluso dall'ordine di arrivo.

8°. I motocicli sono divisi nelle seguenti classi:

Art. 7.1. - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

CLASSE	CILINDRATA - TEMPI	SIGLA
50	fino a 50 2t	Z
125	da oltre 50 2t fino a 125 2t	A
250 2t	da oltre 125 2t fino a 250 2t	B
300	da oltre 250 2t	C
250 4t	fino a 250 4t	D
450	da oltre 250 4t	E
2 tempi	unica 2t	2T
4 tempi	unica 4t	4T
250 2t	da oltre 50 2t fino a 250 2t (se comprende 125)	B
Unica	da oltre 50 2t e 4t	U

1°. Le verifiche amministrative si devono avvalere dell'elenco iscritti così come stampato dal programma Enduro OP (allegato 1) che ricevendo dati dall'archivio licenze federale, non necessita alcuna verifica su n° di licenza, anno di nascita, moto club, Ranking, data di scadenza visita medica.

2°. E' ammesso utilizzare il programma Enduro OP al posto dell'elenco cartaceo, con l'obbligo di stampare al termine delle verifiche l'elenco dei verificati

3°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano unicamente:

- la presenza del pilota nell'elenco degli iscritti,
- che la cilindrata dichiarata corrisponda al libretto di circolazione;

4°. Si accertano che:

- il pilota sia in possesso di licenza FMI valida
- i piloti indicati con una X nell'apposita colonna dell'elenco iscritti, siano in possesso del modulo di rinnovo della visita medica, firmato dal presidente del Moto Club

5°. In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze di cui ai commi precedenti del presente Art., il pilota non sarà ammesso alla manifestazione.

6°. Ogni pilota compilerà la Scheda Personale Pilota / Modulo d'Iscrizione fornita dal Moto Club organizzatore così come stampata dal programma Enduro OP (allegato 2). Tale scheda, dovrà essere completata dal pilota e conservata dal moto club organizzatore

Art. 7.2 – VERIFICHE TECNICHE

1°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano:

- che motocicli siano conformi al presente regolamento ed al Regolamento Tecnico;
- che il numero di telaio corrisponda al libretto di circolazione e a quello dichiarato dal pilota;
- che la targa originale, sia fissata in modo permanente e corrisponda al libretto di circolazione e a quella scritta sulla SPP dal pilota;

2°. Durante le O.P. sono punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione. Punzonatura del telaio è considerato il numero di telaio stesso.

3°. Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.

4°. I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.

5°. Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del pilota.

- 6°. E' compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
- 7°. Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.
- 8°. Il numero minimo dei commissari designati è proporzionale al numero degli iscritti:
 - a) Fino a 100 iscritti 1 commissario (totale fra delegato e tecnico)
 - b) Da 100 a 200 iscritti 2 commissari (totale fra delegato e tecnico)
 - c) Oltre 200 iscritti 3 commissari (totale fra delegato e tecnico)

Art. 7.2.1 - PROVA FONOMETRICA

- 1°. Quando prevista, potranno essere sottoposti alla prova i motocicli di tutti i piloti.
- 2°. Il limite fonometrico è di 114,0 dB/A. Il limite fonometrico per motocicli di 50 cc è di 111,0 dB/A.
- 3°. Tolleranze:
 - a) alle misurazioni effettuate, non dovrà essere applicata nessuna tolleranza se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 1 e la tolleranza di 1 dB/A se lo strumento utilizzato appartiene alla classe 2;
 - b) per le misurazioni effettuate al termine o durante una manifestazione è concessa una ulteriore tolleranza di 1 dB/A.
- 4°. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia 2 METERMAX di cui all'Annesso Controlli Fonometrici.
- 5°. Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purchè entro il termine delle O.P..

Art. 7.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

- 1°. I C.d.G., il D.d.G. e gli Ufficiali Esecutivi, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli. In mancanza di una o più punzonature, o in caso di qualsiasi dubbio, il C.d.G., o il D.d.G. o un Ufficiale Esecutivo eseguiranno una nuova punzonatura con vernice diversa e al controllo finale di giornata, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica.
- 2°. In mancanza di una o più punzonature, (Art. 13), il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 3°. Sono consentiti controlli fonometrici, come da Art. 7.2.1, senza preavviso in qualsiasi parte del percorso, anche tra il C.O. d'arrivo ed il Parco Chiuso. Il pilota che superi il limite previsto aumentato della tolleranza di cui sopra, alla prima volta sarà penalizzato di 60 secondi, alla seconda volta sarà escluso dalla classifica giornata.
- 4°. Al pilota cui viene effettuato il controllo fonometrico vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del pilota nel C.O. successivo al controllo fonometrico
- 5°. Lo scambio di motocicli tra piloti è vietato.
- 6°. La veridicità dei dati dichiarati dal pilota nella Scheda Personale Pilota, può essere controllata al termine o durante la gara dai C.d.G. In caso in cui di dati non corrispondano, il pilota sarà escluso dall'ordine di arrivo e deferito agli organi di giustizia sportiva.
- 7°. Nelle gare di più giorni, in caso di reclamo contro la cilindrata, la verifica verrà effettuata solamente al termine dell'ultima giornata di gara. Se il reclamo viene presentato nelle altre giornate si provvederà a punzonare le parti interessate. In caso di ritiro prima dell'ultima giornata, il pilota contro cui è stato presentato il reclamo, dovrà comunque presentarsi alla verifica. In caso di mancata presentazione, il motociclo sarà ritenuto non conforme.

Art. 8 - ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza è composta da:

Art. 8.1 – PARCO CHIUSO

- 1°. Il parco chiuso è regolato dalle seguenti norme:
 - a) deve essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare;
 - b) l'accesso è severamente vietato a tutti, ad eccezione dei membri di Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli U.d.G. addetti e dei piloti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo;
 - c) nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con i motocicli depositati;
 - d) l'ingresso e l'uscita devono essere chiaramente indicate.
 - e) gli Addetti al controllo devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti;
 - f) i motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere senza alcun tipo di copertura, con il silenziatore senza nessun tipo di chiusura rimovibile (tappi e altro)
 - g) dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria T.M. al C.O. posto all'ingresso al P.C., ogni pilota deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento all'interno.
 - h) quando il P.C. non sia nelle immediate vicinanze della zona delle Operazioni Preliminari o della zona di arrivo, è consentito ai piloti raggiungerlo con il motore in moto entro un tempo limite indicato nel Regolamento Particolare o con un comunicato del Direttore di Gara.
 - i) al termine della gara i motocicli dei piloti che la hanno portata a termine, resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 5 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente.
 - j) viene concessa deroga all' Art. 80.1 punto b) del R.M.M., modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo dell'ultimo concorrente";
- 2°. Nel P.C. è vietato (sanzione l'esclusione):
 - a) toccare il motociclo di altri piloti;
 - b) effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo;
 - c) accendere il motore;
 - d) fumare;
 - e) fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il P.C.
- 3°. In regime di P.C., al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli all'interno del P.C., restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione, con le seguenti limitazioni:
 - a) fino a 30 minuti dopo la partenza teorica dell'ultimo concorrente
 - b) fino a 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente
- 4°. Il regime di Parco Chiuso può essere previsto:
 - a) dall' inizio delle O.P. al termine della manifestazione;
 - b) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine della manifestazione;
 - c) dall' arrivo del primo concorrente al termine della manifestazione;
 - d) dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze (al termine della manifestazione si applica quanto previsto dal successivo comma 5°)
 - e) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine delle partenze (al termine della manifestazione si applica quanto previsto dal successivo comma 5°)

- 5°. Il regime di Parco Chiuso può non essere previsto, nel qual caso:
- ogni concorrente è libero di andarsene portando con se il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature e se previsto, effettuata la prova fonometrica;
 - un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità;
 - viene concessa deroga all' Art. 80.1 punto b) del R.M.M., modificando il termine ultimo di presentazione in "entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo";
 - i concorrenti soggetti di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

Art. 8.2 - AREA DI PARTENZA

- E' una piccola zona recintata dove i piloti attendono il segnale di partenza al limite della quale si trova la linea di partenza.
- In questa area non è consentito effettuare lavori, sanzione l'esclusione;
- In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 10 secondi di penalità;
- E' vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)
- E' vietato disperdere liquidi nell'area di partenza.

Art. 8.3 PADDOCK

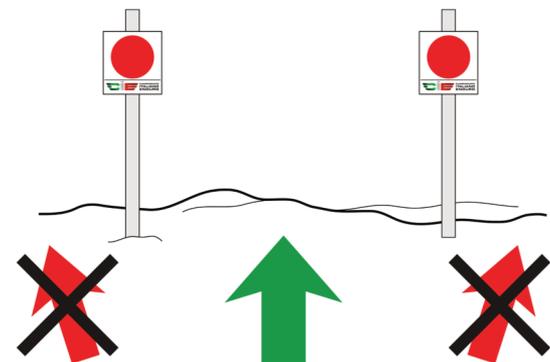
- La gestione degli spazi all'interno del paddock è effettuata dall'organizzatore / promotore.
- Quando si è in presenza di pavimentazioni (asfalto, cemento, porfido, ecc) è assolutamente vietato infiggere picchetti o ganci per il fissaggio delle tende.
- Predisporre la raccolta autonoma di rifiuti, oli esausti, copertoni. Non lasciare sacchetti né rifiuti di nessun genere sul posto.
- E' obbligatorio un estintore per ogni mezzo di assistenza nel Paddock e ai CO dove è concesso il rifornimento.
- In caso di inosservanza verrà applicata la seguente sanzione:
 - ammenda da 50 € a 500 €
- Gli organizzatori dovranno prevedere, all'interno del paddock, un minimo di bagni e docce usufruibili da tutti, in quantità adeguata al numero degli iscritti

Art 8.4 – AREA TRAINING

- E' un piccolo fettucciato che serve alla messa a punto dei motocicli ed al riscaldamento dei piloti (con abbigliamento e protezioni previsti)
- Deve essere ubicata il più vicino possibile al paddock e sorvegliata dall'organizzazione solamente nelle giornate e negli orari previsti dall'RP.
- L'accesso è vietato ai non iscritti alla gara.
- Per i piloti la copertura assicurativa e le procedure, sono le stesse previste per un normale allenamento (SMS)

Art. 9 - PERCORSO

- Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
- Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte. L'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T..
- Il percorso di gara comprende tratti di trasferimento e Prove Speciali.
- Due bolli formano una "porta" attraverso cui è obbligatorio passare, il mancato passaggio attraverso la "porta" è considerato taglio di percorso (vedi disegno)
- E' vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario. Ai piloti che non rispetteranno il divieto sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
 - penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - esclusione
 - ammenda da € 50 a € 500 (quale rimborso danni causati – incassata dal C.d.G. e successivamente girata al moto club organizzatore a cura della F.M.I.)
- Il pilota che non transita a un C.O. o ad un C.P. verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori (R.M.M. Capitolo XIII Art. 87) vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara o fuoristrada limitrofo saranno applicate le sanzioni previste dal precedente comma 5°
- Sono esclusi dal comma precedente i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dalla giuria, o quando non presente dal Direttore di Gara, sui quali è consentito circolare con motocicli in regola con il codice della strada.
- La circolazione fuoristrada nei comuni sede del percorso di manifestazione è vietata ai partecipanti nei 15 giorni precedenti la manifestazione, ai trasgressori saranno applicate le sanzioni previste dal precedente comma 4°.



Art. 9.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- Piloti, meccanici ed assistenti devono rispettare le regole del codice della strada ed eventuali disposizioni locali durante la gara. (rif. Art. 91 RMM)

Art. 9.2 - TABELLA INFORMATIVA

- 1°. La tabella informativa deve comprendere:
 - a) le località di passaggio.
 - b) le località dei C.O. e dei C.P.
 - c) le località delle P.S.
 - d) i tempi di settore tra i vari C.O.
 - e) la legenda delle sigle usate.
 - f) la tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.
- 2°. Tra la conclusione di un giro, da parte dell'ultimo concorrente ed il passaggio del primo concorrente del giro successivo, dovrà essere previsto un intervallo minimo di 30 minuti (salvo particolari accordi con il capo servizio cronometraggio).

Art. 9.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

- 1°. La tabella di marcia può indicare l'orario di partenza e il tempo di percorrenza di ogni settore del percorso.
- 2°. 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. Possono essere previste gare di Campionato Italiano, che non prevedono l'utilizzo della Tabella di Marcia.
- 3°. 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.
- 4°. Ogni alterazione della tabella di marcia o di passaggio è punita con l'esclusione
- 5°. L'utilizzo di una tabella di marcia o di passaggio di un altro pilota è punito con l'esclusione

Art. 9.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

- 1°. 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.
- 2°. In ogni controllo di passaggio (timbro), l'organizzatore deve predisporre un elenco cronologico dei passaggi di tutti i concorrenti. E' possibile affiancare all'elenco cronologico un elenco prestampato al solo scopo di consentire un più rapido controllo dei piloti transitati. L'unico documento ufficiale è l'elenco cronologico.
- 3°. Tutti i concorrenti che non presenteranno una tabella completa o il cui passaggio non sia stato registrato sui cronologici di ogni controllo, saranno esclusi.
- 4°. Sono vietati i C.P. volanti

Art. 9.5 - TRATTI IMPRATICABILI

- 1°. Se, durante la gara, il D.d.G. rileva che un settore è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.
- 2°. Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate ai C.O. dai piloti saranno discusse dalla giuria e, ove non prevista, a discrezione del Direttore di Gara.
- 3°. Non è mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo adottato (vedi Art. 11.4)

Art. 9.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

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

Art. 10 - PROVE SPECIALI

- 1°. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
- 2°. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.
- 3°. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno. Ogni pilota in prova speciale prenderà il via tra 10 e 20 secondi dal pilota che lo precede, nel caso la partenza sia data a 3 ogni minuto e tra 10 e 30 secondi se 2 al minuto. Un orologio con conto alla rovescia e/o un ufficiale di percorso daranno il via. La procedura di partenza è la seguente: quando il conto alla rovescia è avviato da un sistema automatico il pilota può partire tra i 10 secondi e lo zero, con la partenza ogni 20 secondi e tra i 20 secondi e lo zero con la partenza ogni 30 secondi. In caso di partenza data da un addetto, il pilota ha 5 secondi di tempo per prendere il via. In tutti questi casi il pilota che non prende il via nell'intervallo previsto è penalizzato nel seguente modo:
 - a) Prima infrazione un avviso.
 - b) Seconda infrazione 20 secondi di penalizzazione
 - c) Terza infrazione 1 minuto di penalizzazione
 - d) Quarta infrazione esclusione
 Nelle gare di più giorni le infrazioni non vengono azzerate al termine di ogni giornata
- 4°. Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclo passa la linea di rilevamento tempo.
- 5°. Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
- 6°. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, sanzione l'esclusione della gara.
- 7°. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.
- 8°. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 24 ore prima dell'effettuazione (48 ore per i Campionati italiani), e devono essere completamente tracciate.
- 9°. La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);
- 10°. Il responso dei cronometristi è inappellabile.
- 11°. Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.
- 12°. I piloti che nonostante risultano ritirati o non transitati a tutti i C.O., che continuano ad effettuare le P.S., incorrono nelle seguenti sanzioni:
 - a) ammenda da € 50 a € 500
 - b) deferimento al Giudice Unico

Art. 10.1 – TIPI DI PROVE SPECIALI**1°. ENDURO**

- a) Saranno cronometrate a tutti i passaggi, salvo diversa decisione della Giuria, o del Direttore di Gara

2°. CROSS

- a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
- b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

3°. ACCELERAZIONE

- a) Con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) lunghezza max 100 mt. con sviluppo rettilineo

4°. ESTREMA (prova particolarmente impegnativa)

- a) Saranno cronometrate a tutti i passaggi, salvo diversa decisione della Giuria, o del Direttore di Gara

5° Eventuali prove da disputarsi in notturna dovranno essere concordate con il comitato enduro.**Art. 10.2 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE**

- 1°. Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali, dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente incorre in TAGLIO DI PERCORSO
- 2°. Il fatto che la fettuccia sia strappata e/o il paletto sradicato, non giustifica nessun taglio di percorso.
- 3°. Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà potrà essere sanzionato con:
 - a) taglio involontario che non porti nessun vantaggio in termini di tempo, penalizzazione fino a 30 secondi;
 - b) taglio involontario che porti vantaggio in termini di tempo, penalizzazione da 30 secondi a 2 minuti
 - c) taglio volontario penalizzazione da 2 a 5 minuti
 - d) taglio volontario di particolare gravità esclusione

Art. 10.3 – RICOGNIZIONE DELLE PROVE SPECIALI**1° I piloti possono effettuare la ricognizione a piedi delle P.S.:**

- a) Dalle 9 del Mercoledì agli assoluti di 2 giorni
- b) Dalle 9 del Giovedì agli assoluti di 1 giorno
- c) Dalle 9 del Venerdì a Campionato italiano Under 23 & Senior, al Campionato italiano Major, al Campionato Italiano Minienduro, al Trofeo delle Regioni e al Trofeo delle Regioni Minienduro.
- d) Dalle 14 del Venerdì ai Campionati Regionali

2° I piloti non possono modificare il tracciato (es tagliare rami, spostare paletti) e il fondo (es. muovere le pietre) delle P.S.**3° Il DdG e/o la giuria, possono modificare una PS, dopo l'orario di inizio della ricognizione. In tal caso devono comunicare al briefing la variazione.****4° Qualsiasi infrazione al presente Art., a seconda della gravità, è sanzionata con:**

- a) ammenda da € 50 a € 500
- b) deferimento al Giudice Federale

Art. 11 - CONTROLLI ORARI**1°.** I C.O. sono situati:

- a) all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
- b) all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
- c) in punti intermedi scelti dall'organizzazione.

2°. La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti, sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri. La distanza massima tra due C.O. è fissata in 50 km.**3°.** La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.**4°.** L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.**5°.** Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni C.O. esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.**6°.** Il D.d.G., può indire un riordino ad uno qualsiasi dei C.O. previsti. Il riordino è una nuova partenza, a cui il pilota si può presentare a motore acceso. Il nuovo orario di transito al C.O. di riordino, è l'orario teorico iniziale + un tempo stabilito dal D.d.G. che deve essere comunicato col massimo risalto al C.O. stesso e a tutti i successivi.**Art. 11.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O**

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

Art. 11.2 - PROCEDURA AI C.O

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

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

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

Art. 11.4 - TEMPO MASSIMO

- 1°. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.

- 2°. La Giuria, e ove non prevista il Direttore di Gara, può prevedere un tempo massimo più alto per particolari gare o situazioni e anche solamente per certe categorie (come ad esempio la classe 50). Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dalla Giuria e ove non prevista dal Direttore di Gara (vedi anche art. 9.5 comma 3°). Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e alla bandiera gialla di tutti i C.O. previsti sul percorso.
- 3°. Il tempo teorico può essere variato durante la gara nel caso il direttore di gara modifichi i tempi di settore.
- 4°. Il Cronometrista o un ufficiale di gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara
- 5°. Il Pilota ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni:
- ammenda da € 50 a € 500
 - deferimento al Giudice Unico
- 6°. Il pilota che transiti ad un C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
- 7°. Esempio di calcolo Penalità e Fuori Tempo Massimo

C. O.	ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO	NOTE	PENALIZZAZIONE PARZIALE (MIN)	PENALIZZAZIONE TOTALE (MIN)	RIFERIMENTO AL TEMPO MASSIMO
1	08.00	08.13	13 Ritardo	13	13	+ 13
2	09.00	09.08	5 Anticipo	5	18	+ 8
3	10.00	10.08	mantiene ritardo	0	18	+ 8
4	11.00	11.15	7 Ritardo	7	25	+ 15
5	12.00	12.11	4 Anticipo	4	29	+ 11
6	13.00	13.16	5 Ritardo	F.T.M.	F.T.M.	+ 16 (fuori gara)
7	14.00					

Art. 11.5 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

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

Art. 12 - AIUTO ESTERNO

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

Art. 13 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI

- 1°. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate).

- 2°. Sul percorso ed in Prova speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle.
- 3°. Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, sia ai C.O. che sul percorso.
- 4°. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale.
- 5°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di 50 € per ogni infrazione. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio.
- 6°. Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, sanzione l'esclusione.
- 7°. I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice (elettrica o a pressione), è proibito, sanzione ammenda di €50
- 8°. Durante tutta la durata della manifestazione, è proibito al pilota, sanzione l'esclusione, di portare il suo motociclo e tutte le parti punzonate, per il rifornimento, o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara, a meno che vi sia un permesso scritto, emanato dalla giuria o dal Direttore di Gara.
- 9°. La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.
- 10°. Tutti i lavori di saldatura sono vietati sanzione l'esclusione
- 11°. Nelle gare di due giorni il Pilota che vuole cambiare il silenziatore del suo motociclo è autorizzato a farlo anche dopo l'ultimo controllo orario e prima di entrare nel parco chiuso. Saranno concessi 30 minuti supplementari ai piloti per effettuare questo lavoro che dovrà essere effettuato sotto la supervisione di un Commissario di Gara
- 12°. Un pilota può richiedere prove fonometriche tante quante lui desidera purchè nell'ambito dei 30 minuti concessi. Il Pilota dopo 30 minuti dovrà obbligatoriamente presentare il proprio motociclo alla verifica fonometrica ufficiale. Se la prova fonometrica darà valori al di sopra dei limiti previsti alle O.P. il pilota non sarà autorizzato a prendere la partenza per il giorno successivo.
- 13°. I pneumatici possono essere sostituiti solo nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle. Tale operazione deve essere effettuata dal pilota, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al pilota le attrezzature necessarie.
- 14°. In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Unico

Art. 13.1 - RIFORMIMENTI

- 1°. Il rifornimento è ammesso presso i distributori pubblici sul percorso e ai C.O. in cui è autorizzato, tra la bandiera bianca e quella gialla. La sanzione per aver effettuato rifornimenti fuori dalle aree stabilite è l'esclusione.
- 2°. Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
- 3°. Il motore deve essere spento durante il rifornimento, sanzione l'esclusione
- 4°. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo, sanzione l'esclusione
- 5°. È proibito, al pilota, di trasportare un qualunque liquido infiammabile, sanzione l'esclusione (Il Commissario Tecnico potrà effettuare il controllo).

Art. 14 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, con la possibilità, se prevista dai regolamenti vigenti, di invertire l'ordine di partenza dei primi piloti (max 15).
- 2°. In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto.
- 3°. L'ordine di partenza di qualsiasi gara di enduro deve obbligatoriamente riportare l'anno di nascita e il Ranking Aggiornato dei piloti.

Art. 15 - PARTENZA

- 1°. In ogni giorno di gara, prima della partenza, i piloti potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.
- 2°. Il pilota riceverà il segnale di partenza all'orario esatto previsto e, nel corso del minuto successivo, dovrà avviare il motociclo sulla linea di partenza e lasciarla con la sola forza del motore. Diversamente sarà penalizzato di 10 secondi.
- 3°. Se un 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 e parta, entro il minuto successivo al momento in cui gli è stato dato il segnale.
- 4°. I piloti 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.
- 5°. I piloti che arriveranno con un ritardo superiore a 15 minuti non potranno prendere il via.

Art. 16 - RITIRI

- 1°. Un pilota che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.
- 2°. Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli. Nel caso di gare in cui si utilizza il trasponder deve rimuovere anche il trasponder dal motociclo e lasciarlo in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.
- 3°. E vietato, ad un pilota ritirato, percorrere in motociclo le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione. Questa infrazione comporta le penalità di cui all'Art. 10 comma 12 e, qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il pilota non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo.
- 4°. Un pilota ritirato ha l'obbligo di consegnare la tabella marcia a un cronometrista o a un Ufficiale di Gara sanzione un'ammenda di €50,00.

Art. 17 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE NEI GIORNI SUCCESSIVI

- 1°. Nelle gare di più giorni, un pilota ritirato in una giornata di gara, può ripartire nelle successive purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra il suo orario teorico d'arrivo ed i 60 minuti successivi
- 2°. Il motociclo potrà essere lo stesso punzonato nelle precedenti O.P. oppure uno diverso appartenente alla medesima classe. In ogni caso dovrà essere sottoposto ad una nuova punzonatura.
- 3°. Un pilota escluso da una giornata di gara, deve procedere alle verifiche come sopra ed attendere conferma dalla Giuria e, ove non prevista, dal Direttore di Gara.
- 4°. Le manifestazioni con più gare nello stesso giorno, sono comparate a manifestazioni di più giorni.

Art. 18 - NORME GENERALI

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

Art. 18.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII Articolo 86- Regolamento disciplinare –

Art. 18.2 – ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI

- 1°. L'inserimento di manifestazioni territoriali in manifestazioni nazionali, non è ammesso. Non è ammessa nemmeno l'estrapolazione dei risultati, salvo autorizzazione della C.S.N (R.M.M. Art.28.7.)

Art. 18.3 – ATTIVITA' TERRITORIALE

- 1°. L'attività regionale dovrà obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'1 al 18. e dal 501 al 519
- 2°. Nell'attività territoriale tutte le punzonature sono sostituite dalla verifica del numero di telaio prevista dall'art.7.2. che funge da punzonatura

Art. 18.3.1 – PARTECIPAZIONE

- 1°. Alle gare territoriali di Enduro è ammessa la partecipazione secondo quanto previsto dal RMM, ad eccezione dei piloti con licenza Elite che possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate, nazionali e territoriali di qualsiasi tipo

Art. 18.3.2 – CATEGORIE TERRITORIALI

- 1°. Per tutte le gare territoriali, le categorie sono fissate, indipendentemente dal tipo di licenza in possesso del pilota (Minyoung, Fuoristrada Under 21, Fuoristrada Over 21, Amatoriale), come di seguito:

Categoria	Anni di nascita	Ranking Iniziale (consigliato)		Sigla Categoria
		Min	Max	
Top Class	2002 e prec	35,01	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	TC
Codice	2002 - 2004	35,01	S.R.	COD
Cadetti	2000 - 2002	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	300 - S.R. a discrezione dei Co.Re	CAD
Junior	95 - 99	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	JUN
Senior	84 - 94	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	SEN
Major	70 - 83	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	MAJ
Veteran	69 e prec	70 - 150 a discrezione dei Co.Re	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	VET
Territoriali	2002 e prec	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	S.R.	TER
Ultra Territoriali	2002 e prec	300 - 400 a discrezione dei Co.Re	S.R.	UT

Art. 18.3.3 – CLASSI TERRITORIALI

1° Per tutte le gare territoriali le Classi sono fissate come di seguito:

Categoria	Classe	Sigla
Top Class	UNICA	TCU
Codice	Z	ZU
Cadetti	UNICA	CU
Junior	a discrezione del Co.Re. fra quelle di cui all' Art 7 comma 8°	J +quelle di cui all'Art 7 comma 8° in base a quelle scelte dal Co.Re.
Senior	a discrezione del Co.Re. fra quelle di cui all' Art 7 comma 8°	S +quelle di cui all'Art 7 comma 8° in base a quelle scelte dal Co.Re.
Major	a discrezione del Co.Re. fra quelle di cui all' Art 7 comma 8°	M +quelle di cui all'Art 7 comma 8° in base a quelle scelte dal Co.Re.
Veteran	Veteran (67-69) + Supveteran (63—66)+ UltraVeteran (62 e prec) oppure UNICA a discrezione dei Co.Re.	V + SV + UV oppure VU
Territoriali	a discrezione del Co.Re. fra quelle di cui all' Art 7 comma 8° Oppure per fasce d'età (Cad – Jun – Sen – Maj – Vet) raggruppabili	T +quelle di cui all'Art 7 comma 8° in base a quelle scelte dal Co.Re. Oppure TC + TJ + TS + TM + TV raggruppabili
Ultra Territoriali	UNICA (1 giro meno)	UTU

2° Le categorie Top Class, Cadetti e Ultra Territoriali sono ognuna a classe Unica

3° E' possibile prevedere una classe Cadetti che comprenda tutti i piloti di questa fascia d'età, senza limite massimo di ranking

4° Le categorie Junior, Senior, Major, Veteran, Territoriali, a discrezione dei singoli Co.Re. possono essere suddivise o considerate a classe Unica, secondo lo schema di cui al precedente comma. La scelta non necessariamente deve essere la medesima per tutte le categorie

4° Alla sigla della classe, sui documenti di gara, dovranno obbligatoriamente essere aggiunte le tre lettere iniziali della regione di appartenenza (Piemonte = PIE).

5° La categoria Ospiti in cui confluiranno tutti i piloti di fuori regione per cui la gara non è valida ai fini del campionato, gareggeranno in classe Unica con sigla OU, senza la desinenza della regione di appartenenza

6° I piloti della categoria Z dovranno percorrere lo stesso numero di giri delle altre classi

Art. 18.3.4 – REGOLAMENTO PRESTAMPATO

1°. Ogni Co.Re. dovrà stilare il proprio regolamento territoriale su un format dedicato.

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

1°. Le iscrizioni debbono pervenire al promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo ON LINE compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno non essere accettate.

2°. Le tasse d'iscrizione espone nel presente regolamento sono già scontate del 50% ed applicate solamente a piloti in possesso di motocicli con marchio associato al promoter. Ai piloti di motocicli con marchio non associato, verrà applicata la tassa intera, così come ai team (squadre B) non associati al promoter.

3°. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.) debbono essere comunicati al promoter entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. Oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di € 30,00.

4°. Le iscrizioni, sia agli interi campionati che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE

5°. Le iscrizioni agli interi campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio di ogni Campionato.

6°. Un pilota iscritto a tutto il campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro pilota. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun pilota

7°. Alle gare di due giorni sarà possibile iscriversi anche solamente alla seconda giornata

Art. 19.1 - CAMPIONATI ASSOLUTI D'ITALIA Titoli assegnati:

- Assoluto (compresi stranieri che concorrono al titolo)
- 125 A
- 250 2t B
- 300 C
- 250 4t D
- 450 E
- Junior JU (da oltre 50 nati dal 2002 al 95)
- Youth YO (da oltre 50 a 125 2t) nati dal 2002 al 97
- Stranieri ST non attribuisce titolo (classe unica)
- squadre A (esclusi stranieri)
- squadre B (possono far parte anche piloti stranieri e facenti parte di squadre A)

1°. Piloti ammessi:

a) con licenza ELITE, FUORISTRADA e AMATORIALE, in possesso di un Ranking Iniziale massimo di 129,99, tenendo presente che:

I piloti con Ranking Iniziale da 90 a 129,99 saranno in classifica sia agli assoluti che alla COPPA FMI suddivisi in **2 tempi e 4 tempi**

2°. **Piloti stranieri:** le gare sono iscritte a calendario FIM EUROPE per cui sono ammessi quelli in possesso di una delle seguenti licenze

- licenza ELITE, FUORISTRADA e AMATORIALE

- b) licenza nazionale di un paese aderente alla FIM EUROPE con nulla osta della federazione che la ha rilasciata
 c) licenza internazionale con nulla osta della federazione che la ha rilasciata
 d) L'ordine di partenza, per i piloti non in possesso di Ranking, sarà assegnato dal comitato enduro.
- 3°. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro
 4°. Durata max prevista: H 7,00
 5°. Prove speciali: minimo 40 minuti previsti per ogni giornata gara.
 6°. Gara tipo:
 a) giro della durata di 90 minuti circa
 b) 3 C.O.
 c) 4 giri / 3 giri seconda giornata (dove prevista)
 d) 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
 e) 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
 f) 1 prova estrema - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
 g) partenza ore 8.30 – parco chiuso limitrofo al Paddock
 h) apertura paddock e prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza
 i) briefing ore 18.00 al Paddock
 j) premiazione entro 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota, direttamente al Paddock
- 7°. All'interno del campionato possono essere previste giornate di Enduro Sprint e giornate o prove di Enduro Country
- 7°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti
- 8°. Contributo fisso riconosciuto prima della gara a compensazione totale o parziale dei gravami (C1)
 a) € 3.500 per gare di una giornata
 b) € 5.000 per gare di due giornate
- 9°. Contributo in base agli standard qualitativi versato in due tranches
 a) immediatamente dopo l'omologazione (C2), calcolato in percentuale in base alla votazione ottenuta, detraendo il contributo fisso già avuto a compensazione.
 Secondo la seguente formula

$$C2 = [(C1 \times 2) \times PdV] - C1$$
 dove C2 = Contributo da incassare dopo l'omologazione
 C1 = Contributo base
 PdV = Percentuale di Valutazione ottenuta dal risultato della scheda di valutazione compilata
 b) al termine del campionato, (C3) l'insieme delle percentuali di contributo non distribuite con il calcolo di cui al punto a), costituiranno un montepremi da dividere fra gli organizzatori, in base alla votazione ottenuta da ognuno in scheda di valutazione.
 c) Per gli assoluti d'Italia, il calcolo del C3 verrà effettuato tenendo separate le gare di 1 giorno da quelle di 2 giorni
- 10°. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro.

- 11°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)
 a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
 Euro 75 per ogni giornata di gara
 Euro 75 per ogni manifestazione Squadre A - B
 b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
 Euro 100 per ogni giornata di gara
 Euro 100 per ogni manifestazione Squadre A - B
- 12°. Montepremi totale € 14.000 così suddiviso: + 125 ?
 a) **Classi 125 - 250 2t – 300 – 250 4t – 450 – Junior - Youth**
 1° classificato € 2.000

Art. 19.1.1 – COPPA FMI

1°. Da estrapolare dai Campionati Assoluti D'Italia .

2°. Titoli previsti:

a) 2 tempi

b) 4 tempi

3°. Piloti ammessi:

a) con licenza FUORISTRADA e AMATORIALE in possesso di un Ranking Iniziale compreso tra 90 e 129,99

Art. 19.2 - COPPA ITALIA

1°. Da disputarsi in abbinamento ai Campionati Assoluti D'Italia. A discrezione della giuria potranno effettuare un giro in meno rispetto agli Assoluti d'Italia. Non effettua la prova estrema, salvo diversa decisione della giuria.

2°. Titoli previsti:

a) Cadetti CU (Unica, compresi 50)

b) Junior JU (Unica)

c) Senior SU (Unica)

d) Major MU (Unica)

e) Lady LU (Unica)

f) 125 Mini MEA (con formula sprint, quando prevista)

3°. Piloti ammessi:

a) con licenza FUORISTRADA, AMATORIALE, MINIYOUNG (dopo il compimento del 14° anno) con Ranking Iniziale non inferiore a 130,00

4°. Ordine di Partenza:

a) in ordine crescente di Ranking Aggiornato

5°. Tasse d'iscrizione: già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)

a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 65 per ogni giornata di gara

b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 90 per ogni giornata di gara

Art. 19.3 - CAMPIONATO ITALIANO UNDER 23 & SENIOR**1°. Titoli Assegnati:**

- | | | | | |
|----|--|---------|-----------|---|
| a) | 50 | | Z | nati dal 02 al 04 al compimento del 14° anno |
| b) | 125 | Cadetti | AC | nati dal 2000 al 02 |
| c) | 125 | Junior | AJ | nati dal 95 al 99 |
| d) | 250 2t | Junior | BJ | nati dal 95 al 2000 |
| e) | 300 | Junior | CJ | nati dal 95 al 2000 |
| f) | 250 4t | Junior | DJ | nati dal 95 al 2000 |
| g) | 450 | Junior | EJ | nati dal 95 al 2000 |
| h) | squadre A Under 23 | | | |
| i) | squadre B Under 23 (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A) | | | |
| j) | 125 | Senior | AS | nati dal 84 al 94 |
| k) | 250 2t | Senior | BS | nati dal 84 al 94 |
| l) | 300 | Senior | CS | nati dal 84 al 94 |
| m) | 250 4t | Senior | DS | nati dal 84 al 94 |
| n) | 450 | Senior | ES | nati dal 84 al 94 |
| o) | Lady | | LU | (Unica) sesso femminile nate dal 04 (dopo 14° anno) e prec |
| p) | squadre A Senior (compresa classe Lady) | | | |
| q) | squadre B Senior (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A) | | | |

2°. Piloti ammessi nati negli anni dal 1984 al 2004 con licenza:

- FUORISTRADA
- AMATORIALE
- MINIYOUNG (dopo il compimento del 14° anno)

3°. I piloti stranieri con licenza Italiana, gareggiano nella classe di appartenenza, concorrono alla premiazione, ma non prendono punti per il campionato**4°. I piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, possono partecipare alla gara con classifica separata che non assegna nessun titolo e saranno esclusi dal calcolo del Ranking e della Penalizzazione di Gara.****5°. Wild Card:** a disposizione del Comitato Enduro**6°. Prove Speciali:** minimo 25 minuti previsti**7°. Gara tipo:**

- giro della durata di 120 minuti circa
- 3 C.O.
- 3 giri
- 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
- 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
- partenza ore 8.30 – parco chiuso in zona limitrofa al Paddock
- briefing ore 18.00 al Paddock
- apertura paddock e prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza
- Il parco chiuso sarà regolato dall'Art. 8.1 comma 4° lettera d) (dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze)
- premiazione entro 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota, direttamente al Paddock

8°. All'interno del campionato possono essere previste giornate di Enduro Sprint e giornate o prove di Enduro Country**9°. Ordine di Partenza:** verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti. Per i piloti della classe 50, al fine dell'ordine di partenza, verranno considerati unicamente i ranking ottenuti nella classe 50 (nazionali e/o regionali)**10°. Numerazione:**

- Piloti in possesso di numero fisso NAZIONALE lo mantengono
- Altri piloti in ordine di partenza a partire dal n° 101

11°. Contributo fisso riconosciuto prima della gara a compensazione totale o parziale dei gravami (C1) € 1.250 per manifestazioni di 1 giorno.**12°. Contributo in base agli standard qualitativi versato in due tranches**

- immediatamente dopo l'omologazione (C2), calcolato in percentuale in base alla votazione ottenuta, detraendo il contributo fisso già avuto a compensazione. Secondo la seguente formula

$$C2 = [(C1 \times 2) \times PdV] - C1$$

dove

C2 = Contributo da incassare dopo l'omologazione**C1 = Contributo base****PdV = Percentuale di Valutazione ottenuta dal risultato della scheda di valutazione compilata**

- al termine del campionato, (C3) l'insieme delle percentuali di contributo non distribuite con il calcolo di cui al punto a), costituiranno un montepremi da dividere fra gli organizzatori, in base alla votazione ottenuta da ognuno in scheda di valutazione.

- Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto nessun contributo. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

13°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)

- INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 65 per ogni giornata di gara

Euro 65 per ogni manifestazione Squadre A - B

- INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 90 per ogni giornata di gara

Euro 90 per ogni gara Squadre A - B

14°. Montepremi totale € 18.500 così suddivisi:

- Classi 50 - 125 Cadetti - 125 Junior - 250 2t Junior - 300 Junior - 250 4t Junior - 450 Junior

b) 1° classificato € 2.000

c) Squadre A

1° classificata € 2.000

2° classificata € 1.500

3° classificata € 1.000

Art. 19.5 - CAMPIONATO ITALIANO MAJOR**1°.** Titoli assegnati:

a) Top Class	Rank Max 90	TCM (unica)	nati 83 e prec -
b) 250 2t (compr 125)	Master	BM	nati dal 77 al 83
c) 300	Master	CM	nati dal 77 al 83
d) 250 4t	Master	DM	nati dal 77 al 83
e) 450	Master	EM	nati dal 77 al 83
f) 250 2t (compr 125)	Expert	BX	nati dal 70 al 76
g) 300	Expert	CX	nati dal 70 al 76
h) 250 4t	Expert	DX	nati dal 70 al 76
i) 450	Expert	EX	nati dal 70 al 76
j) Veteran		V (unica)	nati dal 67 al 69
k) Super Veteran		W (unica)	nati dal 63 al 66
l) Ultra Veteran		UV (unica)	nati 62 e prec.
m) squadre A			
n) squadre B	(possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A)		

2°. Piloti ammessi nati negli anni dal 1983 e precedenti con licenza:

a) FUORISTRADA

b) FUORISTRADA AMATORIALE

c) piloti con licenza ELITE, compresi quelli stranieri, con classifica separata che non assegna nessun titolo e saranno esclusi dal calcolo del Ranking e della Penalizzazione di Gara.

d) I piloti stranieri con licenza Italiana, gareggiano nella classe di appartenenza, concorrono alla premiazione, ma non prendono punti per il campionato**3°.** Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro**4°.** Prove Speciali: minimo 25 minuti previsti**5°.** Gara tipo:

k) giro della durata di 100 minuti circa

l) 2 C.O.

m) 3 giri

n) 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)

o) 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)

p) partenza ore 8.30 – parco chiuso in zona limitrofa al paddock

q) briefing ore 18.00 al paddock

r) apertura paddock e prove speciali tracciate e visionabili 48 ore prima della partenza

s) Il parco chiuso sarà regolato dall'Art. 8.1 comma 4° lettera d) (dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze)

t) premiazione entro 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota, direttamente al Paddock

5°. All'interno del campionato possono essere previste giornate di Enduro Sprint e giornate o prove di Enduro Country**6°.** Ordine di Partenza: verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti**7°** Numerazione:

a) Piloti in possesso di numero fisso NAZIONALE lo mantengono

b) Altri piloti in ordine di partenza a partire dal n° 101

8°. Contributo fisso riconosciuto prima della gara a compensazione totale o parziale dei gravami (C1) € 2.000 per manifestazioni di 1 giorno.**9°.** Contributo in base agli standard qualitativi versato in due tranches

a) immediatamente dopo l'omologazione (C2), calcolato in percentuale in base alla votazione ottenuta, detraendo il contributo fisso già avuto a compensazione.

Secondo la seguente formula

$$C2 = [(C1 \times 2) \times PdV] - C1$$

dove

C2 = Contributo da incassare dopo l'omologazione**C1 = Contributo base****PdV = Percentuale di Valutazione ottenuta dal risultato della scheda di valutazione compilata**

b) al termine del campionato, (C3) l'insieme delle percentuali di contributo non distribuite con il calcolo di cui al punto a), costituiranno un montepremi da dividere fra gli organizzatori, in base alla votazione ottenuta da ognuno in scheda di valutazione.

c) Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto nessun contributo. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

10°. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)

a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO

Euro 65 per ogni giornata di gara

Euro 65 per ogni manifestazione Squadre A - B

b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA

Euro 90 per ogni giornata di gara

Euro 90 per ogni gara Squadre A - B

Art. 19.6 - GIURIA

1°. Per tutti i campionati italiani, sarà insediata una giuria che si riunisce per la prima volta su convocazione via mail del Presidente di Giuria, comunque prima dell'inizio delle OP, e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi. Durante la prima riunione verranno fissate le successive. La giuria sarà responsabile solamente verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione, tutte le responsabilità civili e penali spettano agli organizzatori. Per quanto non contemplato si fa riferimento al R.M.M.

2°. Tutti i componenti della giuria sono da considerare Ufficiali di Gara

Art. 19.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

1°. La giuria sarà così composta:

a) Presidente nominato dal Comitato Enduro

b) Commissario Delegato

c) Direttore di Gara

d) Direttore di Percorso nominato dal Comitato Enduro (senza diritto di voto)

2°. Terze persone possono assistere alle riunioni di Giuria, su invito del Presidente, senza diritto di voto

Art. 19.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

1°. La Giuria può:

- a) autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, solamente per causa di forza maggiore, sempre nel rispetto della normativa federale;
- b) deliberare, attraverso il C.d.G., su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione con riserva di ulteriore diritto di appello;
- c) comminare, attraverso il C.d.G., le sanzioni come previsto dalle norme vigenti;
- d) decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.

2°. La giuria ha inoltre il compito di discutere ed eventualmente deliberare, sugli aspetti tecnici della manifestazione quali:

- a) Percorribilità del percorso
- b) Prove Speciali
- c) Ordine e orari di partenza
- d) Stilare un verbale di tutte le riunioni di giuria

3° Il presidente di giuria, sentiti i componenti della giuria e il promoter, ha il compito di compilare la Scheda di Valutazione della manifestazione, in base a cui vengono distribuiti i contributi qualitativi

Art. 19.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

1°. Per tutte le gare di Campionato Italiano è istituita la figura del Direttore di Percorso.

2°. Il campo d'azione del Direttore di Percorso prima della gara riguarda:

- a) approvazione del percorso e delle prove speciali proposti dal Direttore di Gara con tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
- b) richieste di modifiche al D.d.G. inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione.
- c) assegnazione dei tempi di percorrenza in collaborazione con la Giuria di gara

3°. Il campo d'azione del Direttore di Percorso durante la gara riguarda:

- a) concordare con la Giuria di gara eventuali modifiche da apportare a percorso e prove speciali
- b) apportare al percorso e prove speciali tutte le modifiche che ritenga necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone, quando possibile, immediata comunicazione alla Giuria

4°. Il Direttore di percorso è nominato dal Comitato Enduro.

5°. Il Direttore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e prove speciali almeno 20 giorni prima della gara

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

a) Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

- a) verifiche amministrative dalle 13,30 alle 17,00
- b) verifiche tecniche dalle 13,30 alle 17,30

b) Nelle gare di due giorni i piloti che partecipano solamente alla seconda giornata dovranno effettuare le verifiche sia amministrative che tecniche, al termine della prima giornata di gara, nel tempo compreso tra l'orario teorico di arrivo del primo pilota e l'orario teorico dell'ultimo

c) Le parti da punzonare sono:

- | | |
|------------------|--------------------------------------|
| a) TELAIO | verifica numero di telaio (art. 7.2) |
| b) RUOTE | vernice 2 (1 su ogni mozzo) |
| c) CARTER MOTORE | vernice 1 lato destro |

Art. 19.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTA NUMERO:

1°. Gli adesivi da apporre negli spazi di cui all'Art. 2.4 comma 3°, saranno forniti dalla F.M.I./ Promotore. Ogni concorrente ha l'obbligo di usarle. Il mancato utilizzo comporta il versamento di € 500 alla F.M.I./ Promotore. Diversamente verrà escluso dalla manifestazione.

Art. 19.9 - TRANSPONDER

1°. In fase di verifiche amministrative al pilota viene consegnato il transponder per i rilevamenti cronometrici, dietro il deposito cauzionale della propria licenza.

2°. Il montaggio del transponder sul motociclo è a cura del pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.

3°. Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta il versamento di € 250 da pagare in loco per riavere la licenza data in cauzione.

4°. Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

Art. 19.10 – SQUADRE

1°. Ogni pilota nel corso di una gara non può far parte di due squadre della stessa categoria. Un pilota può far parte nel corso di una gara di una squadra A ed anche di una squadra B.

2°. Le squadre B saranno ammesse alla classifica solamente se avranno un mezzo di assistenza appartenente al team nell'area paddock, presso il quale i piloti inseriti nella squadra, devono effettuare le operazioni di assistenza durante la gara. I piloti inseriti in ogni squadra B, dovranno essere scelti unicamente fra 6 piloti dichiarati in sede di O.P. alla prima gara di campionato. Ogni pilota iscritto nell'elenco dei 6, dovrà apporre la propria firma di appartenenza al Team (squadra B). Una falsa dichiarazione prevede la squalifica sia individuale che della squadra B, oltre al deferimento al giudice unico

3°. Nel corso di un campionato un pilota non può cambiare squadra di appartenenza per nessuna categoria. Per la determinazione dell'appartenenza ad una squadra, farà fede il superamento delle O.P. nella prima prova cui il pilota prenderà parte.

4°. Ogni Moto Club, Scuderia, Team o Industria può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 piloti verificati e punzonati

Art. 19.11 - CLASSIFICHE DI GARA

1°. Per ogni gara di campionato saranno stilate le seguenti classifiche:

- a) individuale di classe
- b) individuale assoluta
- c) squadre

2°. Per ogni squadra di categoria A - B sarà stilata sommando i punti acquisiti in base all'Art. 19.12 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica d'ogni giornata e per quella finale di campionato.

- 3°. In caso di parità, ai fini della sola premiazione della gara, si prenderà in considerazione il punteggio acquisito dal quarto componente.
- 4°. Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche individuali saranno stilate sommando i tempi fatti registrare nelle singole giornate; a parità di tempo come discriminante si considera la seconda giornata di gara
- 5°. Ai fini della premiazione nelle gare di più giorni, le classifiche a squadre saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera la somma degli scarti ad ulteriore parità la squadra vincitrice della ultima giornata

Art. 19.12 – CLASSIFICHE DI CAMPIONATO

- 1°. Per il calcolo dei risultati finali di ogni campionato italiano non si effettuerà nessuno scarto né nelle classifiche individuali né in quelle a squadre.
- 2°. Alla fine di ogni giornata di gara, ai primi 15 piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella.

20 punti al 1°	7 punti al 9°
17 punti al 2°	6 punti al 10°
15 punti al 3°	5 punti al 11°
13 punti al 4°	4 punti al 12°
11 punti al 5°	3 punti al 13°
10 punti al 6°	2 punti al 14°
9 punti al 7°	1 punto al 15°
8 punti al 8°	
- 3°. In caso di parità di risultato a ciascun 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°	20 punti
PILOTA B = 28'33"	- 1°	20 punti
PILOTA C = 30'00"	- 3°	15 punti
- 4°. In caso di pilota che non ha diritto ad acquisire punti, a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto senza considerare il piazzamento di chi non ha diritto ai punti di campionato. Esempio:

PILOTA A	= 29'34"	- 1°	20 punti
PILOTA B (che non prende punti)	= 30'31"	- 2°	0 punti
PILOTA C	= 31'00"	- 3°	17 punti
- 5°. Al termine dei campionati se due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.
- 6°. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.
- 7°. Se al termine dei campionati due o più squadre avranno lo stesso punteggio, verrà dichiarata vincitrice la squadra che avrà ottenuto più punti nell'ultima manifestazione.
- 8°. Un pilota che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel medesimo campionato ma non conseguirà punteggio nella classifica di classe e di squadre.
- 9°. Per ogni campionato possono essere previste dal Comitato Enduro, in abbinamento alle prove di enduro, prove di Enduro Country e/o di Enduro Sprint valide per l'assegnazione dei punteggi

Art 19.13 – PREMIAZIONI

- 1°. L'orario della premiazione è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo concorrente.
- 2°. E' obbligo per i piloti e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto. Sanzione una ammenda di € 100,00
- 3°. Il pagamento della sanzione non aumentata deve essere effettuato al massimo entro la fine delle OP della gara successiva direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.

Art.19.14 - CRONOMETRAGGIO

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

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE TERZA

- Trofei nazionali -

Art. 20 - TROFEO DELLE REGIONI

1°. Titoli assegnati:

- a) Trofeo delle Regioni
- b) Trofeo delle Regioni Under 23
- c) Trofeo delle Regioni per Moto Club

2°. Piloti ammessi nati dal 2004 e precedenti con Licenza:

- a) FUORISTRADA
- b) AMATORIALE FUORISTRADA
- c) MINICYOUNG dopo il compimento del 14° anno

3°. Gare: 1 di un giorno4°. Classi previste

- a) VETERAN (nati dal 69 e prec. - unifica le classi Veteran, SupeVeteran, Ultra Veteran)
- b) 50 (limiti di età e regolamento tecnico come Campionato Italiano Under 23)
- c) 125 Cadetti anni 2000 - 2002
- d) 125 anni dal 70 al 99
- e) 250 2t anni dal 70 al 99
- f) 300 anni dal 70 al 99
- g) 250 4t anni dal 70 al 99
- h) 450 anni dal 70 al 99
- i) Squadre A

5°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe.

6°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Under 23 verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe.

7°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni per Moto Club verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe.

8°. **Ogni regione, può iscrivere un numero illimitato di squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore, comparirà in classifica. Si adotta lo stesso principio anche per le squadre Under 23 e di Moto club**

9°. Ad ogni pilota inserito in una squadra di regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.

10°. Per la appartenenza ad una regione di un pilota fa fede il luogo di residenza. Per i residenti nella Repubblica di San Marino, farà fede l'appartenenza del Moto Club a cui sono tesserati.

11°. Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.

12°. Verranno stilati due ordini di partenza, ognuno in ordine di Ranking, due classifiche di classe distinte per piloti che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di moto club o individualmente.

13°. Contributo Federale: € 4.000 per ogni manifestazione. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro

14°. Tasse d'iscrizione: già scontate del 50% (vedi Art. 19 comma 2°)___

- a) Euro 65 per ogni giornata di gara
- b) Euro 65 per squadre di regione
- c) Euro 65 per squadre di regione under 23
- d) Euro 65 per squadre di Moto Club

Art. 20.1 – MODALITA' D'ISCRIZIONE

1°. Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale, dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza che provvederà ad inoltrarle al promotore

2°. La composizione delle squadre regionali (Trofeo delle Regioni e Trofeo delle Regioni Under 23) deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P..

Art. 20.2 – PREMIAZIONE

1°. E' obbligatorio premiare:

- a) Le prime tre squadre di Regione
- b) Le prime tre squadre di Regione Under 23
- c) Le prime tre squadre di Moto Club
- d) Il vincitore di ogni classe per piloti facenti parte di squadre regionali
- e) Il vincitore di ogni classe per piloti facenti parte di squadre di Moto Club e individuali

Art. 21 – TROFEI MONOMARCA

1°. Su richiesta delle case costruttrici sarà possibile disputare trofei monomarca, con regolamento approvato dalla STS

2°. Tali trofei potranno prevedere gare dedicate o abbinata a gare territoriali. In tal caso è necessario il consenso dei Co.Re. interessati

3°. Ogni trofeo monomarca può prevedere un massimo di 5 prove

4°. Se sono disputati in abbinamento a gare territoriali, ne seguono le regole in materia di concomitanze.

5°. Se sono disputati in gare autonome, non possono essere poste a calendario nella stessa data di manifestazioni titolate nazionali ed internazionali di enduro. E' fatta salvo ogni diversa decisione della CSN.

Art. 22 - TROFEO ITALIA HARD ENDURO

1° **Assegna il Trofeo Italia Hard Enduro, attribuendo punteggi (secondo Art. 19.12) alle classifiche assolute delle manifestazioni inserite nel calendario Hard Enduro.**

2° **Criteri di partecipazione, formule di gara, classi, tasse e modalità d'iscrizione saranno definiti dai regolamenti delle singole manifestazioni, approvati dal Comitato Enduro.**

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE QUARTA
- Minienduro -**Art. 101 - DEFINIZIONE MINIENDURO**

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

Art. 102 - FASCE DI ETA'

- 1°. Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita
- 2°. Per i nati nel 2010 l'età minima di 8 anni deve essere compiuta.
- 3°. Per l'anno in corso sono previste le seguenti fasce di età:
- | | | |
|----|-------------------|------------------------------------|
| a) | DEBUTTANTI | nati negli anni 2009 - 2010 |
| b) | CADETTI | nati negli anni 2007 - 2008 |
| c) | JUNIOR | nati negli anni 2006 - 2007 |
| d) | SENIOR | nati negli anni 2004 - 2005 |
| e) | 125 MINI | nati negli anni 2002 - 2003 - 2004 |

Art. 103 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 104 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Vedi Art. 4

Art. 105 - PERSONALE ADDETTO ALLA MANIFESTAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 106 - RESPONSABILITA' MOTO CLUB ORGANIZZATORE

Vedi Art. 6

Art. 107 - MOTOCICLI

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

Art. 107.1 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

- 1°. Le verifiche amministrative si devono avvalere dell'elenco iscritti così come stampato dal programma Enduro OP (allegato 1) che ricevendo dati dall'archivio licenze federale, non necessita alcuna verifica su n° e tipo di licenza, anno di nascita, moto club, Ranking, data di scadenza visita medica.

- 2°. E' ammesso utilizzare il programma Enduro OP al posto dell'elenco cartaceo, con l'obbligo di stampare al termine delle verifiche l'elenco dei verificati
- 3°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano unicamente:
- la presenza del pilota nell'elenco degli iscritti,
- 4°. Si accertano che:
- il pilota sia in possesso di licenza FMI valida
 - i piloti indicati con una X nell'apposita colonna dell'elenco iscritti, siano in possesso del modulo di rinnovo della visita medica, firmato dal presidente del Moto Club
- 4°. In caso di mancanza, irregolarità e/o incongruenze di cui ai commi precedenti del presente Art., il pilota non sarà ammesso alla manifestazione.
- 5°. Ogni pilota firmerà la Scheda Personale Pilota / Modulo d'Iscrizione fornita dal Moto Club organizzatore così come stampata dal programma Enduro OP (allegato 2). Tale scheda, dovrà essere completata (esclusi i campi targa e patente) e firmata dal pilota e conservata dal moto club organizzatore

Art. 107.2 - VERIFICHE TECNICHE

- 1°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano:
- che motocicli siano conformi al presente regolamento ed al Regolamento Tecnico;
 - Durante le O.P. sono punzonate, in modo da poterne garantire l'identificazione, le seguenti parti del motociclo:
TELAIO vernice 1 (lato destro canotto di sterzo)
 - Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.
 - I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.
 - Le verifiche tecniche devono essere effettuate dal pilota, per permettere la verifica di quanto previsto dall'Art. 107 comma 1°
 - E' compito e responsabilità del pilota controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.
 - Gli organizzatori dovranno fornire il personale e la vernice idonea necessaria per le punzonature.

Art. 107.2.1 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2.1 ad eccezione di:

- 1°. Il limite fonometrico è di 111,0 dB/A per tutte le classi, ad eccezione della 125 mini per cui il limite è di 114,0 dB/A. La verifica fonometrica dovrà essere effettuata con la metodologia 2 METERMAX di cui all'Annesso Controlli Fonometrici. Le moto mono marcia, non devono essere sottoposte a nessun controllo fonometrico.

Art. 107.3 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

Vedi Art. 7.3

Art. 107.4 - CLASSI

- 1°. Sono ammessi motocicli con le seguenti caratteristiche:

- | | | | |
|----|---------------------------|------------|--|
| a) | DEBUTTANTI (09-10) | MED | Cilindrata massima 65 cc
Ruote: ANT min 10" max 14" / POST min 10" max 12" |
| b) | CADETTI (07-08) | MEC | Cilindrata massima 65 cc
Ruote: ANT 14" / POST 12" |

c) JUNIOR	(06-07)	MEJ	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t <u>Ruote: ANT min 16" max 19" / POST min 14" max 16"</u>
d) SENIOR	(04-05)	MES	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t <u>Ruote: ANT min 16" max 19" / POST min 14" max 16"</u> Cilindrata massima 50 cc 2t <u>Ruote: ANT 21" / POST min 18" max 19"</u>
e) 125 MINI	(02-04)	MEA	Cilindrata massima 125 cc <u>Ruote: ANT 21" / POST min 18" max 19"</u>
f) Elettriche	(04-10)	MEE	Con propulsore elettrico <u>Ruote: libere</u>

Art. 108 - ZONA DI PARTENZA
Vedi Art. 8

Art. 108.1 – PARCO CHIUSO
Vedi Art. 8.1

Art. 108.2 – AREA DI PARTENZA
Vedi Art. 8.2

Art. 108.4 – AREA TRAINING
Vedi Art. 8.4

Art. 109 - PERCORSO

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

Art. 109.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

- 1°. E' fatto divieto ai piloti:
 - a) di circolare su tratti di strada aperti al traffico, prima, durante e dopo la gara.

- b) di circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP.
 - c) di circolare senza casco in tutto il comune sede di gara. Tale divieto è esteso anche a meccanici ed assistenti
- 2°. Il mancato rispetto dei punti di cui al comma 1° del presente Art., prevede, per ogni punto, l'applicazione delle seguenti penalità:
- a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
 - b) esclusione

Art. 109.2 - TABELLA INFORMATIVA
Vedi Art. 9.2

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

Art. 109.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO
Vedi Art. 9.4

Art. 109.5 - TRATTI IMPRATICABILI
Vedi Art. 9.5

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

Art. 110 - PROVE SPECIALI
Vedi Art. 10

Art. 110.1 – TIPI DI PROVE SPECIALI

- 1°. ENDURO
 - a) Saranno cronometrate a tutti i passaggi, salvo diversa decisione della Giuria
- 2°. CROSS
 - a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
 - b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

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

Art. 110.3 – RICOGNIZIONE DELLE PROVE SPECIALI
Vedi Art. 10.3

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

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

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

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

Art. 111.4 - TEMPO MASSIMO
Vedi Art. 11.4

Art. 111.5 - RICHIESTA DI TOLLERANZA SPECIALE
Vedi Art. 11.5

Art. 112 - AIUTO ESTERNO
Vedi Art. 12

Art. 113 - ASSISTENZA PERMESSA E RIPARAZIONI
Vedi Art. 13

Art. 113.1 - RIFORMIMENTI
Vedi Art. 13.1

Art. 114 - ORDINE DI PARTENZA
1°. L'ordine di partenza delle varie classi è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto dai regolamenti vigenti.
2°. In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto.

Art. 115 - PARTENZA
Vedi Art. 15

Art. 116 - RITIRI
Vedi Art. 16

Art. 117 - AUTORIZZAZIONE A RIPARTIRE NEI GIORNI SUCCESSIVI
Vedi Art. 17

Art. 118- NORME GENERALI
Vedi Art. 18

Art. 118.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA
Vedi R.M.M. – capitolo XIII Articolo 86- Regolamento disciplinare –

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

Art. 118.3 – ATTIVITA' TERRITORIALE
1°. L'attività regionale dovrà obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'101 al 118. e dal 501 al 519.

2°. Sono previste le seguenti agevolazioni in materia di costi nel caso venga organizzata una manifestazione che ammetta esclusivamente la partecipazione di Minienduro e Cadetti 50:
a) Diritto Servizio Tecnico a carico FMI
b) Assicurazione specifica per attività Minienduro
3°. Nel caso manifestazioni di Minienduro vengano svolte all'interno di gare comprendenti altre categorie, il Moto Club organizzatore è soggetto al versamento di tutti gli oneri previsti per la manifestazione superiore che coprono anche la manifestazione di minienduro

Art. 118.3.1 – PARTECIPAZIONE
Vedi Art. 18.3.1

Art. 118.3.2 - CATEGORIE
1°. Nella stesura delle categorie dovranno essere obbligatoriamente rispettate quelle esposte dall'art. 102, se necessario unificando due o più categorie ma senza variare i limiti di età.

Art. 118.3.3 – CLASSI
1°. Nella stesura delle classi i limiti di cilindrata dovranno rispettare quelle esposte dall'Art. 107.4, se necessario unificando due o più classi ma senza variare i limiti di cilindrata

Art. 118.3.4 – REGOLAMENTO PRESTAMPATO
1°. Ogni Co.Re. dovrà stilare il proprio regolamento territoriale su un format dedicato.

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE QUINTA

- Campionato Italiano Minienduro -

Art. 119 - TASSE E MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni debbono pervenire al promoter 15 gg prima dell'inizio delle O.P. utilizzando l'apposito modulo ON LINE compilato in modo corretto e completo, accompagnato della relativa tassa d'iscrizione. Le iscrizioni senza tassa d'iscrizione, o con tassa d'iscrizione inviata dopo i termini, potranno non essere accettate.
- 2°. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.) debbono essere comunicati al promoter entro 7 (sette) giorni dalla data della manifestazione. oltre questo termine potranno essere accettate dietro pagamento di una maggiorazione di 50 €.
- 3°. Le iscrizioni, sia all'intero campionato che alle singole gare, devono essere inviate unicamente ON LINE.
- 4°. Le iscrizioni agli interi campionati, devono pervenire entro 30 giorni dall'inizio del Campionato.
- 5°. Un pilota iscritto a tutto il campionato può cedere la propria iscrizione ad un altro pilota. La cessione dell'iscrizione sarà definitiva e non più cedibile a nessun pilota.
- 6°. Tasse d'iscrizione:
 - a) INVIATA AD INIZIO STAGIONE PER TUTTO IL CAMPIONATO
Euro 65 per ogni manifestazione (comprendente 2 gare)
Euro 65 per ogni manifestazione (comprendente 2 gare) Squadre A
 - b) INVIATA AD OGNI SINGOLA GARA
Euro 90 per ogni manifestazione (comprendente 2 gare)
Euro 90 per ogni manifestazione (comprendente 2 gare) Squadre A

Art. 119.1 – MODALITA' DI SVOLGIMENTO

- 1°. Prove previste: 3 di due giorni
- 2°. Classi previste:

a) DEBUTTANTI (09-10)	MED	Cilindrata massima 65 cc <u>Ruote:</u> ANT min 10" max 14" / POST min 10" max 12"
b) CADETTI (07-08)	MEC	Cilindrata massima 65 cc <u>Ruote:</u> ANT 14" / POST 12"
c) JUNIOR (06-07)	MEJ	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t <u>Ruote:</u> ANT min 16" max 19" / POST min 14" max 16"
d) SENIOR (04-05)	MES	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t <u>Ruote:</u> ANT min 16" max 19" / POST min 14" max 16" Cilindrata massima 50 cc 2t <u>Ruote:</u> ANT 21" / POST min 18" max 19"
e) 125 MINI (02-04)	MEA	Cilindrata massima 125 cc <u>Ruote:</u> ANT 21" / POST min 18" max 19"
f) Elettriche (04-10)	MEE	Con propulsore elettrico <u>Ruote:</u> libere
g) Squadre A		

- 3°. La classe Elettriche (MEE) non assegna titolo ma il Trofeo Nazionale Mini, i piloti di questa classe non possono far parte delle squadre.
- 4°. Ai soli fini del Ranking, verrà stilata una classifica assoluta con penalità fissa 170,00, comprendente le classi 125 Mini, Senior, Junior e Cadetti. Le classi Debuttanti ed Elettriche entrano in tale classifica solamente nel caso in cui disputino le stesse prove speciali delle altre classi.
- 5°. Piloti ammessi nati negli anni dal 2002 al 2010 in possesso di:
 - a) licenza MINICYOUNG
 - b) licenza FUORISTRADA
 - c) licenza AMATORIALE
- 6°. Tipologia di gara
 - a) Mini Enduro
giro della durata di 20 minuti circa
prova speciale cross della durata di 4 – 5 minuti circa
prova speciale enduro della durata di 3 - 4 minuti circa
1 C.O. per ogni giro
apertura area training dalle ore 8,30 alle ore 11,30 del giorno della gara 1
partenza gara 1 sabato ore 13.00 cinque giri
partenza gara 2 domenica ore 9.00 cinque giri
O.P. il giorno della gara 1 dalle ore 8.30 alle ore 11.
Parco Chiuso dal momento delle O.P.
In caso di alto numero di iscritti, possono variare tipologia di gara e orari tipo
- 7°. Paddock: tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare gli spazi assegnati nell'area assistenza
- 8°. Ordine di Partenza: verrà stabilito, in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, fatta salva la classe 125 che partirà per prima e la classe Debuttanti che partirà per ultima

a)	Classe 125 Mini	dal n° 101
b)	Classi Senior – Junior – Cadetti	dal n° 201
c)	Classe Debuttanti	dal n° 301
d)	Elettriche	dal n° 401
- 9°. Contributo fisso riconosciuto prima della gara a compensazione totale o parziale dei gravami (C1) € 2.000 per manifestazioni di 2 giorni.
- 10°. Contributo in base agli standard qualitativi versato in due tranches
 - b) immediatamente dopo l'omologazione (C2), calcolato in percentuale in base alla votazione ottenuta, detraendo il contributo fisso già avuto a compensazione. Secondo la seguente formula
 $C2 = [(C1 \times 2) \times PdV] - C1$
dove
C2 = Contributo da incassare dopo l'omologazione
C1 = Contributo base
PdV = Percentuale di Valutazione ottenuta dal risultato della scheda di valutazione compilata
 - c) al termine del campionato, (C3) l'insieme delle percentuali di contributo non distribuite con il calcolo di cui al punto a), costituiranno un montepremi da dividere fra gli organizzatori, in base alla votazione ottenuta da ognuno in scheda di valutazione.

11°. Il contributo previsto per ogni manifestazione verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato

12°. Montepremi totale € 4.500 così suddiviso:

- a) Squadre A
- c) 1° classificato € 2.000
- d) 2° classificato € 1.500
- e) 3° classificato € 1.000

Art. 119.6 - GIURIA

Vedi Art. 19.6

Art. 119.6.1 - COMPOSIZIONE DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.1

Art. 119.6.2 - COMPITI DELLA GIURIA

Vedi Art. 19.6.2

Art. 119.6.3 - DIRETTORE DI PERCORSO

Vedi Art. 19.6.3

Art. 119.7 - OPERAZIONI PRELIMINARI

1°. Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:

- a) il giorno della gara 1 dalle ore 8.30 alle ore 11.00

2°. Il parco chiuso è previsto dal giorno delle O.P. con le modalità dei Campionati Italiani Enduro.

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

Art. 119.8 - SPONSORIZZAZIONE TARGHE PORTANUMERO

Vedi Art. 19.8

Art. 119.10 – SQUADRE

1°. Ogni pilota nel corso di una gara non può far parte di due squadre della stessa categoria.

2°. Nel corso di un campionato un pilota non può cambiare squadra di appartenenza per nessuna categoria. Per la determinazione dell'appartenenza ad una squadra, farà fede il superamento delle O.P. nella prima prova cui il pilota prenderà parte.

3°. Ogni Moto Club, può iscrivere una sola squadra composta da un minimo di tre e un massimo di 4 piloti verificati e punzonati. E' ammesso massimo un pilota della classe 125 mini.

Art. 119.11 - CLASSIFICHE DI GARA

Vedi Art. 19.11

Art. 119.12 - CALCOLO DEI RISULTATI PER IL CAMPIONATO

Vedi Art. 19.12

Art 119.13 - PREMIAZIONI

1°. L'orario della premiazione è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo concorrente.

2°. E' obbligo per i piloti e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto. Sanzione una ammenda di € 100,00

3°. Il pagamento della sanzione non aumentata deve essere effettuato al massimo entro la fine delle OP della gara successiva direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.

4°. E' fatto obbligo premiare i primi 3 piloti assoluti di sesso femminile, estrapolandoli dalla classifica assoluta

Art. 120 - TROFEO DELLE REGIONI MINIENDURO "FELICE MANZONI"

1°. Titoli assegnati:

- a) Trofeo delle Regioni Minienduro
- b) Trofeo delle Regioni Minienduro per Moto Club

2°. Piloti ammessi: nati negli anni dal 2002 al 2010 in possesso di:

- a) licenza MINICYCLE
- b) licenza FUORISTRADA
- c) licenza AMATORIALE

2°. Gare: 1 di un giorno

3°. Classi previste:

a) DEBUTTANTI	(09-10)	MED	Cilindrata massima 65 cc <u>Ruote:</u> ANT min 10" max 14" / POST min 10" max 12"
b) CADETTI	(07-08)	MEC	Cilindrata massima 65 cc <u>Ruote:</u> ANT 14" / POST 12"
c) JUNIOR	(06-07)	MEJ	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t <u>Ruote:</u> ANT min 16" max 19" / POST min 14" max 16"
d) SENIOR	(04-05)	MES	Cilindrata massima 85 cc 2t -150 cc 4t Cilindrata massima 50 cc 2t <u>Ruote:</u> ANT 21" / POST min 18" max 19"
e) 125 MINI	(02-04)	MEA	Cilindrata massima 125 cc <u>Ruote:</u> ANT 21" / POST min 18" max 19"
f) Elettriche	(04-10)	MEE	Con propulsore elettrico <u>Ruote:</u> libere NO SQUADRE

5°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Mini Enduro verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe ad eccezione della classe 125 di cui può essere inserito in squadra max 1 pilota.

6°. Ogni regione può iscrivere un numero illimitato di squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore comparirà in classifica.

- 7°. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Mini Enduro per Moto Club verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe ad eccezione della classe 125 di cui può essere inserito in squadra max 1 pilota
- 8°. **Ogni moto club può iscrivere un numero illimitato di squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore comparirà in classifica**
- 9°. Ad ogni pilota inserito in una squadra di regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.
- 10°. Per la appartenenza ad una regione di un pilota fa fede il luogo di residenza. Per i residenti nella Repubblica di San Marino, farà fede l'appartenenza del Moto Club a cui sono tesserati
- 11°. Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.
- 12°. **Verranno stilati un unico ordine di partenza e un'unica classifica assoluta valida ai fini del ranking, mentre sono previste classifiche di classe distinte per piloti che faranno parte delle squadre regionali, e per tutti gli altri che parteciperanno in squadre di moto club o individualmente. L'ordine di partenza sarà redatto come per il Campionato italiano Minienduro**
- 13°. **Contributo Federale: € 4.000.** Il contributo previsto verrà decurtato di € 500 in caso di assenza del moto club organizzatore e/o del Direttore di Gara dalla riunione convocata ad inizio anno tra organizzatori, promoter e comitato enduro
- 14°. Tasse d'iscrizione:
a) Euro 55 individuale - per squadre di regione - per squadre di Moto Club

Art. 120.1 – MODALITA' D'ISCRIZIONE

- 1°. Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale, dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza che provvederà ad inoltrarle al promoter.
- 2°. La composizione delle squadre regionali deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P.
- 3°. Ogni regione potrà iscrivere un numero illimitato di squadre al Trofeo delle Regioni.

Art. 120.2 – PREMIAZIONE

E' obbligatorio premiare:

Le prime tre squadre di Regione

Le prime tre squadre di Moto Club

Il vincitore di ogni classe per piloti facenti parte di squadre regionali

Il vincitore di ogni classe per piloti facenti parte di squadre di Moto Club e individuali.

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE SESTA - Enduro Country -

Art. 201 - DEFINIZIONE

- 1° Sono gare di durata da disputarsi su di un percorso ad anello di vario tipo (fettucciato, mulattiera, sterrato, con ostacoli artificiali, ecc.), da ripetersi più volte.
- 2° Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h

Art. 202 - PARTECIPAZIONE

- 1°. La partecipazione è aperta a tutti i Piloti possesso di licenza ELITE, FUORISTRADA, MINYOUNG, AMATORIALE valida per l'anno in corso.
- 2°. Può essere prevista la partecipazione individuale e/o di formazioni di due o più piloti che saranno sul tracciato uno alla volta utilizzando il testimone previsto dall'R.P.
- 3°. I piloti della classe MINI (esclusi 125), dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro pilota sia in pista.
- 4°. I piloti nati negli anni 2004 - 2003 - 2002 potranno partecipare con motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc

Art. 203 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3. I piloti che compongono una formazione possono far parte di squadre diverse.

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

Vedi Art. 4

Art. 205 – PERSONALE ADDETTO ALLA MANIFESTAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 206 – RESPONSABILITA' MOTO CLUB ORGANIZZATORE

Vedi Art. 6

Art. 207 - MOTOCICLI

- 1°. E' prevista la partecipazione di motocicli rispondenti ai successivi Art. 207.1. e Art. 207.2

Art. 207.1. - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

- 1° I C.d.G. F.M.I. preposti verificano:
c) la regolarità dell'iscrizione,
d) i documenti di concorrente / pilota (licenza),
- 2°. Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n° di telaio del proprio motociclo

Art. 207.2 - VERIFICHE TECNICHE

- 1°. I motocicli devono essere conformi al presente regolamento (dall'art. 201 all'Art. 218.5) ed al Regolamento Tecnico Enduro con eccezione di quanto previsto dagli Art. 7 comma 3° (targa) e 514 (Dispositivi Elettrici) che potranno non essere rispettati.

2°. Durante le O.P. sono punzonate, in modo da poterne garantire l'identificazione, le seguenti parti del motociclo:

TELAIO vernice 1 (lato destro canotto di sterzo)

3°. Il telaio deve essere utilizzato per tutta la durata della gara.

4°. La sostituzione del telaio è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dall' Art. 213

5°. Le sole verifiche tecniche possono essere effettuate da un incaricato del pilota.

Art. 207.2.1 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2.1

Art. 207.3 – CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

1°. I C.d.G., il D.d.G. e gli Ufficiali Esecutivi, possono controllare la punzonatura del telaio a fine gara.

2°. In caso di mancanza della punzonatura, il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

3°. Al pilota che durante la gara danneggerà e/o perderà il silenziatore verrà esposta la bandiera nera con un disco arancione e questi dovrà obbligatoriamente fermarsi e sostituirlo. Al pilota che non rispetterà questa disposizione verrà esposta bandiera nera (esclusione).

4°. Al termine di ogni manches ai primi 3 piloti classificati e ad un altro pilota estratto a sorte sarà effettuata la prova fonometrica. Il CdsG e/o il DdG potranno decidere di sottoporre alla prova fonometrica altri piloti

5°. Al controllo fonometrico di fine gara, effettuato come da Art. 7.2.1, il pilota che superi il limite previsto, sarà penalizzato di 5 posizioni.

6°. Lo scambio di motocicli tra formazioni è vietato.

Art. 208 - ZONA BOX

1°. La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.

2°. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

Art. 208.1 – PARCO CHIUSO

Vedi Art. 8.1

Art 208.4 – AREATRaining

Vedi Art. 8.4

Art. 209 – PERCORSO

1°. Il tempo impiegato dai piloti a percorrere la corsia che passando dalla Zona Box riporta nel percorso di normale transito DEVE essere più alto di quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla Zona Box al bivio di uscita dalla Zona Box.

2°. Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune

3°. Il DdG può prevedere l'uso di bandiere gialle da parte degli Addetti. La bandiera gialla agitata significa pericolo.

Art. 209.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 209.7 - CAMBIO PILOTA (se prevista la partecipazione di formazioni)

1°. Deve obbligatoriamente essere effettuato nella Zona Box

2°. Il cambio del pilota deve essere effettuato con il passaggio del testimone fra piloti della stessa formazione.

3°. Nel caso di rottura meccanica, il pilota che è in pista deve raggiungere a piedi la Zona Box e dare il via al compagno seguendo la procedura abituale.

4°. Nel caso di infortunio, il pilota che è in Zona Box deve raggiungere a piedi il compagno, prendere il testimone, tornare a piedi alla Zona Box e proseguire la gara seguendo la procedura abituale.

5°. Nel caso in cui la formazione partecipi con un solo motociclo, il pilota che è in zona box deve raggiungere a piedi il compagno nel punto dell'infortunio, prendere il testimone, il motociclo e proseguire.

6°. Il cambio di pilota al di fuori della Zona Box è punito con la squalifica della coppia, ad eccezione di quanto previsto dal comma precedente

Art. 209.8 - INTERRUZIONE MOMENTANEA DELLA GARA

1°. In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera rossa a tutti i piloti. Una volta soccorso l'infortunato o risolto il problema, si procederà ad un nuovo allineamento che darà luogo ad una seconda gara della durata pari al tempo mancante a completare la durata originariamente prevista.

2°. La classifica verrà stilata sommando i giri, in caso di parità i tempi delle due manche calcolando i giri ed il tempo della prima manche al giro precedente quello dell'interruzione.

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

Art. 210 – PROVA SPECIALE

1°. Nel caso all'interno di una gara di Enduro venga prevista una P.S. di Enduro Country, se ne può conteggiare il tempo secondo uno dei due seguenti sistemi:

a) calcolo del tempo impiegato da ogni pilota che non ha effettuato tutti i giri, aggiungendo al tempo dell'ultimo assoluto a pieni giri, 1 minuto per ogni giro non effettuato

b) calcolo del tempo impiegato da ogni pilota attribuendo un distacco massimo di 1 minuto dal primo assoluto, anche in caso di mancata effettuazione della prova

Art. 210.2 - TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.2

Art. 212 - AIUTO ESTERNO

1°. L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al pilota o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo e/o con il testimone); la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara è l'esclusione.

2°. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dagli Art. 9.6 e 213.

Art. 213 - ASSISTENZA

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

Art. 213.1 - RIFORMIMENTI

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

Art. 214 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di allineamento sulle linee di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto.
- 2°. In alternativa al comma precedente, è possibile effettuare delle prove cronometrate con partenza individuale
- 3°. L'ordine di partenza per l'eventuale seconda manche corrisponderà all'ordine di arrivo della prima.

Art. 215 – PARTENZA

- 1°. La partenza avverrà a motociclo spento nel caso di allineamento su di una sola fila orientata nel senso di marcia o di due file orientate perpendicolarmente al senso di marcia.
- 2°. La partenza avverrà a motore acceso in caso di allineamento su più file o in caso di partenza da un cancelletto.
- 3°. I piloti delle classi Mini Enduro partiranno sempre con motore acceso.

Art. 215.1 - PROCEDURE DI PARTENZA

- 1°. E' obbligatorio concedere ai piloti un giro di ricognizione del percorso dietro ad un marshall. Dopo i piloti partirà un secondo marshall che chiuderà il percorso.
- 2°. Dopo la partenza del secondo marshall l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi pilota.
- 3°. I piloti che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura.
- 4°. Terminato il giro di ricognizione è concesso ai piloti un breve tempo di assistenza durante il quale è ammesso fare rifornimento. Subito dopo avrà inizio l'allineamento. Quando il Direttore di Gara esporrà il cartello di 4 minuti alla partenza, non sarà più possibile accedere all'allineamento e di conseguenza prendere parte alla gara.

- 5°. Nel caso vengano effettuate prove di qualificazione a tempo, sul medesimo tracciato della gara, il giro di ricognizione può NON essere concesso.

Art. 215.2- PARTENZA ANTICIPATA

- 1°. Uno o più Addetti espongono la bandiera verde quando lo schieramento è ultimato ed il Direttore di Gara può dare il via.
- 2°. Nel caso gli Addetti riscontrino una partenza anticipata da parte di uno o più piloti, lo segnaleranno al Direttore di Gara.
- 3°. I piloti autori della partenza anticipata saranno sanzionati con 2 minuti di penalità. Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati esponendo un cartello riportante il numero o i numeri dei piloti interessati e la penalità applicata.

Art. 215.3 - ARRIVO

- 1°. L'arrivo della gara sarà dato dal Direttore di Gara al pilota in testa alla gara, quando attraverserà la linea del traguardo dopo lo scadere della durata prevista. Gli altri piloti avranno 30 minuti dopo l'arrivo del vincitore, per concludere il giro, salvo diversa decisione del Direttore di Gara.
- 2°. Sono considerati classificati i partecipanti che abbiano compiuto almeno il 50% dei giri effettuati dal vincitore di categoria e che abbiano tagliato il traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.

Art. 218 - NORME GENERALI

Vedi Art. 18

Art. 218.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII Articolo 86 - Regolamento disciplinare -

Art. 218.2 – ABBINAMENTO A MANIFESTAZIONI NAZIONALI

Vedi Art. 18.2

Art. 218.3 – ATTIVITA' TERRITORIALE

- 1°. L'attività regionale dovrà obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'201 al 218. e dal 501 al 519.

Art. 218.3.1 – PARTECIPAZIONE

Vedi Art. 18.3.1

Art. 218.3.2 - CATEGORIE

- 1°. Nella stesura delle categorie dovranno essere obbligatoriamente rispettate quelle esposte dall'art, 2.1, se necessario unificando due o più categorie ma senza variare i limiti di età. Es. non potrà essere prevista una categoria under 21 o under 20, ma sarà ammessa una categoria cadetti o under 23 (che unifica Cadetti e Junior)
- 2°. In alternativa è possibile rispettare l'Art. 18.3.2

Art. 218.3.3 - CLASSI

- 1°. Le classi dovranno rispettare quelle dell'Art. 7
- 2°. In alternativa è possibile rispettare l'Art. 18.3.3

Art. 218.3.4 – REGOLAMENTO PRESTAMPATO

1°. Ogni Co.Re. dovrà stilare il proprio regolamento territoriale su un format dedicato.

Art. 218.4 - DIREZIONE DI GARA

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

Art. 218.5 - CRONOMETRAGGIO

1°. Per il servizio di cronometraggio, è comunque consigliabile un servizio che utilizzi transponder.

Art. 220 - TROFEO ITALIA ENDURO COUNTRY

- 1° Assegna il Trofeo Italia Enduro Country, attribuendo punteggi (secondo Art. 19.12) alle classifiche delle manifestazioni inserite nel calendario Enduro Country
- 2° Criteri di partecipazione, formule di gara, classi, tasse e modalità d'iscrizione saranno definiti dal regolamento approvato dal Comitato Enduro

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

1°. Le gare di Enduro Sprint sono manifestazioni motociclistiche che si svolgono su percorsi di vario tipo (fettucciato, mulattiera, sterrato, con ostacoli artificiali, ecc.), chiusi al traffico.

Art. 302 - PARTECIPAZIONE

- 1°. Piloti in possesso di licenza MINIYOUNG, AMATORIALE, FUORISTRADA ed ELITE valida per l'anno in corso appartenenti a moto club delle province e/o regioni previste dal regolamento particolare.
- 2°. I piloti nati negli anni 04 - 03 – 02 potranno partecipare con motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc

Art. 303 - PARTECIPAZIONE SQUADRE

Vedi Art. 3

Art. 304 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

Vedi Art. 4

Art. 305 – PERSONALE ADDETTO ALLA MANIFESTAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 306 – RESPONSABILITA' MOTO CLUB ORGANIZZATORE

Vedi Art. 6

Art. 307 – MOTOCICLI

1°. E' ammesso qualsiasi motociclo rispondente al Regolamento Tecnico Enduro o Motocross

Art. 307.1. - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

- 1°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano:
- e) la regolarità dell'iscrizione,
 - f) i documenti di concorrente / pilota (licenza),

Art. 307.2 - VERIFICHE TECNICHE

- 1°. Può non essere prevista nessuna punzonatura.
- 2°. Nel caso sia prevista la punzonatura del motociclo, in modo da poterne garantire l'identificazione, deve riguardare le seguenti parti del motociclo:
- | | | | |
|--------|---------|---|---------------------------------|
| TELAIO | vernice | 1 | (lato destro canotto di sterzo) |
|--------|---------|---|---------------------------------|

Art. 308 - ZONA BOX

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

Art 308.4 – AREA TRAINING

Vedi Art. 8.4

Art. 309 - PERCORSO

- 1°. Il percorso di gara è limitato alle sole Prove Speciali da effettuare tante volte quante previste dall'R.P. In caso di prove speciali con partenza ed arrivo in posti diversi è ammesso un trasferimento su strade chiuse al traffico, per ritornare alla partenza della prova
- 2°. Tra una Prova Speciale e l'altra i motocicli dovranno restare nella Zona Box, o se prevista, nell'area Training.

Art. 309.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 310 - PROVE SPECIALI

Vedi Art. 10, ad eccezione della facoltà di poter effettuare prove speciali non cronometrate

Art. 310.1 – TIPI DI PROVE SPECIALI1°. ENDURO

- a) Saranno cronometrate a tutti i passaggi, salvo diversa decisione o del Direttore di Gara.

2°. CROSS

- a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
- b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

Art. 310.2- TAGLIO DI PERCORSO

Vedi Art. 10.2

Art. 312 - AIUTO ESTERNO

Vedi Art. 12

Art. 313 - ASSISTENZA

- 1°. E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.
- 2°. L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.
- 3°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.

Art. 313.1 - RIFORMIMENTI

Vedi Art. 13.1

Art. 314 - ORDINE DI PARTENZA

- 1°. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, con la possibilità, se prevista dai regolamenti vigenti, di invertire l'ordine di partenza dei primi piloti (max 15) I piloti Elite partiranno sempre in ordine di Ranking.

- 2°. In alternativa al comma precedente, è possibile effettuare delle prove cronometrate.
- 3°. Il pilota che non segua la numerazione attribuita, a seconda della gravità, volontarietà e reiterazione, potrà essere punito con:
- a) penalizzazione fino a un massimo di 5 minuti

Art. 316 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 318 - NORMA GENERALE

Vedi Art. 18

Art. 318.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII Articolo 87- Regolamento disciplinare –

Art. 318.3 – ATTIVITA' TERRITORIALE

- 1°. L'attività regionale dovrà obbligatoriamente rispettare tutti gli art dall'301 al 318. e dal 501 al 519

Art. 318.3.1 – PARTECIPAZIONE

Vedi Art. 18.3.1

Art. 318.3.2 - CATEGORIE

Vedi Art. 18.3.2

Art. 318.3.3 - CLASSI

Vedi Art. 18.3.3

Art. 318.3.4 REGOLAMENTO PRESTAMPATO

- 1°. Ogni Co.Re. dovrà stilare il proprio regolamento territoriale su un format dedicato.

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE OTTAVA
- Scrambler -**Art. 401 - DEFINIZIONE**

Vedi Art. 1

Art. 402 - LICENZE

1°. Sono ammessi piloti nati negli anni dal 2000 e precedenti con licenza ELITE, FUORISTRADA, AMATORIALE

Art. 403 - CLASSIFICHE

- 1°. La classifica di ogni gara si otterrà sommando i tempi delle prove speciali validamente disputate, delle prove di abilità, validamente disputate, delle penalizzazioni riportate ai C.O. e di tutte le altre penalizzazioni eventualmente inflitte ad un pilota.
- 2°. Per ogni gara dovrà essere predisposta una classifica assoluta e la classifica di categoria o classe prevista. Le classifiche dovranno essere disponibili anche su file, obbligatoriamente in formato XML o CSV (max 10 ps) il file generato DEVE essere nominato: codice di gara-CLS. I servizi di cronometraggio, per produrre il file, dovranno attenersi alle specifiche tecniche fornite dalla FMI.
- 3°. Ogni gara verrà contraddistinta da un codice di gara assegnato in sede di pubblicazione dei calendari. Ad un codice gara deve corrispondere una classifica assoluta comprendente tutti i piloti iscritti a quella gara, anche nel caso facciano parte della classe ospiti o gareggino per un trofeo monomarca abbinato alla gara.
- 4°. Il codice gara assegnato dovrà essere riportato sulla intestazione di tutte le classifiche
- 5°. Sulla intestazione di tutte le classifiche, dovranno essere riportati:
 - a) Validità
 - b) Intestazione della gara
 - c) Codice Gara
 - d) Moto club organizzatore
 - e) Luogo
 - f) Data
- 6°. Il corpo della classifica dovrà riportare i seguenti dati fondamentali:
 - a) Posizione
 - b) Numero di gara
 - c) Numero di licenza
 - d) Cognome e Nome
 - e) Classe
 - f) Posizione nella classe (solo su assoluta)
 - g) Anno di nascita
 - h) Moto club
 - i) Moto
 - j) Categoria
 - k) Penalità C.O.
 - l) Penalità

- m) Tempo totale
- n) Tempo di ogni prova speciale
- o) Distacco dal primo
- p) Regione di appartenenza del M.C.

Art. 403.1 – CLASSIFICHE A SQUADRE

Vedi Art. 3.1

Art. 403.2 – INVIO CLASSIFICHE AL PROGRAMMA ELABORAZIONE DATI

Vedi Art. 3.2

Art. 404 – REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Vedi Art. 4

Art. 405 – PERSONALE ADDETTO ALLA MANIFESTAZIONE

Vedi Art. 5

Art. 405.1 – PERSONALE ADDETTO ALLE PROVE SPECIALI

Vedi Art. 5.1

Art. 405.2 – PERSONALE ADDETTO AL PERCORSO

Vedi Art. 5.2

Art. 406 – RESPONSABILITA' MOTO CLUB ORGANIZZATORE

Vedi Art. 6

Art. 407 - MOTOCICLI

- 1°. Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste, dal presente regolamento
- 2°. E' obbligatorio un cavalletto o stampella fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo.
- 3°. Il motociclo deve essere munito di targa originale, o come da successivo comma 5°, fissata in modo permanente. per tutta la manifestazione. La violazione comporta, penalità di 10 secondi (max 1 per ogni giornata di gara). La stessa penalità verrà applicata per lo smarrimento della riproduzione della targa di cui ai successivi commi 5° e 6°. Su richiesta del pilota, entro 10 minuti dal suo orario di arrivo, la penalità in tempo sarà trasformata in una ammenda di € 30
- 4°. Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.
- 5°. E' autorizzata la partecipazione di motocicli che non siano provvisti di targa originale solamente dopo che sia stata presentata una valida denuncia di smarrimento e che sia stata montata sul motociclo una riproduzione della targa con dimensioni pari a quella autentica, in materiale resistente
- 6°. Il numero di telaio deve essere stampigliato direttamente sul telaio. In caso di dubbi verranno chieste al costruttore specifiche tecniche sulla stampa del numero. Il pilota che non risulterà in regola, sarà escluso dall'ordine di arrivo.

7°. I motocicli devono essere definiti “scrambler” dalle case costruttrici e sono divisi nelle seguenti classi:

- Heavy - cilindrata fino a 450 - dimensione dei cerchi come da libretto - sospensioni di serie
- Light - cilindrata da oltre 450 - dimensione dei cerchi come da libretto - sospensioni di serie
- Special - qualsiasi cilindrata - dimensioni dei cerchi come da libretto

8°. Una classe sarà considerata costituita con almeno 5 motocicli verificati e punzonati

Art. 407.1. - VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Vedi Art. 7.1

Art. 407.2 – VERIFICHE TECNICHE

1°. I C.d.G. F.M.I. preposti verificano:

- a) che motocicli siano conformi al presente regolamento
- b) che il numero di telaio corrisponda al libretto di circolazione e a quello dichiarato dal pilota;
- c) che la targa originale, sia fissata in modo permanente e corrisponda al libretto di circolazione e a quella scritta sulla SPP dal pilota;

2°. Punzonatura del telaio è considerato il numero di telaio stesso.

3°. Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara.

4°. Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del pilota.

Art. 407.2.1 - PROVA FONOMETRICA

Vedi Art. 7.2.1

Art. 408.1 – PARCO CHIUSO

1°. Il regime di Parco Chiuso non è previsto, per cui:

- e) ogni concorrente è libero di andarsene portando con se il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo della punzonatura e se previsto, effettuata la prova fonometrica;
- f) un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità;
- g) viene concessa deroga all' Art. 80.1 punto b) del R.M.M., modificando il termine ultimo di presentazione in “entro l'arrivo del concorrente contro cui si intende esporre il reclamo”;
- h) i concorrenti soggetti di reclamo ed i reclamanti, dovranno lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

Art. 408.2 - AREA DI PARTENZA

Vedi Art. 8.2

Art. 408.3 PADDOCK

Vedi Art. 8.3

Art. 409 - PERCORSO

Vedi Art 9

10° Il percorso deve essere improntato alla massima semplicità utilizzando soprattutto sterrati

11° La lunghezza deve essere compresa tra 20 e 25 KM

Art. 409.1 - REGOLE DEL TRAFFICO

Vedi Art. 9.1

Art. 409.2 - TABELLA INFORMATIVA

1°. La tabella informativa deve comprendere:

- a) le località di passaggio.
- b) le località dei C.P.
- c) le località delle P.S.
- d) l'orario di partenza e di arrivo
- e) l'orario di ingresso in P.S. e P.A.
- f) la legenda delle sigle usate.
- g) la tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O.P.

2°. Tra la conclusione di un giro, da parte dell'ultimo concorrente ed il passaggio del primo concorrente del giro successivo, dovrà essere previsto un intervallo minimo di 30 minuti (salvo particolari accordi con il capo servizio cronometraggio).

Art. 409.3 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

1°. La tabella di marcia deve indicare l'orario di partenza di ogni P.S. e/o P.A..

2°. Sulla tabella di marcia verranno scritti gli orari effettivi di passaggio solamente alla partenza e all'arrivo

3°. L'utilizzo di una tabella di marcia o di passaggio di un altro pilota è punito con l'esclusione

Art. 409.4 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

Vedi Art 9.4

Art. 409.5 - TRATTI IMPRATICABILI

Vedi Art. 9.5

Art. 409.6 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

Vedi Art. 9.6

Art. 410 - PROVE SPECIALI

1°. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.

2°. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello “partenza” (IPS) e la fine con “arrivo” (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.

3°. L'orario di ingresso in P.S. è prestabilito e riportato sulla Tabella di Marcia, anche nel caso un pilota parta successivamente

4°. Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.

5°. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, sanzione l'esclusione della gara.

6°. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.

7°. La rilevazione dei tempi è al centesimo di secondo (1/100);

8°. Il responso dei cronometristi è inappellabile.

9°. Un responsabile dell'organizzazione dovrà essere presente all'inizio d'ogni P.S.

Art. 410.1 – TIPI DI PROVE SPECIALI / PROVE DI ABILITA'**1°.** CROSS

- a) Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra)
- b) Una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.

2°. ACCELERAZIONE

- a) Con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) lunghezza max 100 mt. con sviluppo rettilineo

3°. SLALOM

- a) tra i birilli e altri ostacoli con penalità in tempo per l'abbattimento di ostacoli

4°. PRECISIONE

- a) Il tempo della prova è dato dalla differenza tra il tempo imposto ed il tempo impiegato
- b) Nel tratto cronometrato non è ammesso mettere piedi a terra, ne fermarsi

5°. Sarà possibile prevedere altre Prove di Abilità direttamente sul R.P.**Art. 410.2 - TAGLIO DI PERCORSO IN PROVA SPECIALE / PROVA DI ABILITA'**

Vedi Art. 10.2

Art. 410.3 – PROCEDURA DI PARTENZA IN PROVE SPECIALI / PROVE DI ABILITA'

- 1°. Partenza di un pilota ogni 30 secondi, ad ogni minuto un pilota partirà al secondo "00", ed uno al secondo "30", come riportato sulle rispettive tabelle di marcia
- 2°. Ad ogni P.S. – P.A. devono essere allestite 3 corsie per la partenza dei concorrenti:
 - a) corsia di sinistra: riservata ai piloti con orario di partenza al secondo "00"
 - b) corsia centrale: riservata ai piloti con orario di partenza al secondo "30"
 - c) corsia di destra: riservata ai piloti in ritardo.
- 3°. I piloti in ritardo dovranno utilizzare unicamente la corsia loro riservata e attendere il segnale di partenza dell'addetto alle partenze.
- 4°. E' punita con l'esclusione dalla gara la partenza non autorizzata di un concorrente in ritardo.
- 5°. In caso di pilota in ritardo, i tempi d'ingresso alle Prove successive non variano, restano quelli riportati sulla Tabella di Marcia.
- 6°. Le partenze anticipate vengono penalizzate con 60 secondi di penalità per ogni 30 secondi di anticipo

Art. 411 - CONTROLLI ORARI

1°. I Controlli Orari sono previsti:

- a) all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
- b) alla fine di ogni giornata di gara

Art. 411.1 - SEGNALAZIONE DEI C.O

Vedi Art. 11.1

Art. 411.2 - PROCEDURA AI C.O

Vedi Art. 11.2.

Art. 411.3 - CALCOLO DELLE PENALITA' AI C.O.

1°. Il pilota che non rispetti l'orario di partenza e di arrivo stampati sulla Tabella di Marcia sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione, di differenza con il suo tempo previsto.

Art. 411.4 - TEMPO MASSIMO

- 1°. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto all'orario teorico stampato sulla Tabella di Marcia, viene escluso dalla manifestazione.
- 2°. Il pilota che si presenti ad inizio PS o PA con più di 15' di ritardo rispetto all'orario teorico stampato sulla Tabella di Marcia, viene escluso dalla manifestazione
- 3°. Il Cronometrista o un ufficiale di gara addetto dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitano ad una qualsiasi P.S. o P.A. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara
- 4°. Il Pilota ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni:
 - a) ammenda da € 50 a € 500
 - b) deferimento al Giudice Unico

Art. 411.5 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

Vedi Art. 11.5

Art. 412 - AIUTO ESTERNO

Vedi Art. 12

Art. 413 - ASSISTENZA

- 4°. E' permesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna sui motocicli.
- 5°. L'assistenza meccanica sui motocicli è consentita unicamente nella Zona Box tra le bandiere bianche e quelle gialle.
- 6°. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli.

Art. 413.1 - RIFORMIMENTI

Vedi Art. 13.1

Art. 414 - ORDINE DI PARTENZA

1°. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base alla classifica aggiornata del Trofeo, suddiviso per classe.

Art. 415 - PARTENZA

Vedi Art. 15

Art. 416 - RITIRI

Vedi Art. 16

Art. 418 - NORME GENERALI

Vedi Art. 18.

Art. 418.1 – RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Vedi R.M.M. – capitolo XIII

Art. 419 – TROFEO FUORISTRADA SPECIAL & SCRAMBLER

- 1° Assegna il Trofeo Fuoristrada Special & Scrambler, attribuendo punteggi (secondo Art. 19.12) alle classifiche delle manifestazioni inserite nel calendario Scrambler
- 2° Sono previste le seguenti classi
 - Scrambler - qualsiasi cilindrata – dimensione dei cerchi come da libretto – sospensioni di serie
 - Special 1 - cilindrata fino a 500 cc - dimensioni dei cerchi come da libretto
 - Special 2 - cilindrata oltre 500 cc - dimensioni dei cerchi come da libretto
- 3° La gara deve prevedere una sola prova speciale fettucciata, ad ogni giro
- 4° Tasse e modalità d'iscrizione saranno definiti dai regolamenti delle singole manifestazioni, approvati dal Comitato Enduro

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE NONA
- Riepiloghi -

Art. 451 - RIEPILOGO PENALIZZAZIONI IN SECONDI

Articolo	Descrizione	Penalità in secondi
7.3 107.3	Irregolarità alla prova fonometrica al primo controllo durante la gara	60
207.3	Irregolarità alla prova fonometrica al controllo di fine gara	Perdita 5 posizioni
7	Infrazione per mancanza di targa originale (in alternativa ammenda)	10
8 108	Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza	10
9 109	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia – Taglio di percorso in trasferimento	max 300
9 109.1	Meccanici e accompagnatori che circolano sul percorso	max 300
10 110	Seconda infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.	20
10 110	Terza infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.	60
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso involontario senza vantaggio in P.S e Enduro Country	max 30
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso involontario con vantaggio in termini di tempo in P.S e Enduro Country	Da 30 a 120
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso volontario in P.S e Enduro Country	Da 120 a 300
11.3 111.3	Arrivo in anticipo ad un C.O	60 (ogni Minuto)
11.3 111.3	Arrivo in ritardo a un C.O	60 (ogni Minuto)
15 115	Arrivo in ritardo alla linea di partenza	60 (ogni Minuto)
15 115	Mancata partenza entro un minuto dal segnale di partenza	10
109	Circolare fuoristrada nei comuni sede di percorso	Max 300
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico	max 300
109.1	Circolare all'interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti	max 300
109.1	Piloti, meccanici e accompagnatori che circolano senza casco nel comune sede della gara	max 300
215.2	Partenza anticipata	120
314	Mancato rispetto dell'ordine di partenza	max 300

Art. 452 - RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA MANIFESTAZIONE

9	Circolare fuoristrada nei comuni sede di percorso
10 110	Allenamento sul percorso delle P.S.

Art. 452.1 – RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA SINGOLA GIORNATA DI GARA

Articolo	Descrizione
7	Numero di telaio non corrispondente alle specifiche dichiarate dal costruttore
7.2 7.3 107.2 107.3 207.3	Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale o di incongruenza col numero di telaio dichiarato
7.3 107.3	Irregolarità alla prova fonometrica dopo il secondo controllo durante la gara
207.3	Mancata sostituzione silenziatore a seguito esposizione bandiera NERA con disco Arancio
8 108	Ingresso nel P.C. con il motore acceso
8 108	Avviamento del motore nel P.C.
8 108	Effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo in P.C.
8 108	Fumare nel P.C.
8 108	Toccare il motociclo di altri piloti
8 108	Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C
8 108	Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
9 109	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia – Taglio di percorso in trasferimento
9 109	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara
9.1	Inosservanza delle regole del traffico
9.3 109.3	Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota
9.4 109.4	Mancato passaggio ad un C.P.
9.6 109.6 209.6 309.6	Utilizzo forza motrice esterna
10 110	Quarta infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.
10.2 110.2 210.2 310.2	Taglio di percorso volontario di particolare gravità in Prova Speciale e Enduro Country

11 – 16 111-116	Mancato passaggio ad un C.O. o ad una P.S.
11.3 111.3	Arrivo in anticipo ad un C.O. con oltre 5 minuti sul proprio orario teorico
11.4 111.4	Arrivo in ritardo ad un C.O. più di 15' dopo l'orario teorico
12 112 212 312	Aiuto esterno eccetto art.9.6 – 109.6 – 209.6 – 309.6 e Art. 13 – 113 – 213 - 313
13 113 213	Sostituzione di qualsiasi parte punzonata
13 113 213 313	Ricevere ricambi e/o attrezzi al di fuori dai C.O. con assistenza (Zona Box per Enduro Country e Enduro Sprint)
13 113 213 313	Assistenza fuori dalle aree stabilite
13 113	Pulizia di motocicli fuori dal CO con assistenza
13 113	Nascondere il motociclo sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara
13 113	Lubrificare la catena al di fuori delle zone di rifornimento
13 113	Effettuare lavori di saldatura
13 113	Sostituzione dei pneumatici (ammessa solo all'ultimo C.O. del 1° giorno in gare di 2 giorni)
13 113	Assistenza eccettuato quanto specificato dall'articolo 13 – 113
13.1 113.1 213.1 313.1	Rifornimento fuori dalle aree stabilite
13.1 113.1	Rifornimento nella zona di partenza
13.1 113.1 213.1 313.1	Rifornimento con il motore in moto
13.1 113.1 213.1 313.1	Trasporto del carburante fuori del serbatoio
13.1 113.1 213.1 313.1	Trasporto di qualsiasi liquido infiammabile da parte del pilota
15 115	Presentarsi alla partenza con più di 15 minuti di ritardo
209.7	Cambio di pilota al di fuori dalla Zona Box
Dal 501 al 519	Mancata rispondenza del motociclo al regolamento tecnico

Art. 453 - RIEPILOGO ESCLUSIONE DALLA PARTECIPAZIONE ALLA MANIFESTAZIONE

Articolo	Descrizione
7	Mancanza di targa originale fissata sul motociclo – Motociclo con targa di prova – Mancanza di cavalletto -
7.1 7.2	Numero di telaio e cilindrata, non corrispondenti al libretto di circolazione e/o a quello dichiarato dal pilota – Targa originale non corrispondente al libretto di circolazione e/o a quella dichiarata dal pilota
7.2.1 107.2.1	Superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica durante le O.P.
7.3	Falsità dei dati scritti sulla Scheda Personale Pilota
9	Circolare fuoristrada nei comuni sede di percorso
10 110	Allenamento in motociclo sulle P.S. e dove previsto dal R.P. lungo il percorso o tratti di esso
109.1	Circolare su tratti di strada aperti al traffico
109.1	Circolare all'interno dal paddock eccetto agli spostamenti consentiti
109.1	Circolare senza casco (anche meccanici ed accompagnatori) in tutto il comune sede di manifestazione
Dal 501 al 519	Veicolo di costruzione pericolosa e/o mancata rispondenza del motociclo al regolamento tecnico
R.M.M	Presentarsi alle O.P. oltre l'orario di chiusura stabilito
R.M.M.	Sospensione in corso
R.M.M.	Mancato pagamento di una sanzione in atto
R.M.M.	Indisciplina o vie di fatto verso organizzatori, piloti e U.d.G
R.M.M.	Dichiarazione del medico di Gara

Art. 454 - RIEPILOGO TEMPISTICHE

Art.	Descrizione	Minuti	Decorrenza
3 103	Sostituzione di un componente di squadra	30	Prima della partenza
3	Modificare composizione squadre nelle gare di 2 giorni	90	Orario teorico arrivo ultimo pilota
8.1 (comma 1) 108.1	Motocicli in Parco Chiuso Finale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo arrivo ultimo pilota
8.1 108.1	Motocicli in Parco Chiuso Iniziale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo di partenza ultimo pilota
8.1 (comma 3b) 108.1	Ritiro dei motocicli da Parco Chiuso finale	5	Orario effettivo di arrivo ultimo pilota
15 115	Ingresso dei piloti in Parco Chiuso Iniziale	5	Prima del proprio orario teorico di partenza
17	Presentazione alle O.P. per ripartenza 2° giorno pilota ritirato nel 1° giorno	60	Proprio orario teorico d'arrivo
13	Sostituzione del silenziatore nelle gare di 2 giorni	30	Proprio orario di arrivo effettivo
19.13 119.13	Premiazione	60	Orario teorico di arrivo ultimo pilota
214.1	Inizio partenze per giro di ricognizione Enduro Country	45	Prima della partenza
214.1	Inizio partenze giro di ricognizione Mini Enduro Country	20	Prima della Partenza
214.1	Fine partenze per giro di ricognizione Enduro Country e Mini Enduro Country	5	Dopo l'inizio partenze per giro di ricognizione
214.1	Chiusura accesso all'allineamento Enduro Country	4	Prima della partenza

Art. 455 - RIEPILOGO AMMENDE

9

Articolo	Descrizione	Ammenda
7	Infrazione per mancanza di targa originale (in alternativa penalizzazione)	30 €
8.3	Infissione picchetti nel paddock – abbandono rifiuti nel paddock – mancanza di estintore al Paddock o co con rifornimento	da € 50 a € 500
9	Percorrere tratti di percorso in senso contrario al senso di marcia – Taglio di percorso in trasferimento (risarcimento danni da girare al m.c. organizzatore a cura della FMI)	da € 50 a € 500
9	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara	da € 50 a € 500
9	Circolare fuoristrada nei comuni sede di percorso	da € 50 a € 500
10 110	Piloti ritirati o non transitati ad un C.O. che fanno le P.S.	da € 50 a € 500
10.3	Effettuare ricognizione a piedi sulle PS prima del termine previsto	da € 50 a € 500
10.3	Modificare il tracciato delle PS	da € 50 a € 500
11.4 111.4	Continuare gara e P.S. dopo il ritiro della tabella causa F.T.M.	da € 50 a € 500
13 113 213	Rifornimento ed Assistenza senza Tappeto	€ 50
13 113 213	Utilizzo di idropulitrice per la pulizia del motociclo	€ 50
16 116	Mancata consegna della Tabella di Marcia da parte di un ritirato	€ 50
19.8 119.8	Mancato utilizzo targhe porta numero sponsorizzate	€ 500
19.9	Perdita transpoder	€ 250
19.13 119.13	Mancata presenza al podio	€ 100
516	Uso di occhiali con lenti a strappo	€ 50
R.M.M.	Mancata presentazione della licenza	€ 50

Art. 456 - RIEPILOGO BANDIERE

1°. Le bandiere possono essere sostituite da cartelli del medesimo colore di misura 70 x 50.

BANDIERA	SIGNIFICATO
NAZIONALE	segnale di partenza della gara
BIANCA	inizio C.O. con assistenza – E.C. inizio area assistenza
BIANCA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	inizio C.O. senza assistenza
GIALLA IMMOBILE	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O. – E.C. fine area di assistenza
GIALLA AGITATA	pericolo Enduro Country
GIALLA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	fine C.O. senza assistenza e rilevamento tempo ai C.O.
SCACCHI BIANCHI E ROSSI	Fine Ps
BLU	segnalazione a 200 metri prima dei Controlli Timbro
VERDE	Schieramento completato (Enduro Country)
ROSSA (Enduro Country)	interruzione della gara
NERA CON DISCO ARANCIO (Enduro Country)	obbligo di sostituzione silenziatore
NERA (Enduro Country)	obbligo di fermarsi ai box nel giro successivo (squalifica)

REGOLAMENTO ENDURO

PARTE DECIMA
- Norme Tecniche -

Art. 501 - DEFINIZIONE

- 1°. 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.
- 2°. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, tranne che in casi momentanei ed in circostanze eccezionali.

Art. 502 - MISURA DELLA CILINDRATA

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

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

D = Diametro Cilindro
 C = la corsa del pistone

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

Art. 503 - PARTE CICLISTICA

- 1°. E' proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei perni delle ruote, del forcellone oscillante. E' proibito altresì l'uso di qualunque lega leggera per i perni delle ruote.
- 2°. L'utilizzo del titanio è permesso per la costruzione di bulloni e dadi.
- 3°. Test chimici potranno essere effettuati sul campo di gara:
- test magnetico (il titanio non è magnetico)
 - test dell'acido nitrico a 3% (il titanio non reagisce. Se si tratta di acciaio, la goccia lascerà una macchia nera)
 - la massa specifica di una lega di titanio è di 4,5-5, dell'acciaio di 7,5-8,7. La massa specifica può essere stabilita pesandone il pezzo e misurandone il suo volume in un vetro graduato riempito d'acqua
 - In caso di dubbio, il controllo dovrà essere effettuato in un laboratorio di controllo di materiali.

Art. 504 - PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE

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

Art. 505 – COMPLESSI DI SCARICO

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

Art. 506 – MANUBRIO

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

Art. 507 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

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

Art. 508 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

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

Art. 509 - POGGIPIEDI

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

Art. 510 - FRENI

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

Art. 511 - PNEUMATICI E CERCHI

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

Art. 512 - PNEUMATICI PER MOTOCICLI DA ENDURO

- 1°. E' proibito l'uso di pneumatici con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti. (ad eccezione di manifestazioni invernali approvate dalla C.S.N.).
- 2°. Gli pneumatici a spatola detti "Scoops" (nervature radiali continue) sono vietati.
- 3°. Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea dello Pneumatico e del Cerchio (ETRTO).
- 4°. Gli pneumatici anteriore e posteriore, devono riportare sul fianco l'indice di carico con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a 45 e l'indice di velocità con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a M.
- 5°. Gli pneumatici devono riportare stampata sul fianco una sigla "E" accompagnata dal numero di identificazione del paese di omologazione. Sigla e numero devono essere cerchiati o riquadrati.
- 6°. In alternativa, o in abbinamento all'omologazione "E" è ammessa la sigla "D.O.T". (Department Of Transportation), sempre stampata sul fianco dello pneumatico.
- 7°. La profondità della scolpitura dello pneumatico posteriore, misurata ad angolo retto sulla superficie dello pneumatico deve risultare al massimo di 13 mm.

Art. 512.1 - PNEUMATICI MOTOCICLI DI 50 C.C.

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

Art. 512.2 - PNEUMATICI PER ENDURO COUNTRY E MINIENDURO

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

Art. 512.3 - PNEUMATICI CHIODATI

- 1°. L'utilizzo degli pneumatici chiodati sarà definita nel Regolamento Particolare della manifestazione. L'utilizzo degli pneumatici chiodati dovrà essere approvato dalla Giuria o dal Direttore di gara, in base allo stato del percorso.

- 2°. Sono autorizzati solo gli pneumatici chiodati disponibili nelle reti commerciali e al dettaglio. Essi devono figurare nel catalogo del fabbricante di pneumatici o sui listini di vendita al pubblico.
- 3°. Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, il metodo di montaggio, etc. devono essere conformi al codice della strada.

Art. 513 - TARGHE PORTA NUMERO

- 1°. Su ogni motociclo, sono obbligatorie tre targhe porta numero che rispettino le seguenti specifiche:
 - a) una targa deve essere posta anteriormente, le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo, rivolte verso l'esterno ed in posizione verticale;
 - b) devono essere fissate in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del pilota in posizione di guida;
- 2°. Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.
- 3°. Le cifre devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari, le dimensioni minime delle cifre devono essere:
 - a) altezza: 85 mm
 - b) larghezza di ogni cifra: 60 mm
 - c) larghezza dei tratti: 18 mm
 - d) spazio tra le cifre: 15 mm

Art. 514 - DISPOSITIVI ELETTRICI

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

Art. 515 - MOTOCICLI PERICOLOSI

- 1°. Il Pilota è responsabile della conformità del proprio motociclo alle norme di sicurezza secondo quanto previsto dal presente regolamento.
- 2°. I commissari di gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui la sicurezza del motociclo non dovesse risultare idonea i CdG potranno escludere il pilota dalla manifestazione

Art. 516 - INDUMENTI CALZATURE E OCCHIALI

- 1°. Durante la gara, i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle (o di materiale equivalente): pantaloni lunghi, maglia e/o giacca a maniche lunghe, stivali fino al ginocchio e guanti.
- 2°. Per tutti i piloti Minienduro e Cadetti è obbligatorio l'uso del paraschiena o Back protector (omologazione CE EN 1621-2)
- 3°. Il Dispositivo di Protezione Individuale, deve essere indossato sotto la maglia da gara.
- 4°. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento e dei dispositivi di protezione individuale, sono lasciati alla piena responsabilità del pilota, esonerando così la F.M.I. e gli ufficiali di gara da qualsiasi responsabilità. I commissari di gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui la sicurezza non dovesse risultare idonea i CdG potranno escludere il pilota dalla manifestazione.

- 5°. È vietato l'uso di occhiali con lenti a strappo. È ammesso l'uso occhiali con "roll off" in cui la pellicola di plastica trasparente viene trattenuta all'interno del dispositivo e non buttata. La penalità per la violazione è un'ammenda di 50 €.

Art. 517 - CASCO

- 1°. Durante le gare di enduro, i piloti devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente, in buono stato ed in conformità con le norme vigenti
- 2°. Quando un pilota è in sella ad un motociclo, il suo casco deve essere correttamente fermato con cinturino.
- 3°. Il solo responsabile di quanto prescritto dai commi precedenti è il pilota.

Art. 518 - VERIFICHE

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

Art. 519 - PROVE FONOMETRICHE

- 1°. Le prove fonometriche si svolgeranno secondo quanto previsto dall' Annesso Controlli Fonometrici e dall' Art. 7.2.1 del presente regolamento.

