

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Comitato Regionale Puglia

REGOLAMENTO



CAMPIONATO
REGIONALE ENDURO
2010

Art. 1 - DEFINIZIONE

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

Il pilota garantisce di essere in possesso di idonea patente di guida, e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del codice della strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il pilota è responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del codice della strada per tutti i tratti aperti alla pubblica circolazione. Possono partecipare alle gare di Enduro i piloti in possesso di licenza FMI del tipo previsto dall'R.P.

Art. 2 - CAMPIONATO REGIONALE E TROFEI INTERREGIONALI

Il Campionato regionale sarà articolato su un massimo di n. 6 gare di un giorno, da non effettuarsi su due domeniche consecutive da disputarsi da marzo a ottobre.

TROFEO INVERNO da effettuarsi da ottobre a dicembre.

Sono ammesse per la partecipazione al Campionato le seguenti classi:

ENDURO "A"

A cc. Z cc. 50 numeri 52 -> 98 tabelle portanumero di colore bianco,

B cc. E1 TOP CLASS (125 2T - 250 4T) numeri 102 -> 198 tabelle portanumero di colore giallo,

C cc. E2 TOP CLASS (250 2T - 450 4T) numeri 202 -> 298 tabelle portanumero di colore giallo

D cc. E3 TOP CLASS oltre 250 2T oltre 450 4T) num. 302 -> 398 tabelle portanum. di colore giallo

E cc. A1 AGONISTI (125 2T - 250 4T) numeri 402 -> 498 tabelle portanumero di colore bianco

F cc. A2 AGONISTI (250 2T - 450 4T) numeri 502 -> 598 tabelle portanumero di colore bianco

G cc. A3 AGONISTI oltre 250 2T oltre 450 4T) numeri 602 -> 698 tabelle portanumero di colore bianco

Classe -MINIENDURO

La lista dei piloti agonisti è stata determinata secondo i seguenti parametri:

I primi classificati di classe degli ultimi tre anni nei campionati regionali di Enduro, Cross e Supermoto, i piloti della classe èlite enduro degli ultimi tre anni , tutti i piloti che hanno realizzato punteggio in tutti i Campionati Italiani di Enduro-Motocross-Supermoto-Motorally negli ultimi tre anni e i piloti della classe di merito Assoluti.

- **Il primo classificato della categoria Territoriali sarà promosso per il campionato successivo nella categoria Agonisti;**
- **L'ultimo classificato della categoria Agonisti sarà retrocesso per il campionato successivo nella categoria Territoriali.**

ENDURO "B" (categoria riservata ai possessori di licenza Promosport Basic)

Promosport basic numeri 802 -> 898 tabelle portanumero di colore bianco

Saranno ammessi alla categoria Promosport Basic i piloti che non sono stati possessori di Licenza Agonistica negli ultimi 2 anni.

Dovendo condividere delle gare con le regioni limitrofe abbiamo concordato di utilizzare per i piloti pugliesi solo i numeri pari (previa comunicazione al Comitato regionale). I numeri dispari sono riservati ai piloti della Campania.

Titoli assegnati :

- **Individuale di classe :**
- **Classe-MINIENDURO- Piloti di età inferiore a 14 anni privi di patentino che percorreranno per più volte la sola prova speciale.**
- **Moto Club**
- **Team Indipendenti**

Tutte le licenze nazionali Enduro saranno rilasciate considerando esclusivamente l'anno di nascita dei piloti.

La lunghezza prevista dovrà essere di almeno 120 km. per ogni giornata di gara. Saranno ammessi piloti con licenza Enduro Elite, Under 21 e Over 21, promosport basic.

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

E' previsto un " bonus di partecipazione " ad ogni gara così composto:

- 2 punti per la partecipazione alla prima gara,**
- 4 punti per la seconda,**
- 6 punti per la terza,**
- 8 punti per la quarta,**
- 10 punti per la quinta,**
- 12 punti per la sesta gara.**

Alla fine del Campionato, per l'assegnazione del titolo di classe, potrà essere effettuato lo scarto di una prova che sarà applicato anche se a una prova non si partecipa.

Nel caso in cui le prove valide saranno inferiori a 5 non potrà essere effettuato alcuno scarto.

Per la classifica a squadre si effettuerà lo scarto previsto per l'individuale di classe, in ogni gara non si potrà iscrivere più di una squadra.

L'Ordine di partenza verrà stabilito come segue:

L'ordine di partenza verrà stabilito, suddiviso per classe di appartenenza:

I piloti provenienti da altre classi, partiranno in base all'ordine del numero assegnato dal Co.Re.

L'avvicendamento delle classi, alla partenza, sarà a rotazione

Alla prima prova partiranno nell'ordine: E1 - E2 - E3 - A1 - A2 - A3

Seconda prova: E2 - E3 - E1 - A2 - A3 - A1

Terza prova: E3 - E1 - E2 - A3 - A1 - A2

Ecc.

Per ultimi i piloti 50cc e Promosport basic

I numeri che identificano le classi non varieranno.

Le O.P. verranno effettuate il giorno della gara dalle ore 8.00 alle ore 9.30. Il briefing entro le ore 10.00, mentre la partenza avverrà alle 10.30.

CLASSE 50 cc. codice.

Saranno ammessi i piloti con licenza Cadetti Enduro (purché abbiano compiuto 14 anni di età), con ciclomotori omologati all'uso stradale e rispondenti alla descrizione tecnica originale fornita dai costruttori. I pneumatici dovranno essere conformi a quanto previsto al successivo articolo "pneumatici" con esclusione della profondità massima della scolpitura del pneumatico posteriore che è libera. Possono essere utilizzate le gomme già in uso per la classe 125 cc., omologate per la circolazione stradale, delle dimensioni 4.00/18 (ovvero 120/80). Resta fermo il divieto d'uso delle gomme "N.H.S." o con la scritta "Not for Highway Use". L'organizzatore, in accordo con il responsabile federale presente alla gara, potrà variare o ridurre il percorso rispetto a quanto previsto per le altre classi.

Art. 3 - TASSE D'ISCRIZIONE

CAMPIONATO REGIONALE

Tasse d'iscrizione obbligatoria per tutti i licenziati, siano essi nazionali o territoriali :

- € 20.00 al campionato regionale (da versarsi insieme al dovuto per la licenza);
- € 40.00 per ogni gara;
- € 40.00 per moto club, scuderia o team;
- € 30,00 Promosport basic;
- € 20,00 classe 50cc. e minienduro.

In ogni caso non potranno prendere il via coloro che non risulteranno in regola con il versamento della tassa d'iscrizione al campionato, salvo l'immediato versamento del dovuto.

Le iscrizioni debbono pervenire al Moto Club organizzatore 3 gg prima della data della manifestazione utilizzando gli appositi moduli compilati in modo corretto e completo, accompagnati della relativa tassa d'iscrizione, oltre questo termine verrà applicata una ammenda di € 10,00. Ulteriori modifiche all'iscrizione (cambi classe ecc.ecc.) debbono essere comunicati all'organizzatore entro 2 (due) giorni dalla data della manifestazione.

Art. 4 - PERCORSO

Il percorso di gara ufficiale, deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo. 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 tra un C.O. o da un C.P. è vietato lasciare il percorso o transitare in senso contrario.

Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P. La tabella informativa deve comprendere:

- Le località di passaggio.
- Le località dei C.O. e C.T..
- I tempi di settore tra i vari C.O.
- La legenda delle sigle usate.
- La tabella informativa deve essere consegnata (esposta) in sede di O. P..

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

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

Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, medie di marcia, misure di sicurezza, tasse d'iscrizione ecc. Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo federale che ha approvato il R.P. può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile.

Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione. Gli organizzatori di una manifestazione devono provvedere a richiedere il servizio di cronometraggio (FICR o altro gruppo riconosciuto dalla FMI) 30 giorni prima della data della manifestazione, allegando:

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

E' fatto divieto diffondere R.P. prima dell'approvazione.

Gli organizzatori di gare devono inserire sul R.P. le regioni non limitrofe che si vuole far partecipare (es. Campania, etc).

Art. 6 - PARTECIPAZIONE

Possono partecipare alle gare di Enduro:

- Piloti in possesso di licenza F.M.I. del tipo previsto dal R.P. e dei documenti richiesti dal Codice della Strada.

- Squadre: ogni pilota nel corso di una gara e di un campionato può far parte di una sola squadra nella stessa categoria.
- Ogni Motoclub o Scuderia può iscrivere una sola squadra.
- L'iscrizione della squadra deve essere effettuata entro il termine delle O.P.; in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di un componente può essere sostituito entro 30 minuti prima della partenza della manifestazione. Il pilota sostituito non potrà partecipare alla gara.
- Il numero dei piloti componenti una squadra è da un minimo di 3 a un massimo di 4 piloti.
- Le squadre possono essere di:
 - A - Moto Club
 - B - Team Indipendente da MC (con licenza di concorrente).

I piloti che non risulteranno in regola con la tassa d'iscrizione al campionato regionale non potranno partecipare.
 Possono partecipare, altresì, i piloti delle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia.

Art. 7 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

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

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

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

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

PILOTA A = 28'33" - 1° 25 punti;

PILOTA B = 28'33" - 1° 25 punti;

PILOTA C = 30'00" - 3° 16 punti.

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

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

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

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.

Un pilota che abbia conseguito punti in una classe potrà cambiare classe nel medesimo campionato ma non conseguirà punteggio in nessuna classifica (Elite, di classe, Over, squadre), inoltre non acquisirà il bonus di partecipazione.

Art. 8 - ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE

Se una manifestazione sarà fermata prima che più del 50% dei piloti in gara abbia completato almeno la metà della distanza totale, questa sarà dichiarata nulla e non valida; se arrestata più tardi, la decisione sulla sua validità sarà demandato al COMITATO REGIONALE.

Art. 9 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

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

Art. 10 - CLASSI

Possono partecipare alle competizioni di Enduro i motocicli descritti nel successivo Art.11 Una classe è considerata costituita quando, alla chiusura delle O. P., vi siano almeno tre motocicli verificati e punzonati.

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

Per i risultati della classe non completa sono considerati validi i punti ottenuti nella classe unificata anche per le classifiche di Campionato. Per i piloti della classe completa valgono i punteggi previsti dall'articolo 7.

Esempio:

Classe 125 e 250 unificate per scarsità di piloti nella 250.

- | | |
|-----------------------------|-----------------|
| 1 - PILOTA A (125) 25 PUNTI | (1 - 125) |
| 2 - PILOTA B (125) 20 PUNTI | (2 - 125) |
| 3 - PILOTA C (250) 16 PUNTI | (3 - unificata) |
| 4 - PILOTA D (125) 16 PUNTI | (3 - 125) |
| 5 - PILOTA E (250) 11 PUNTI | (5 - unificata) |
| 6 - PILOTA F (125) 13 PUNTI | (4 - 125) |

Art. 11 - MOTOCICLI

Le caratteristiche del motociclo partecipante ad una competizione devono corrispondere a quelle previste dal Codice della Strada e del Regolamento Tecnico nazionale.
Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.
Il pilota è l'unico responsabile di quanto sopra.

Art. 12 - VERIFICHE AMMINISTRATIVE E TECNICHE

CONTROLLO DOCUMENTI DEL MOTOCICLO

La veridicità, così come la validità dei documenti presentati in sede di O.P., ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del titolare (PILOTA).

A fine gara verranno controllati i documenti di almeno dieci motocicli a discrezione del C.d.G. Le sole verifiche tecniche possono essere effettuate da un incaricato del pilota.
Durante O.P. saranno punzonate alcune parti del motociclo in modo da poterne garantire l'identificazione. Le parti punzonate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara. La sostituzione delle parti punzonate è vietata. La penalità per la violazione di quanto sopra è l'esclusione, ad eccezione di quanto previsto dagli articoli 13 e 24.
I motocicli devono essere presentati alle O.P. privi di precedenti punzonature.

Le parti punzonate sono:

Telaio vernice sul Canotto, lato destro.

È 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. Ogni pilota in sede di O.P. dichiarerà il n. di telaio del proprio motociclo.

PROVA FONOMETRICA

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

Il silenziatore deve essere sottoposto (quando prevista) alla prova fonometrica durante le O.P. e punzonato a cura del C.d.G. Un motociclo che eccede i limiti fonometrici prescritti potrà essere presentato al controllo più volte, comunque entro il termine previsto dalle O.P.

Art. 13 - RIPARAZIONI

Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, **oltre al silenziatore**, sia ai C.O. che sul percorso. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, oltre al silenziatore, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale come specificato nell'art.22. I piloti possono ricevere attrezzi e ricambi solamente ai C.O. con assistenza. Nel caso di sostituzione del silenziatore durante la gara, il pilota dovrà dichiararlo al Commissario di gara preposto a controllare le punzonature a fine gara ed il silenziatore verrà sottoposto a

prova fonometrica. È concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto ai limiti massimi previsti. Se il motociclo supererà i 94 decibel il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi. E' obbligatorio l'utilizzo di idoneo mezzo di protezione del terreno (tappeto) durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli. La misura minima di tale tappeto è di cm.200x100. Il mancato uso o l'uso di tappeto avente misure inferiori a quelle indicate, è punito con un'ammenda di Euro 50.

Art. 14 - CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

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

Sono consentiti controlli fonometrici senza preavviso anche dopo il C.O. di arrivo. Al pilota cui viene effettuato un controllo vengono assegnati due minuti di tolleranza da utilizzare a discrezione del pilota nel C.O. successivo al controllo fonometrico. È concessa una tolleranza di 2 (due) decibel rispetto ai limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supererà i 94 decibel il conduttore sarà penalizzato di 60 secondi, al secondo controllo in caso di superamento del limite dei 94 decibel il conduttore sarà escluso dalla giornata di gara.

È facoltà del C.d.G. siglare il telaio o il silenziatore in qualunque momento per un ulteriore controllo. Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

Art. 15 - ZONA DI PARTENZA

Questa zona è composta da:

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

Il luogo dovrà poi essere sorvegliato da un numero sufficiente di addetti in modo che nessuno possa entrare o venire in contatto con i motocicli. L'ingresso e l'uscita del P.C. devono essere chiaramente indicate. Gli ufficiali di gara addetti al controllo del P.C. devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti.

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

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

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

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

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

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

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

I motocicli depositati nel P.C. dovranno rimanere all'aria aperta e senza alcun tipo di copertura. La manifestazione è organizzata in regime di P.C., ciò significa che al di fuori del tempo trascorso sul percorso, ed il tempo previsto prima della partenza i motocicli restano sotto la sorveglianza dell'organizzazione.

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

Art. 16 - ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza dei vari gruppi e classi è predisposto dal M.C. organizzatore in base a quanto previsto da questo regolamento. In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto. Il tempo impiegato per completare un giro di percorso non deve essere inferiore a quello necessario per la partenza di tutti i piloti più il tempo previsto dall'articolo 4.

L'ordine di partenza definitivo deve riportare obbligatoriamente l'anno di nascita dei piloti.

Art. 17 - PREPARATIVI PER LA PARTENZA

Il giorno di gara, prima della partenza, i conduttori potranno entrare nel P.C., 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.

Art. 18 - PARTENZA

All'inizio di ogni giornata, i piloti riceveranno il segnale di partenza all'orario esatto previsto per ciascuno di loro. Nel corso del minuto successivo al proprio segnale di partenza, il pilota dovrà mettere in moto il motore sulla linea, e partire con la sola forza del motore.

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.

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

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

Non è ammessa alcuna tolleranza al C.O. di partenza. I conduttori che arriveranno con un ritardo superiore a **15** minuti saranno considerati esclusi e non potranno prendere il via.

Ogni motociclo può essere messo in moto con qualunque tipo di dispositivo meccanico o elettrico; questa manovra non deve comportare la rotazione della ruota motrice. Il conduttore che non lascia la linea di partenza con la sola forza del motore entro il minuto dal segnale di partenza sarà penalizzato di 10 secondi.

Art. 19 - RIFORNIMENTI

Il rifornimento è ammesso presso i distributori pubblici sul percorso e ai C.O. in cui è autorizzato, indicati sulla tabella informativa, tra la bandiera bianca e quella gialla. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo. Il mancato rispetto di questo articolo è punito con l'esclusione. Il motore deve essere spento durante il rifornimento, pena l'esclusione.

Art. 20 - RICORSO A FORZA MOTRICE ESTERNA

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

Art. 21 - AIUTO ESTERNO

L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona oltre al conduttore o ad un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni venga in contatto con il motociclo; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno è l'esclusione. Qualsiasi aiuto esterno è proibito tranne quello previsto dall'art. 20 e 22.

Art. 22 - ASSISTENZA PERMESSA

Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici (fatta salva la sostituzione di parti punzonate, ad eccezione del silenziatore che possono sostituire).

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.

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.

In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà deferito al Giudice Unico.

Art. 23 - RITIRI

Un pilota che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato. Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli; è vietato ad un pilota ritirato di percorrere in moto le P.S. durante lo svolgimento della manifestazione. Qualora tale infrazione si dovesse verificare nella prima giornata di gara, il pilota non potrà essere ammesso in gara il giorno successivo. Questa infrazione comporta il deferimento al Giudice Unico.

Art. 24 - SEGNALETICA

Il percorso ufficiale deve essere segnalato adeguatamente dall'organizzazione la quale deve curare specialmente i tratti su prato, terreno accidentato, sentieri ecc. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P. e nella Z.P.

Art. 25 - REGOLE DEL TRAFFICO

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

Art. 26 - ASSICURAZIONE (R.C.)

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

Art. 27 - TRATTI IMPRATICABILI

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. Le eventuali decisioni inerenti le penalità riportate dai piloti saranno discusse dalla giuria.

Art. 28 - CONTROLLI ORARI

I C.O. sono situati:

- all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
- all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
- in punti intermedi scelti dall'organizzazione. La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri si raccomanda una lunghezza compresa tra i 5 km. ed i 35 km. La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km. l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.

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

Art. 29 - CRONOMETRAGGIO

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

Art. 30 - TABELLA DI MARCIA E DI PASSAGGIO

I piloti devono consegnare la tabella di marcia a tutti i C.O. e quella di passaggio ai C.P. per le opportune registrazioni; le stesse devono essere riconsegnate all'ultimo C.O. di ogni giornata di gara. La tabella di marcia indica l'orario di partenza e il tempo di percorrenza di ogni settore del percorso. Ogni pilota che perda accidentalmente la propria tabella di marcia e/o tabella di passaggio ne riceverà una nuova al successivo C. O. o C. P.; la stessa diventa la nuova tabella da utilizzare da quel controllo e per i controlli successivi. Il pilota che non transita a un C. O. verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Art. 31 - SEGNALAZIONE DEI C.O.

I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste 200mt prima del tavolo di controllo e da due bandiere gialle prima dello stesso.

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

Le bandiere devono essere posizionate in modo da poter essere sempre ben visibili.

Art. 32 - PROCEDURA AI C.O.

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

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

Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco del controllo in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri dei conduttori che transitano ed i tempi in ore e minuti. Gli elenchi prestampati non sono autorizzati. In caso di contestazione farà fede l'elenco del controllo. Il rilevamento dei tempi al C.O. verrà effettuato al minuto primo intero. Il rilevamento del tempo è effettuato al momento in cui l'asse del mozzo anteriore del motociclo supera la bandiera gialla.

Art. 33 - TEMPO MASSIMO

Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15 minuti di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione. Il Direttore di Gare, può prevedere un tempo massimo più alto per particolari gare o situazioni e anche solamente per certe categorie come ad esempio la classe 50. Nel caso di aumento il tempo massimo applicato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale. 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. Il Pilota non potrà in nessun modo continuare e tanto meno effettuare le prove speciali per non incorrere nelle sanzioni previste.

Art. 34 - RICHIESTA TOLLERANZA SPECIALE

Se un pilota può dimostrare al D.d.G. di essere giunto in ritardo per circostanze eccezionali, indipendenti dalla propria volontà, come per esempio per aver prestato soccorso, in caso di incidente grave, può ottenere una tolleranza speciale.

Art. 35 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

Oltre a far timbrare la propria T.M. ad ogni C.O., il pilota deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria tabella di passaggio. Questi

ultimi, siano o no segnalati sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada a 200 m. prima del controllo.

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

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

Qualsiasi taglio di percorso comunicato da un U.d.G. sarà punito con la squalifica ad eccezione di quanto previsto dall'art. 30.1 del regolamento nazionale.

Art. 36 - PROVE SPECIALI

La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS). Il segnale di partenza verrà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno da un cronometrista o da un altro U.d.G. addetto.

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

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. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, pena l'esclusione della gara. Un pilota che per qualsiasi motivo esce dal tracciato della prova speciale, dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito (TAGLIO DI PERCORSO).

Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica almeno 18 ore prima dell'effettuazione, e devono essere completamente tracciate.

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

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

Le stesse dovranno essere presidiate da personale dell'organizzazione in numero sufficiente per ripristinare le condizioni di fattibilità di gara (fettuccia strappata, paletti a terra, ecc.).

L'organizzazione dovrà garantire un numero minimo di 8 addetti presenti sulle prove speciali, numero al di sotto del quale il D.d.G. potrà sospendere la gara.

Tipi di prove:

- **MOTOCROSS** in circuito chiuso

Tutto il percorso deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra-destra).

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

Non dovrà essere utilizzato il tracciato di un impianto permanente o semipermanente di motocross, o comunque ripetere tracciati di gare precedenti.

- **ENDURO** che non saranno cronometrate durante il primo giro ma solo nei successivi.

- **ACCELERAZIONE** con coefficiente moltiplicativo di 5 (cinque) max 200 mt.

PROVA ESTREMA (particolarmente impegnativa).

-

In qualsiasi tipo di prova ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce. Non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.

Art. 37 - DIREZIONE DI GARA

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

Art. 38 - CLASSIFICHE

Saranno stilate le seguenti classifiche:

- Classifica individuale di classe; redatta in base alla somma dei tempi e delle penalità di ogni singolo pilota; sarà classificato al primo posto il pilota che otterrà il minor tempo totale.
- Classifica individuale di campionato; saranno attribuiti i punteggi in base all'art. 7. I piloti e le squadre che alla fine delle gare in programma hanno ottenuto il maggior punteggio saranno proclamati campioni.
- Classifica di squadra stilata sommando i punti acquisiti in base all'art. 7 nella classifica di classe, dei tre migliori risultati dei quattro piloti iscritti; questa somma sarà utilizzata per la compilazione della classifica finale di campionato.

Le squadre che alla fine della giornata non avranno almeno un pilota classificato con punti non saranno classificate.

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

Ad ogni squadra iscritta alla manifestazione vi è l'obbligo per gli organizzatori di consegnare le classifiche di gara (prove speciali incluse).

Art. 39 - PREMIAZIONI

Verranno premiati con coppe e/o targhe i primi cinque della classe Elite, e i primi tre delle altre classi, squadre comprese.

Art. 40 - NORMA DI RINVIO

Per quanto non contemplato nel presente regolamento si applicano le norme nazionali.

Norme di Tutela Ambientale Raccomandazioni per incoraggiare un Comportamento Ecologico da Parte del Pubblico

Le persone che verranno alla manifestazione possono avere un ruolo importante nel mantenimento dell'ambiente pulito ed intatto. Ecco qualche suggerimento:

- Una cooperazione con la polizia municipale, scegliere le strade di accesso alla gara che causano meno disagio possibile alle zone circostanti.
- Fornire segnalazioni chiare che indichino la direzione del luogo della manifestazione.
- Non permettere il parcheggio in punti pericolosi.
- Evitare un'eccessiva concentrazione di persone nelle zone considerate a rischio.

- Mettere a disposizione sufficienti installazioni sanitarie.
- Informare il pubblico sul comportamento da tenere per l'ambiente.

Raccomandazioni per gli organizzatori, disposizioni a favore dell'ambiente:

- Fare delle modifiche per impedire l'inquinamento del suolo al parco conduttori.

Devono essere prese delle misure per fare in modo che:

- La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, ecc, non si infiltrino del suolo o non evaporino nell'aria.
- I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita devono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non vanno lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.
- I rifiuti devono essere recuperati e asportati in base alle esigenze.

Pubblicità

- Non attaccare niente sugli alberi.
- Piazzare i pannelli pubblicitari solo con l'autorizzazione del proprietario del bene in questione.
- Al momento di affiggere manifesti o volantini tenere in considerazione i regolamenti comunali.

Parco Conduttori

- Mettere a disposizione dei contenitori in quantità sufficiente per i rifiuti.
- Prevedere un contenitore per gli oli usati.
- Prevedere delle installazioni sanitarie in quantità sufficiente.

Dopo la Manifestazione

- Le frecce, i cartelli indicatori, i pannelli di affissione ed i manifesti devono essere tolti.
- I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e dintorni devono essere raccolti e asportati nel modo più veloce possibile.
- Ripristinare immediatamente il percorso se necessario.
- Rimuovere i contenitori dello sporco, dell'olio ecc..



CALENDARIO REGIONALE ENDURO 2009

	ORGANIZZATORE	LOCALITA'	MANIFESTAZIONE
22-mar	M.C. SALERNO	Castiglione dei Genovesi (SA)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO PUGLIA CAMPANIA CALABRIA A + trofeo sud italia
29 marzo	M.C. MONREALE	MONREALE (PA)	TROFEO KTM
29-mar	M.C. Sanremo	Sanremo	CAMPIONATO ITALIANO MAJOR
12-apr	PASQUA		
12-apr	M.C. BI & TI	TURANO (RI)	TROFEO KTM
26 apr	M.C. CITTADELLA	Cittadella del capo (cs)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO PUGLIA CAMPANIA CALABRIA A + trofeo sud italia
03 MAGGIO	M.C. PIEDIM. MATESE	ALIFE (CE)	TROFEO KTM
17-mag	M.C. Enduroduro	Cicerale (SA)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO PUGLIA CAMPANIA CALABRIA
07-giu	M.C. CASTEL DEL MONTE	FORENZA (PZ)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO PUGLIA CAMPANIA CALABRIA A + trofeo sud italia
14-giu	M.C. Settempedano	San Severino marche	CAMPIONATO ITALIANO MAJOR
14 GIU	M.C. DI GUIDA	SENERCHIE (AV)	TROFEO KTM
05-lug			
19-lug	M.C. T B A	TBA	TROFEO KTM
26-lug			
02-ago			
09-ago			
16-ago			
23-ago			
30-ago			
06-set			
12-13-set	M.C. Lo sherpa - Avventure - I lupi del cigno	Bussi sul Tirino	CAMPIONATO ITALIANO MAJOR
20 sett.	M.C. FALCHI DAUNI	Castelnuovo Daunia (FG)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO PUGLIA CAMPANIA CALABRIA A + trofeo sud italia
27-set	M.C. Colli al Volturno	Colli a Volturno (IS)	CAMPIONATO INTERREGIONALE ENDURO
04-ott	M.C. Oliveto Citra	Oliveto citra	CAMPIONATO ITALIANO MAJOR
04 OTT	M.C. DREAM RACING TEAM	CATANZARO (CZ)	1 ^ PROVA TROFEO INVERNO ENDURO
11-ott	CIOCCO	CIOCCO	FINALE TROFEO KTM
18 OTT	M.C. CENTRO SALENTO	LECCE	CAMP.REG. ENDURO + 2^ PROVA TROFEO INVERNO ENDURO
25-ott	M.C. Racing Terni	Terni	TROFEO DELLE REGIONI
08 NOV	M.C		3^ PROVA TROFEO INVERNO ENDURO

