



NOVITA' REGOLAMENTO 2018

Le definizioni “PROVE SPECIALI-P.S.” sono state sostituite da “SETTORI SELETTIVI-S.S.”

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

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

- **VERIFICHE AMMINISTRATIVE:** verifica licenza di conduttore – verifica patente di guida - verifica iscrizione – ritiro placche e numeri di gara – ritiro Road Book.
- 1. In occasione della prima gara di Campionato Italiano, il Commissario Delegato (C.D.) controllerà l'elenco dei piloti iscritti, e apporrà sul foglio, in corrispondenza di ogni pilota verificato, la data di scadenza della visita medica e la propria firma ed al termine delle O.P. restituirà l'elenco alla segreteria RMG.
- 2. Nelle manifestazioni successive il C.D. riceverà i fogli verifiche in originale, e tutti i piloti presenti su detti fogli, già verificati in occasione delle precedenti manifestazioni e con la visita medica ancora valida, **non dovranno più presentare la licenza al C.D. ma solo effettuare la verifica presenza.**
- 3. Tutti i piloti che si iscrivono a gare successive alla prima, o la cui visita medica risulti, nel frattempo scaduta, dovranno essere riportati in un foglio separato e dovranno essere verificati mentre il C.D. apporrà di fianco al loro nominativo la data di scadenza della visita medica (ricavata unicamente dall'apposito modulo rilasciato dal Presidente del Moto Club) e la propria firma. La modalità di verifica licenza sopra descritta non sarà valida per i conduttori in possesso di licenza straniera a cui sarà applicata la normale procedura.

Resta l'obbligo per tutti gli iscritti di presentarsi in segreteria per la compilazione della scheda verifiche, il ritiro del Road Book e dei numeri di gara prima di accedere alle Verifiche Tecniche.

- **VERIFICHE TECNICHE:**
- 1. Verifica del motociclo che sia conforme alle norme tecniche e alla punzonatura delle parti previste dalle norme in vigore
- 2. Verifica che la cilindrata **dichiarata dal pilota** e il numero di telaio siano corrispondenti al libretto di circolazione
- 3. **Verifica che la targa corrisponda al libretto di circolazione e che sia fissata in modo permanente sul motociclo**
- 4. **Il motociclo dev'essere presentato alle O.P. privo di precedenti punzonature. Le parti punzionate devono essere utilizzate per tutta la durata della gara. È compito e responsabilità del conduttore controllare l'avvenuta punzonatura di tutte le parti previste.**

Le Verifiche Tecniche possono essere effettuate da un incaricato del conduttore.

ART. 1.8 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO (FTM)

Il tempo massimo di ritardo è **di 45 minuti** e scade sia ai C.O., sia all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni conduttore.

Per la classe A-50, ricorrendone i presupposti, la Giuria può elevare il tempo massimo di ritardo a 90 minuti. Trascorso il tempo massimo di ritardo, il conduttore viene escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

ART. 1.11 – TRACCIATURA GPS-SPORTTRAXX

Dopo l'arrivo della gara, ogni conduttore dovrà restituire il proprio dispositivo ai responsabili addetti.

Un eventuale “buco temporale” rilevato in fase di scarico dati, come pure un volontario sabotaggio della traccia, ottenuto mediante schermatura intenzionale della ricezione GPS, una manomissione dell'apparecchiatura, lo scambio con altro pilota, comportano l'esclusione dalla classifica.

Il mancato ritiro del dispositivo, il suo abbandono, anche temporaneo o la cessione, anche temporanea, a persone terze, comportano una penalità **di 60 minuti**.

In caso di danneggiamento, mancata riconsegna, rottura o smarrimento dello strumento al conduttore sarà inflitta una ammenda di € 250.

In caso di ritiro il conduttore è tenuto a riconsegnare immediatamente il dispositivo presso la Direzione Gara.

ART. 1.13 – PADDOCK

All'interno del Paddock e dell'area di partenza/arrivo della manifestazione è **vietato**:

- l'esercizio commerciale di compravendita o fornitura di servizi non autorizzata
- l'esposizione di striscioni o di materiale pubblicitario non autorizzato lungo il perimetro e all'interno delle suddette aree
- infliggere picchetti o ganci per il fissaggio di strutture mobili quando sia presente una pavimentazione finita (asfalto, cemento, porfido o similare)
- lasciare sacchetti e rifiuti di ogni genere sul posto;
- **il lavaggio dei motocicli.**

E' invece **obbligatorio**:

- **un estintore** per ogni mezzo di assistenza nel Paddock **e ai C.O. dove è concesso il rifornimento;**
- l'utilizzo del tappetino sottomoto **o altri sistemi efficaci durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli; le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Eventuali trasgressori verranno puniti con un'ammenda di € 50.**
- la raccolta e lo smaltimento autonomo di rifiuti, oli esausti o pneumatici.

Dove non precisato, ogni infrazione alle norme ed agli obblighi previsti dal presente articolo perpetrata da conduttori o da accompagnatori e/o assistenti riconducibili a uno o più conduttori (Art. 86 R.M.M.) comporta una ammenda da €. 50 a €. 500 con decisione della Giuria.

ART. 1.17 – CONTROLLI

Al fine di verificare la stretta osservanza dell'itinerario predisposto dall'Organizzazione ed indicato nel RB ed al fine di verificare l'osservanza delle medie di marcia imposte, sono previste delle postazioni di controllo lungo il percorso. Tali controlli permettono inoltre al D.d.G. di verificare il regolare svolgimento della manifestazione.

In ogni caso il conduttore deve osservare scrupolosamente il percorso indicato dal R.B. e transitare nelle località e nei punti-percorso (note R.B.) in esso indicati. Il mancato passaggio in uno di questi, con comprovato vantaggio, constatato visivamente da un Ufficiale di Percorso, o verificato tramite traccia GPS, equivale ad un taglio di percorso e ad un timbro mancato.

La Giuria deciderà la penalità da applicare valutando i seguenti casi:

- 1) taglio di percorso che non comporti vantaggio in termini di tempo: 1 minuto per ogni nota di R.B. omessa;**
- 2) taglio di percorso che comporti vantaggio in termini di tempo: 5 minuti per ogni nota di R.B. omessa e/o percorsa in maniera non corretta a cui, a discrezione della Giuria, verrà sommato il tempo risparmiato tra il percorso effettuato, da nota a nota e quello corretto rispetto all'ultimo pilota classificato nel S.S. della medesima classe, rilevato tramite traccia GPS.**

In qualunque caso la penalità minima è comunque fissata in 5 minuti.

ART. 1.19 – CONTROLLO A TIMBRO (C.T.)

In mancanza di una punzonatura sul cartellino, o di un timbro sulla Tabella di Marcia, confermati dal “Foglio cronologico di passaggio (in caso di discrepanze fa fede quest’ultimo) **la Giuria deciderà la penalità da applicare valutando i seguenti casi:**

- 1) se il C.T. mancante è posizionato lungo un Settore Selettivo viene applicata la penalità riportata nell’Art. 1.17-CONTROLLI – punto 2;**
- 2) se il C.T. mancante è posizionato lungo un trasferimento viene applicata la penalità di 5 minuti.**

Al conduttore che, transitando da una postazione C.T. regolarmente segnalata, non si ferma o non si preoccupa di farsi punzonare il cartellino o la tabella di marcia, viene applicata una penalità di 5 minuti.

La T.M. o il Cartellino non saranno visti ai conduttori che si presenteranno al C.T. non rispettando la direzione ed il percorso previsto dal RB; l’arrivo al CT in senso contrario rispetto a quello di marcia comporta una penalità di **5 minuti**.

Se un conduttore smarrisce il Cartellino, dovrà comunque obbligatoriamente sostare al C.T. e segnalare lo smarrimento agli U.d.P. che provvederanno a segnalarlo sul cronologico; **la mancata osservanza di questa disposizione comporta una penalità di 5 minuti.**

ART. 1.21 – ZONE A VELOCITA’ CONTROLLATA (VC)

Si tratta di settori del percorso sottoposti a limiti di velocità massima per ragioni di sicurezza e di regolarità della gara. **L’inizio, la fine e la velocità massima consentita dei settori sono chiaramente ed esclusivamente indicati sul RB.**

Il controllo della velocità effettuata dal pilota sarà verificata dal personale addetto con l’ausilio del tracciatore GPS consegnato al pilota ad inizio gara.

Un eccesso di velocità viene constatato quando la velocità massima viene superata una o più volte nella zona a velocità controllata.

In caso di violazione del limite di velocità le penalità saranno così applicate:

- 1) superamento entro i 10km/h, penalità di 2 minuti;**
- 2) superamento tra 10,1 km/h e 19,9 km/h, penalità di 5 minuti;**
- 3) superamento oltre 20 km/h, penalità di 10 minuti.**

Le penalità sono cumulabili per infrazioni commesse in diversi settori controllati.

ART. 1.22 – CONTROLLO VOLANTE (C.V.)

Possono essere istituiti lungo il percorso dei Controlli Volanti di passaggio. I controlli possono essere gestiti da U.d.P. o tecnici RMG. Il riscontro dei transiti deve essere documentato dal Foglio Cronologico di Passaggio debitamente compilato e firmato. I C.V. non sono segnalati.

Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato o ad un taglio di percorso e **viene applicata la penalità riportata nell’Art. 1.19- CONTROLLO A TIMBRO.**

ART. 1.25 – MARCIA IN SENSO CONTRARIO NEI S.S. IN LINEA

Il conduttore che, per qualsiasi motivo, impegna il percorso di gara di un S.S. in senso contrario rispetto alla direzione di marcia prevista, (infrazione constatata visivamente da un U.d.P. o mediante traccia GPS) **viene applicata la penalità riportata nell’Art. 1.26-ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NEI S.S.**

ART. 1.26 – ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NEI S.S. IN LINEA

Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione dovrà avvenire ad una velocità **di 30 km/h** e con la massima cautela. Il conduttore è inoltre tenuto, in questa fase, a rispettare le segnalazioni e le indicazioni degli Ufficiali di Percorso (U.d.P.) dislocati sul posto.

Per la mancata osservanza di queste disposizioni, verificata visivamente o tramite traccia GPS, la **Giuria deciderà la penalità da applicare valutando i seguenti casi:**

- 1) al conduttore che percorrerà il tratto in senso contrario superando i 30 km/h fino ad una tolleranza di 10 km/h, viene applicata una penalità di 10 minuti;**
- 2) il conduttore che percorrerà il tratto in senso contrario superando i limiti e la tolleranza sopra indicati, verrà escluso dalla gara.**

ART. 2.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI – TITOLI ASSEGNATI

- A - 50 motocicli 2 tempi fino a 50 cc
- AF – femminile conduttori di sesso femminile con motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata superiori a 50 cc
- **AX - 125** **motocicli fino a 125 cc 2 tempi**
- **B - 250** **motocicli oltre 125 e fino a 250 cc 4 tempi**
- **C - 300** motocicli 2 tempi oltre 125 cc
- D - 450 motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
- E - 600 motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 700 cc
- F - Marathon motocicli come da art. 4.6
- G - 1000 motocicli pluricilindrici oltre 599 cc
- Squadre di Moto Club
- Squadre di Team Indipendenti

ART. 2.2 – TROFEI 2018

All'interno del CIMR 2018 si svolgono i seguenti Trofei:

- Trofeo Veterani – “Memorial Marco Badiali”

Aperto a conduttori amatori nati negli anni **1973** e precedenti

- Trofeo Under 23

Aperto a conduttori nati nel **1995** e successivamente

- Trofeo Sport

Aperto a conduttori in possesso di Licenza Amatoriale con motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata.

Su richiesta, è possibile la partecipazione al Trofeo ai possessori di Licenza Fuoristrada, con un “ranking iniziale” superiore a 99,99. La richiesta dovrà essere inviata via mail, una sola volta in occasione della prima gara di campionato disputata, alla Segreteria RMG – gabriella.bagnaresi@federmoto.it

I primi tre classificati al termine del campionato non potranno più, in futuro, partecipare al Trofeo Sport. Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni prova.

ART. 2.3 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Le classi saranno considerate costituite al raggiungimento dei 5 (cinque) conduttori verificati.

Le classi A-50, **AX-125**, AF-femminile e G-1000 saranno considerate costituite con almeno 3 (tre) concorrenti verificati.

Nel caso una classe non risultasse costituita per penuria di concorrenti, i conduttori iscritti nella stessa verranno inclusi nella classe immediatamente superiore con le seguenti eccezioni:

- mancata costituzione della classe G-1000: i conduttori saranno inclusi nella classe F-Marathon
- **mancata costituzione della classe AX-125: i conduttori saranno inclusi nella classe B-250**
- mancata costituzione delle classi F-Marathon e AF-femminile: i conduttori saranno inclusi nelle classi corrispondenti alla cilindrata ed al tipo di motociclo.

ART. 2.4 – ISCRIZIONI

Le iscrizioni alle prove di CIMR saranno chiuse 8 (otto) giorni prima della gara.

Le quote di iscrizione **2018** sono le seguenti:

- per i conduttori over 23 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di **€ 90,00**
- per i conduttori under 23 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di **€ 50,00**
- per i conduttori della classe AF-femminile la quota per ogni giornata è di **€ 50,00**
- per i conduttori che **partecipano al Trofeo Sport** la quota per ogni giornata è di **€ 65,00**

- per le squadre A - Moto Club, la quota d'iscrizione per ogni giornata è di € 40,00
- per le squadre B - Team Indipendenti, la quota d'iscrizione per ogni giornata è di € 70,00

ART. 2.5 – RANKING

ART. 2.5.1 - NORME PER LA CIFRA DI VALUTAZIONE CONDUTTORI

Alla fine di ogni anno viene redatta la lista Cifra di Valutazione FMI, riportante per ogni conduttore il ranking, conseguito come di seguito descritto.

Durante la stagione sono previsti vari aggiornamenti a discrezione del Comitato Motorally. Per i primi aggiornamenti della stagione, il Comitato Motorally potrà decidere di bloccare i peggioramenti.

Ogni aggiornamento terrà conto dei risultati ottenuti dal 1 febbraio alla data di aggiornamento, oltre al ranking iniziale stampato sulla licenza

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

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, stampato sulla licenza.

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

ART. 2.5.2 - GARE VALIDE

Sono prese in considerazione tutte le prove di:

- | | | |
|--------------|--|------|
| 1) Motorally | Penalizzazione Calcolata – Penalizz. Min | 0,00 |
| 2) Raid TT | Penalizzazione Calcolata – Penalizz. Min | 0,00 |

ART. 2.5.3 - CIFRA PILOTA

La Cifra Pilota per ogni singola gara si ottiene sommando La Cifra Gara ottenuta dal conduttore alla penalizzazione della gara stessa.

Vengono prese in considerazione solo Cifre Pilota sino a 749,99; pertanto nelle gare in cui il conduttore 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 conduttori che avranno ottenuto una cifra pari o superiore a 749,99 e a quelli che non hanno ottenuto alcun risultato, sarà attribuito un ranking di 750,00.

ART. 2.5.4 - 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:

Campionato Italiano Motorally

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

Campionato Italiano Raid TT

$$F = [550 - (T_{10} - T_0)] \times 1,15$$

dove:

F = Fattore variabile

T₀ = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.

T₁₀ = tempo in secondi del 10° assoluto

T_x = Tempo in secondi del conduttore 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.

$$CG = [(F * T_x) : T_0] - F$$

dove:

CG = Cifra Gara

F = Fattore variabile

To = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.

Tx = Tempo in secondi del conduttore in esame.

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

Campionato Italiano Motorally:

$$CG = \left[\left[(600 - (T_{10} - T_x)) \times 1,15 \right] * T_x : T_o \right] - \left[\left[600 - (T_{10} - T_x) \right] \times 1,15 \right]$$

Campionato Italiano Raid TT

$$CG = \left[\left[(550 - (T_{10} - T_x)) \times 1,15 \right] * T_x : T_o \right] - \left[\left[550 - (T_{10} - T_x) \right] \times 1,15 \right]$$

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 ottiene sempre ed esclusivamente sulla classifica assoluta di ogni prova di Campionato Italiano Motorally e sulla classifica assoluta finale delle singole manifestazioni di Campionato Italiano RAID TT.

ART. 2.5.5 – ATTRIBUZIONE RANKING

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

- a) conduttore che ha ottenuto 2 o più risultati validi (Cifra Pilota entro 749,99): media delle 2 migliori Cifre Pilota;
- b) conduttore che ha ottenuto 1 risultato valido: Cifra Pilota ottenuta + 20% con minimo di 6 e massimo di 30;
- c) conduttore che non ha ottenuto alcun risultato valido: ranking dell'anno precedente + 40% con minimo di 12 e massimo di 60
- d) in ogni caso e ad ogni aggiornamento, il ranking di un Conduttore sarà quello a lui più favorevole confrontando i tre risultati ottenuti dai punti a) – b) – c)
- e) Nel rispetto dell'art.2.5, il Comitato Motorally potrà decidere di fare i primi aggiornamenti dell'anno, senza che i piloti peggiorino il loro ranking iniziale

ART. 2.5.6 – 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 conduttore.

- 1) 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.
- 2) 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
- 3) 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

- g) Penalizzazione Gara calcolata (per le gare valide ai fini della Cifra di Valutazione)
- h) Penalizzazione Gara applicata
- 4) Ad ogni gara valida ai fini della cifra di valutazione, dovrà essere stampato il foglio di calcolo della penalizzazione di gara.
- 5) 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) Ranking Aggiornato
 - i) Moto club
 - j) Moto
 - k) 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
- 6) 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. 2.5.7 – INVIO CLASSIFICHE AL PROGRAMMA ELABORAZIONE DATI

Le classifiche esposte al termine di ogni prova sono da considerarsi ufficiali e diverranno ufficiali alle ore 24.00 del mercoledì successivo.

Il Commissario Delegato invierà alla F.M.I. i documenti per l'omologazione entro la giornata del giovedì successivo la gara.

- 1) alle ore 24.00 del mercoledì successivo alla manifestazione tutte le classifiche e l'elenco iscritti in formato XML, o CSV, dovranno essere inviate via mail al Commissario Delegato.
- 2) file da inviare sono:
 - Codice gara-CLS.XML oppure Codice gara-CLS.CSV
 - Codice gara-ISC.XML
 - 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.

ART. 2.6 – PARTENZE

L'Ordine di Partenza sarà così stilato, in ordine di ranking:

Top Ten del campionato precedente, a seguire gli altri piloti e, infine, il Trofeo Sport.

In caso di manifestazioni di due o più giornate, gli ordini di partenza delle giornate successive verranno redatti in base alla classifica assoluta della giornata precedente e, a seguire, i piloti del Trofeo Sport.

La posizione di partenza dei concorrenti delle classi A-50, AF-femminile verrà scelta a discrezione del Comitato Motorally.

I piloti Top Ten, se non già classificati nei primi 30 nella gara precedente, saranno inseriti nell'ordine di partenza dalla 30^a posizione, come pure i piloti provenienti da altre discipline o dotati di rilevante curriculum sportivo ad insindacabile giudizio del Comitato Motorally.

I primi 50 piloti dell'ordine di partenza, ad esclusione delle classi A-50 e AF-femminile, partiranno con un intervallo di un minuto l'uno dall'altro.

Partenze di due conduttori al minuto per tutti gli altri e di tre conduttori al minuto per il Trofeo Sport.

ART. 2.7 - NUMERI DI GARA

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

- da 1 a 10 – Top Ten. Manterranno lo stesso numero di gara relativo al loro piazzamento del campionato 2017 per tutto l'anno (numeri fissi)
- da 81 a 89 - classe A-50
- da 91 a 99 - classe AF-femminile
- da 701 a 799 – Trofeo Sport

Ad accezione dei Top Ten, in tutti gli altri casi, l'assegnazione del numero di gara sarà corrispondente all'ordine di ranking.

ART. 2.9 – CLASSIFICHE

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

- Assoluta generale, classe A-50, **classe AX-125**, classe AF-femminile, **classe B-250**, **classe C-300**, classe D-450, classe E-600, classe F-Marathon, classe G-1000, Trofeo Veterani « Memorial Marco Badiali », Trofeo Under 23, Trofeo Sport, Squadre Moto Club, Squadre Team Indipendenti.

ART. 3 – CAMPIONATO ITALIANO RAID TUTTO TERRENO

ART. 3.1 – CLASSI – TITOLI ASSEGNATI

- RT A - Assoluta Generale
- RT 1 – motocicli come da classi **AX** e B del CIMR (vedi art. 2.1)
- RT 2 – motocicli come da classe D del CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t da 126 a 250 cc
- RT 3 – motocicli come da classe E del CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t oltre 250cc
- RT 4 – motocicli come da classi A-F-G del CIMR (vedi art. 2.1)
- RT F – partecipanti di sesso femminile con qualsiasi motociclo
- RT S – **vale Art. 2.2 - Trofeo Sport**
- RT Q - Quad - classe unica - tutti i modelli (automatici, marce, utility) – Con classifica separata e assegnazione del titolo di Campione Italiano Raid TT classe Quad
- Squadre di Moto Club
- Squadre di Team Indipendenti

ART. 4 - REGOLAMENTO TECNICO MOTORALLY

ART. 4.2 – PUNZONATURA MOTOCICLI

Durante le verifiche tecniche saranno punzonati i seguenti particolari:

- telaio (zona canotto di sterzo, lato destro)
- carter motore interno, lato destro (solo CIRTT)
- terminale di scarico

Le parti punzionate devono essere utilizzate per tutta la durata della/e gara/e. E' responsabilità del pilota verificare che siano state effettuate le punzature entro il termine delle O.P.

ART. 4.6 – IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

Il Commissario Tecnico eseguirà, in fase di Verifiche Tecniche, anche un controllo dell'impianto di illuminazione, che dovrà essere funzionante per essere ammesso alla partenza.

I motocicli da sottoporre alla verifica saranno estratti tramite sorteggio a campione. Quelli che non risulteranno in regola potranno essere ripresentati ai controlli più volte, purché entro il termine delle O.P. Durante tutta la giornata di gara è fatto obbligo ai conduttori di tenere le luci anabbaglianti accese. Saranno effettuati controlli a campione a discrezione dei Commissari **e comunque all'inizio dei Settori Selettivi. In caso di luci spente o non funzionanti il pilota non potrà effettuare il**

Settore Selettivo fino a quando non provvederà alla sistemazione dell'impianto di illuminazione.

ART. 4.7 – MOTOCICLI CLASSE F-MARATHON

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

- 1) motocicli come da elenco seguente immatricolati dal 01/01/2000
 - **BETA:** **XTrainer 250** - XTrainer 300
 - **BMW:** F650 (tutti i modelli) – G 650X
 - **FANTIC MOTOR:** TZ 200
 - **HONDA:** XR 250 R – XR 400 R – XR 440 R – XR 650 R - XR 250 E – XR 400 E – XR 440 E – XR 650 E
 - **HUSQVARNA:** WRE 125 – TE 410 E – TE 610 04 – TE 610 – TE 630 – 701 ENDURO
 - **KTM:** 400 LC4 – 625 SXC – 640 LC4 – Adventure 640 – 690 LC4 – 690R LC4 – Freeride 250/350
 - **SUZUKI:** DRZ 400 S (modificabile con parti provenienti dal corrispondente modello “E”) – DRZ 400 E
 - **SWM:** RS 650 R
 - **YAMAHA:** WR 250 R – TT (tutti I modelli)
- 2) motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata immatricolati fino al **31/12/2000**
- 3) motocicli fino a 125cc 4T
- 4) motocicli elettrici