

FMI2015

Motorally



Motorally

PARTE SPORTIVA**ART. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI****ART 1.1 – DEFINIZIONE**

Le gare di Motorally e Raid Tutto Terreno sono manifestazioni motociclistiche di navigazione tramite Road-Book. Si svolgono su percorsi di vario tipo, aperti al traffico nel rispetto delle norme del Codice della Strada.

ART. 1.2 – ACCETTAZIONE REGOLAMENTI F.M.I.

Per quanto non contemplato nel presente regolamento valgono, in quanto applicabili, le norme generali: Norme Sportive (N.S.), Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (R.M.M.) e le norme dell'annesso di specialità Enduro.

Ciascun conduttore dichiara di conoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento di Specialità, le normative del R.M.M. e suoi annessi, le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara, le norme del Regolamento di Giustizia.

Ciascun conduttore dichiara inoltre di rinunciare a ricorrere, per qualsiasi motivo, ad arbitri o alla Giustizia Ordinaria, salvo i casi previsti dal R.d.G., riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Federazione Motociclistica Italiana.

Con l'iscrizione il conduttore 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 e coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge.

Il conduttore è responsabile e si obbliga ad osservare le norme del Codice della Strada.

ART. 1.3 — LICENZE

Possono partecipare a gare di Motorally e Raid TT i conduttori in possesso di Licenza Agonistica Nazionale.

Possono inoltre partecipare alle singole gare e concorrere esclusivamente per la classifica di giornata, assoluta e di classe:

- Conduttori stranieri di nazionalità FIM Europe con licenza e Nulla-Osta della federazione di appartenenza
 - Conduttori stranieri con licenza FIM e Nulla-Osta della federazione di appartenenza
- I titolari di Licenza Amatoriale di qualsiasi regione italiana possono partecipare a prove di CIMR all'interno del Trofeo Sport, con percorso eventualmente ridotto.

ART. 1.4 – GIURIA

In tutte le gare di C.I.M.R. e C.I.R.T.T., sarà costituita una giuria composta da:

- Presidente - Il Coordinatore di Settore o suo delegato - con diritto di voto
- Membro - Il Direttore di Gara - con diritto di voto
- Membro - Il Commissario di Gara Delegato - con diritto di voto
- Membro - Il Commissario Tecnico - senza possibilità di voto
- Membro - Il Direttore di Percorso - senza possibilità di voto
- Membro - Un rappresentante dei conduttori (nominato dagli stessi) - senza possibilità di voto
- Segretario - il Segretario di Gara - senza possibilità di voto

Alle riunioni della Giuria potranno essere ammesse altre persone, ma senza possibilità di voto.

La Giuria costituita come sopra esercita le seguenti funzioni:

- la supervisione della manifestazione, senza interferire con l'operato del D.d.G., per garantire il rispetto dell'applicazione delle Norme Sportive vigenti, dei regolamenti F.M.I. e del RP e per valutare l'operato dell'organizzazione in merito all'esito della manifestazione
- esamina in prima istanza, tramite il C.G.D., i reclami proposti dai concorrenti

Tutte le responsabilità civili e penali incomberanno comunque sugli organizzatori e sul D.d.G. La riunione di Giuria sarà indetta all'inizio e al termine della manifestazione. Nelle gare di CIRTT le riunioni di Giuria si terranno al termine di ogni giorno di gara.

Altre riunioni potranno essere indette in tutti i casi in cui si renderanno necessarie. Al termine di ogni riunione sarà redatto il verbale, a cura del Segretario di Gara, da allegare alla documentazione della manifestazione.

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;
- verifiche tecniche: verifica del motociclo che sia conforme alle norme tecniche e punzonatura delle parti previste dalle norme in vigore – verifica cilindrata, assicurazione, targa e numero telaio che siano corrispondenti al libretto di circolazione.

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

ART. 1.6 - DOTAZIONE DI SICUREZZA

Ogni conduttore ha l'obbligo di avere con sé, per tutta la durata della gara, un telefono cellulare acceso e funzionante e il numero di sicurezza "SOS Rally" collegato alla Direzione di Gara.

Il numero di telefono del conduttore dovrà essere riportato sulla scheda di iscrizione e confermato in sede di Operazioni Preliminari.

Tale dotazione potrà essere verificata in ogni momento durante la gara. In caso di mancanza si applica la sanzione di 10 minuti di penalità.

ART. 1.7 – TABELLA DI MARCIA (T.M.)

È consegnata ad ogni conduttore prima della partenza con la sola colonna tempi parziali di percorrenza compilata. Indica l'orario di partenza e i tempi di percorrenza di ogni settore del percorso. La T.M. deve essere scrupolosamente conservata dal conduttore per tutta la durata della gara e consegnata all'arrivo.

La perdita della T.M. comporta una penalità di 5 minuti nelle gare di C.I.M.R. e di 10 minuti nelle gare di C.I.R.T.T. Deve essere cura del conduttore che la T.M. sia compilata e timbrata correttamente; l'alterazione o la contraffazione delle informazioni sopra riportate comporta l'esclusione dalla classifica.

ART. 1.8 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO

Il tempo massimo di ritardo è di 60 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.

Nelle Prove Speciali in linea è stabilito un tempo massimo di percorrenza superato il quale il conduttore è dichiarato escluso dalla gara. In questo caso sarà immediatamente fermato da Ufficiali di Percorso e messo in comunicazione con la Direzione di Gara che gli notificherà il FTM. Sarà quindi accompagnato verso l'esterno della PS e indirizzato sulla via più breve per raggiungere il Paddock.

Il tempo massimo di percorrenza di ciascuna PS in linea sarà reso noto e pubblicato ufficialmente nel corso delle OP.

In caso di eventi eccezionali (incidenti con sospensione momentanea della PS, condizioni meteorologiche particolarmente avverse o altro ancora) la Direzione Gara può annullare l'applicazione del FTM.

ART. 1.9 – ROAD-BOOK (RB)

Il Road-Book contiene tutte le indicazioni per seguire correttamente il percorso di gara.

Dimensioni, formato e simbologia sono forniti dal Comitato Motorally con apposito software.

Il RB è di esclusiva proprietà del Moto Club organizzatore ed è concesso in uso ai concorrenti limitatamente alla durata della giornata di gara. In caso di modifiche al RB originale, queste devono essere trasmesse ai conduttori in forma scritta e/o affisse in bacheca. In sede di verifica licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione del RB e del Tracciatore GPS Tracky al termine della giornata. La mancata restituzione del RB completo in tutte le sue parti, comporterà inoltre l'applicazione di una ammenda pari a € 350.

Il RB è incontestabile.

Il PortaRB ad avvolgitore e il trip master contachilometri o, in alternativa, il PortaRB elettronico ECO II, devono essere obbligatoriamente montati sul motociclo in sede di Verifiche Tecniche e per essere ammessi alla partenza.

È vietato l'uso di dispositivi GPS non autorizzati pena l'esclusione dalla classifica.

ART. 1.10 - PORTA ROAD-BOOK ELETTRONICO

Lo strumento elettronico ECO II (Electronic COdriver) concepito e commercializzato dalla Montaguti Gaetano srl (o da terzi direttamente delegati) è l'unico approvato e omologato dal Comitato Motorally FMI per la gestione del Road Book digitale da utilizzare nelle competizioni di "Campionato Italiano Motorally" e "Campionato Italiano Raid TT" in alternativa alla tradizionale strumentazione con RB cartaceo. Ogni conduttore in possesso di strumentazione ECO II riceverà il RB digitale mediante una chiavetta USB o altro dispositivo di archiviazione digitale preventivamente concordato con i fornitori del sistema RB.

Lo strumento garantirà, modalità e tempistiche di accesso al RB elettronico uguali a quelli della strumentazione tradizionale. Al termine della gara, all'ingresso del Parco Chiuso, il responsabile addetto attiverà la funzione di cancellazione automatica del RB presente sullo strumento.

Il RB digitale sarà identico alla versione cartacea in quanto a formato e contenuti.

ART. 1.11 – TRACCIATURA GPS SPORTTRAXX

Ogni conduttore iscritto alle gare di campionato ha l'obbligo di ritirare, prima della partenza, il tracciatore Sporttraxx GPS Tracky da portare con sé per tutta la durata della gara. Il dispositivo potrà essere di tipo attivo (monitoraggio in tempo reale del pilota da parte della Direzione Gara) o passivo (registrazione della traccia scaricabile a fine gara).

Il dispositivo va tenuto isolato sul corpo del conduttore, in una tasca della giacca, in un inserto portatabella sul braccio o in un marsupio. Non deve essere a contatto con altri oggetti metallici o con telefoni cellulari. La parte antenna deve essere correttamente rivolta verso l'alto e verso l'esterno del corpo. Il conduttore è responsabile del corretto funzionamento dello strumento e della validità e integrità dei dati raccolti. I dispositivi dovranno essere obbligatoriamente portati secondo le disposizioni degli addetti responsabili del monitoraggio.

Ogni tracciatore è numerato ed ogni numero è abbinato ad un conduttore in gara. Il tracciatore GPS Tracky registra la traccia del conduttore durante tutta la gara e permette di verificare con precisione l'itinerario percorso, la velocità di marcia e le eventuali soste.

La traccia così scaricata potrà essere utilizzata per rilevare anomalie e tagli rispetto al percorso previsto dal RB di gara e per determinare con esattezza eventuali soste forzate di ogni conduttore in gara. Potrà inoltre essere utilizzata a discrezione della Direzione di Gara e della Giuria per dirimere controversie, ricostruire dinamiche di incidenti o per rilevare tempi di percorrenza nelle PS.

Dopo l'arrivo della gara, all'ingresso del Parco Chiuso 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 o una manomissione dell'apparecchiatura, comportano l'esclusione dalla classifica. Il mancato ritiro del dispositivo, il suo abbandono, anche temporaneo, lo scambio con altro pilota o la cessione, anche temporanea, a persone terze, comportano l'esclusione dalla classifica.

In caso di danneggiamento, mancata riconsegna, rottura o smarrimento dello strumento il conduttore dovrà inoltre versare la somma di € 150 a titolo di risarcimento.

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

ART. 1.12 – BRIEFING

La presenza al Briefing è obbligatoria per tutti i conduttori.

In caso di mancanza si applica una penalità di 3 minuti.

ART. 1.13 – AREA DI PARTENZA

È una zona delimitata dove i conduttori attendono il segnale di partenza, al limite della quale si trova la linea di partenza.

In questa area non è possibile effettuare lavori, pena l'esclusione.

In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza sarà assegnato 1 (uno) minuto di penalità.

L'avviamento del motore a spinta non sarà penalizzato ma dovrà avvenire senza indugio, pena l'assegnazione di 1 (uno) minuto di ritardo.

È vietato l'accesso all'area di partenza tranne per le persone autorizzate (D.d.G., C.d.G., U.d.G.)

Il conduttore che non si presenti alla partenza nell'orario stabilito, sarà penalizzato di un minuto primo per ogni minuto primo o frazione di esso, di ritardo, fino ad un massimo di 15 minuti oltre ai quali verrà escluso dalla gara.

ART. 1.14 - ASSISTENZA

I conduttori potranno beneficiare di assistenza esterna esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i Parchi Assistenza (P.A.) di inizio e fine gara (o tappa) e quelli lungo il percorso, indicati sul RB.

All'esterno delle zone di assistenza autorizzata e lungo tutto il percorso è vietato ricevere assistenza da persone che non siano il conduttore medesimo o un altro conduttore in gara, e ricevere pezzi di ricambio da mezzi di assistenza, assistenti o da altri mezzi e persone.

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata con l'esclusione dalla classifica.

ART. 1.15 – RIFORNIMENTI

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza (P.A.) o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. Ogni diverso rifornimento non autorizzato è punito con l'esclusione dalla classifica.

Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio omologato e fissato al motociclo, pena l'esclusione dalla classifica.

ART. 1.16 – 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 RB) in esso indicati; il mancato passaggio in uno di questi, con comprovato vantaggio, qualora sia stato constatato visivamente da un Ufficiale di Percorso, o verificato tramite traccia GPS, equivale ad un taglio di percorso e ad un timbro mancato e comporta una penalità di 60 minuti.

ART. 1.17 – CONTROLLO ORARIO (C.O.)

I Controlli Orari sono indicati sulla T.M. e servono a verificare il rispetto, da parte dei conduitori, degli orari imposti per la percorrenza di un certo tratto di percorso. I cartelli indicanti la postazione (giallo e rosso con orologio, bianco di fine settore), saranno posizionati ad una distanza variabile di 5 – 50 mt secondo la morfologia e le caratteristiche del tratto interessato.

I conduitori possono sostare in attesa dell'orario previsto prima del cartello giallo e possono recarsi, senza motociclo, al tavolo dei cronometristi (cartello rosso) per consultare l'ora ufficiale.

Il rilevamento del tempo è effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera il cartello giallo di inizio zona di controllo.

Un conduttore può arrivare ad ogni C.O., escluso quello di partenza, nel suo minuto assegnato, senza incorrere in penalità.

Esempio:

- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.01.59" – nessuna penalità;
- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.02.00" – un minuto di penalità.

Il tempo impiegato nell'operazione di controllo non è in alcun modo neutralizzabile. I conduitori devono sempre rispettare il tempo di percorrenza stabilito dalla T.M. tra un C.O. ed il successivo; ogni minuto di ritardo o di anticipo corrisponde ad un minuto di penalità.

L'anticipo al C.O. superiore ai 15 minuti comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo della gara o della tappa. L'anticipo al C.O. di arrivo non è penalizzato.

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

ART. 1.18 – CONTROLLO A TIMBRO (C.T.)

Serve a verificare che i conduitori percorrano l'itinerario previsto dal RB di gara. I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica.

I cartelli indicanti la postazione (giallo e rosso con timbro, bianco di fine settore), saranno posizionati ad una distanza variabile di 10 – 100 mt secondo la morfologia e le caratteristiche del tratto interessato.

Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due Ufficiali di Percorso che provvederanno a vistare la T.M. o il Cartellino dei timbri del conduttore ed a compilare e firmare il Foglio Cronologico di Passaggio.

I C.T. non sono riportati sul RB di gara e il loro numero e la loro dislocazione non possono essere divulgati.

La mancanza di una punzonatura sul cartellino, o di un timbro sulla Tabella di Marcia, confermati dal Foglio Cronologico di Passaggio, comporta una penalità di 60 minuti.

In caso di discrepanze fa fede il Foglio Cronologico di Passaggio.

Ogni conduttore è obbligato ad arrestarsi all'altezza del cartello rosso e a sostare fino all'avvenuta punzonatura, a disposizione del U.d.P. incaricato.

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 vistati ai conduitori 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 60 minuti.

Se un conduttore smarrisce il Cartellino, dovrà comunque obbligatoriamente fermarsi al C.T. e segnalare lo smarrimento agli U.d.P. che provvederanno a vistare la Tabella di Marcia.

ART. 1.19 - CONTROLLO E VERIFICA TRACCIA GPS

Serve a verificare la corrispondenza tra il percorso di gara e l'itinerario seguito da ogni conduttore.

Serve inoltre a verificare e quantificare le soste dovute a soccorso o qualsiasi altro accadimento durante la gara.

Tagli di percorso così verificati saranno sanzionati come da regolamento.

Tempi di sosta così verificati potranno essere utilizzati per determinare ed aggiornare la classifica ufficiale in caso di soccorso per incidente o interruzioni di gara per forza maggiore.

Il controllo e la verifica della traccia GPS sarà effettuato da Tecnici della Federazione Italiana Cronometristi immediatamente dopo la gara. Saranno verificate d'ufficio le tracce dei primi 50 conduitori della classifica assoluta ufficiale più quelle di conduitori soggetti a reclamo o segnalati da Ufficiali di Percorso e da Ufficiali di Gara. Potranno essere inoltre effettuati controlli a campione.

ART. 1.20 – 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 e la fine dei settori sono chiaramente indicati sul RB e segnalati sul posto con apposita cartellonistica. La velocità massima consentita è indicata sul RB. All'inizio dei settori VC ogni conduttore è tenuto a commutare il proprio tripmaster sulla funzione velocità istantanea. Nei tratti a velocità controllata il percorso è obbligato o segnalato. Al termine del settore, un cartello di fine velocità controllata indica il punto nel quale si rientra in modalità navigazione.

La verifica della velocità nei settori indicati, è effettuata a fine gara con lo scaricamento della traccia del GPS Tracky.

Il superamento del limite di velocità imposto è sanzionato con una penalità di 10 (dieci) minuti. Le penalità sono cumulabili per infrazioni commesse in diversi settori controllati.

ART. 1.21 – 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 comporta una penalità di 60 minuti.

ART. 1.22 – CONTROLLO ROAD-BOOK

Il controllo potrà essere effettuato da membri del Comitato Motorally, RMG, o da UdP da loro nominati e da Commissari di Gara.

I conduttori potranno essere controllati ai C.T. regolarmente segnalati, senza preavviso di cartelli segnalatori di controllo del R.B., oppure in apposite postazioni dove troveranno un'appropriata cartellonistica (cartello giallo e rosso, posizionati a discrezione dei verificatori) indicante il controllo del road-book.

I controlli potranno avvenire sia nei tratti di trasferimento che in Prova Speciale e potranno interessare tutti i piloti oppure solo alcuni, a campione.

I conduttori sono tenuti a fermarsi e sostare il tempo necessario per la verifica e ripartire solo dopo il via libera dei verificatori.

Al punto di controllo i conduttori dovranno essere posizionati sulla prevista nota del RB, con una tolleranza di due note in più o in meno rispetto alla stessa.

I conduttori che, per qualsiasi motivo, (anche rottura o malfunzionamento del PortaRB, rottura del rotolo cartaceo, rottura o malfunzionamento della strumentazione elettronica COMaster) non saranno trovati in regola, saranno penalizzati di 15 minuti.

I conduttori che non si fermeranno e non sosterranno il tempo necessario per la verifica saranno egualmente penalizzati di 15 minuti.

Ai conduttori non in regola sarà contestato il fuori-nota sul posto.

ART. 1.23 – PROVE SPECIALI (PS)

Le P.S. si suddividono in due categorie:

- fettuciate (cross test)
- linee di navigazione

Consistono in tratti osservati in cui viene rilevato il tempo di percorrenza.

Le caratteristiche delle P.S. devono essere precisate nel R.P. della gara.

Nelle prove in linea non è garantita la totale chiusura al traffico dei tratti interessati.

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

Le Prove Speciali Fettuciate possono essere cronometrate più volte durante la gara ma ai fini della classifica finale sarà conteggiato solo il miglior tempo fatto registrare da ogni pilota in una, quale che sia, delle prove, mentre saranno scartati i peggiori.

Solo in casi eccezionali (annullamento di una o più prove in linea o altri motivi rilevanti) la Giuria di Gara può decidere di tenere conto, ai fini della classifica finale, del tempo di più di una PS fettuciata.

ART. 1.24 – MARCIA IN SENSO CONTRARIO NELLE P.S. IN LINEA

Il conduttore che, per qualsiasi motivo, impegna il percorso di gara di una P.S. in senso contrario rispetto alla direzione di marcia prevista, (infrazione constatata visivamente da un UdP o mediante traccia GPS) è sanzionato con una ammenda di € 150 e/o una penalità di 60' a discrezione della Giuria.

ART. 1.25 – ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NELLE P.S. IN LINEA

Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione dovrà avvenire a velocità ridottissima e con la massima cautela. Il conduttore è inoltre tenuto, in questa fase, a rispettare le segnalazioni e le indicazioni degli Ufficiali di Percorso (UdP) dislocati sul posto. La mancata osservanza di queste disposizioni verificata visivamente o tramite traccia GPS, comporta una ammenda di € 150 e/o una penalità di 60' a discrezione della Giuria.

ART. 1.26 - ASSISTENZA TRA CONDUTTORI

In caso di infortunio e/o caduta di un concorrente sul percorso di gara, è fatto obbligo al conduttore che segue di rallentare e/o fermarsi e constatare se deve prestare soccorso oppure se l'incidente è di così lieve entità che il conduttore caduto e/o infortunato non necessita della sua presenza per un aiuto immediato. In caso di necessità, il conduttore soccorritore deve allertare immediatamente la Direzione Gara chiamando il numero telefonico "SOS RALLY" segnalando il numero di nota dell'accaduto. Nell'impossibilità di raggiungere telefonicamente la Direzione Gara egli deve proseguire ed allertare la prima postazione di controllo utile.

In ogni caso il conduttore deve riprendere la gara regolarmente e il suo tempo di sosta sarà rilevato dal Tracciatore GPS Tracky.

Immediatamente dopo l'arrivo dovrà recarsi in Direzione Gara e compilare il modulo "Richiesta abbuono" con tutti i dati richiesti. In particolare dovranno essere indicati il numero di nota relativo al luogo dell'accaduto, il numero di gara del/i pilota/i interessato e tutte le informazioni relative. Solo in questo caso si avvierà l'iter di accertamento che sarà esaminato in sede di Giuria sulla base dei riscontri effettuati dal Tecnico Traxx.

Il mancato soccorso, rilevato dal tracciatore, comporta una penalità di 60 minuti.

ART. 1.27 – INTERVENTO E SOCCORSO MEDICO IN PS

Nei casi di urgente necessità è possibile l'intervento, a PS in corso, dei medici di servizio con i mezzi in dotazione. L'intervento dovrà essere autorizzato dal Direttore di Percorso, dal Responsabile PS o da Tecnici RMG, (che, a loro volta potranno intervenire sul percorso) e avvenire con modalità tali da salvaguardare la sicurezza dei conduttori impegnati nella PS.

ART. 1.28 – PROVA DEL PERCORSO

È vietato ai conduttori iscritti ad una gara di provare o visionare, a piedi o con qualsiasi altro mezzo, il percorso di gara e le zone interessate dalle Prove Speciali in linea prima della gara stessa. A partire da 40 giorni prima della gara è fatto divieto a chiunque intenda parteciparvi, residenti compresi, di svolgere allenamenti o sopralluoghi di qualsiasi genere e con qualsiasi mezzo sul territorio del comune interessato dalla manifestazione e su tutti quelli confinanti con lo stesso. L'organizzazione, al fine di evitare abusi, dovrà predisporre un'adeguata sorveglianza delle zone interessate e tenere segreto il percorso.

I conduttori che violeranno queste norme saranno esclusi dalla manifestazione. Le PS Fettuciate possono essere visionate e percorse, a piedi, prima della gara.

ART. 1.29 – RITIRO

I conduttori che per qualsiasi motivo sono costretti al ritiro, sono tenuti a comunicarlo immediatamente alla Direzione Gara tramite il numero di telefono “SOS RALLY”

La comprovata inosservanza del presente articolo, comporta una ammenda di €150.

Ogni conduttore ritirato deve riconsegnare personalmente (o tramite assistenti/accompagnatori, in caso di impedimento per infortunio) alla Direzione Gara:

- Tabella di Marcia
- RB di gara completo
- Tracciatore GPS

Solo in questo modo potrà ritirare la propria licenza di conduttore.

ART. 1.30 - PREMI

Ogni manifestazione dovrà essere dotata di premi di merito per:

- i primi 3 (tre) classificati della classifica assoluta;
- i primi 3 (tre) classificati di ciascuna classe o Trofeo;
- i primi 3 (tre) classificati delle classifiche a squadre;

ART. 1.31 – DIRETTORE DI PERCORSO

Il Direttore di Percorso è nominato dal Comitato Motorally e svolge le seguenti funzioni:
Prima della manifestazione:

- Prende visione del percorso di gara e del Road-Book
- Approva il percorso, i tempi e gli orari di gara
- Indica le modifiche da apportare e gli interventi da effettuare in relazione a tratti pericolosi o con problemi di transitabilità
- Prende decisioni riguardo a percorso ridotto od alternativo per alcune classi e trofei
- Prende visione del piano di sicurezza e gestione e della gara, lo approva o indica le azioni necessarie per garantirne il regolare svolgimento

Durante la manifestazione:

- Presiede il Briefing Tecnico
- Coordina l'operato dei Tecnici RMG
- Collabora con il Direttore di Gara per il regolare svolgimento della manifestazione, ne segue lo sviluppo sul territorio in costante comunicazione con i responsabili organizzativi del percorso e delle PS e con lo stesso D.d.G.
- In caso di emergenza interviene ed adotta provvedimenti per garantire la sicurezza ed il regolare svolgimento della gara in accordo con il D.d.G.

ART. 1.32 – UFFICIALI DI PERCORSO (U.d.P.)

È considerato U.d.P. qualunque persona maggiorenne, tesserata della F.M.I. per l'anno in corso, che sia indicata in questa mansione dal Direttore di Gara.

ART. 1.33 – RALLY MANAGING GROUP (RMG)

Il Rally Managing Group (RMG) è il braccio operativo del Comitato Motorally sui campi di gara. È costituito da membri del Comitato Motorally e da Tecnici appositamente nominati.

Il RMG affianca e supporta i Moto Club organizzatori durante tutte le fasi di preparazione e svolgimento delle prove di campionato a loro affidate. Svolge funzioni di controllo e supervisione su Segreteria di Gara ed operazioni connesse prima e durante la manifestazione. Coordinati dal Direttore di Percorso, i tecnici RMG svolgono funzioni di controllo e supervisione su percorso di gara, Road-Book e gestione delle Prove Speciali in linea prima e durante la gara. Sono parte integrante del RMG la struttura medica che opera sui campi di gara, i tecnici addetti al servizio di Tracking e gli operatori del Centro Classifiche che sovrintendono e coordinano il lavoro dei cronometristi locali.

ART. 1.34 – SQUADRE

A - Squadre di Moto Club: sono iscritte e nominate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la F.M.I., senza alcuna aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro conduttori partenti appartenenti allo stesso Moto Club. La composizione delle squadre di Moto Club può essere modificata ad ogni gara.

B - Squadre di Team Indipendenti: devono essere composte da un minimo di tre ad un massimo di quattro conduttori partenti ed essere regolarmente affiliate alla FMI. Le squadre B-Team Indipendenti sono composte da 4 titolari e 2 riserve da dichiarare entro l'orario di chiusura delle OP della prima prova di Campionato Italiano e non possono essere modificate per tutta la durata del Campionato. Le riserve possono prendere il posto dei titolari solo quando questi ultimi non prendono il via alla manifestazione perché non presenti od infortunati.

Se la squadra di Team è composta interamente da piloti under 23 la composizione potrà variare di gara in gara senza vincoli di modifica.

Per la determinazione delle classifiche delle squadre, in ogni giornata di gara sarà sommato il punteggio realizzato da ogni componente nella classe di appartenenza. Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P. Sino a 30 minuti prima della partenza della manifestazione è possibile modificare la composizione della squadra in caso di impossibilità (tecnica o fisica) di uno dei componenti. Il conduttore sostituito non potrà prendere il via della gara.

Il Direttore Sportivo o il responsabile della Squadra deve compilare l'apposito modulo specificando quanto segue:

- classificazione e denominazione della squadra;
- codice/numero di affiliazione alla F.M.I.;
- sede legale e numero di telefono;
- nome, cognome e classe di appartenenza di ogni conduttore della squadra.

Per la determinazione delle classifiche delle squadre, in ogni giornata di gara sarà sommato il punteggio realizzato da ogni componente nella classe di appartenenza. Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

Le squadre A - Moto Club e B - Team Indipendenti possono essere composte da conduttori della stessa classe o di diverse classi. Un conduttore già iscritto in una squadra B - Team Indipendenti non può fare parte di una squadra A - Moto Club e viceversa.

Le Squadre dovranno iscriversi utilizzando solo gli appositi moduli, compilati chiaramente ed in modo completo, in sede di O.P.

ART. 1.35 – PUBBLICITA'

La Società che detiene il mandato Federale per la cura dell'immagine e la promozione del C.I.M.R. e C.I.R.T.T. , è l'unica abilitata ad autorizzare o proibire, a suo nome, ogni forma di pubblicità prima, durante e dopo lo svolgimento della gara. In mancanza di tale mandato Federale la gestione sarà demandata per il C.I.M.R. e il C.I.R.T.T. al Comitato Motorally.

Allo stesso modo la Società d'Immagine può imporre l'applicazione di adesivi con sponsorizzazioni della manifestazione nelle zone previste dal R.P.

Tali adesivi non potranno essere rimossi, coperti od occultati in nessuna maniera e nelle gare di più giorni andranno sostituiti in caso di danneggiamento.

Ai conduttori è concesso apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sul loro motociclo, purché non usurpi i diritti riservati al Comitato Motorally o all'Organizzazione.

Le dimensioni degli spazi pubblicitari che i piloti devono riservare all'organizzazione sono:

- C.I.M.R.: tabelle portanumero del motociclo;

- C.I.R.T.T.:

- pettorale conduttore (se previsto);
- tabelle portanumero motociclo;
- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio;
- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ciascuna fiancata porta numero

Nel caso che l'organizzazione preveda un pettorale (o porta numero da applicare all'abbigliamento di gara) il conduttore è obbligato ad indossarlo per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il conduttore deve chiederne la sostituzione all'organizzazione. È rigorosamente vietato coprire il pettorale o i portanumero con altri sponsor o adesivi.

ART. 1.36 – DIRITTI PUBBLICITARI E D'IMMAGINE

I conduttori, riconoscendo che dalla partecipazione alle gare possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente, con l'iscrizione alla manifestazione, che gli organizzatori dispongano del diritto esclusivo di utilizzazione del loro nome e della loro immagine individuale per tutto quello che concerne la loro partecipazione alla gara, così come il diritto di utilizzare le immagini della gara stessa.

Tutti i progetti di filmati corti, medi o lunghi metraggi, così come l'utilizzazione commerciale e non dell'immagine delle gare devono ricevere preventivamente l'autorizzazione del Comitato Motorally.

ART. 1.37 – VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI SULLA PUBBLICITA'

Nel caso un conduttore si rifiuti di apporre la pubblicità degli sponsor previsti dall'organizzazione, dovrà corrispondere agli organizzatori una tassa supplementare di importo pari a cinque volte l'ammontare della quota d'iscrizione (riferita alla tassa semplice) già versata per ogni gara del C.I.M.R. oppure del 100% della quota di iscrizione già versata in caso di gara di C.I.R.T.T.

ART. 1.38 – RECLAMI

Tutte le disposizioni riguardanti i reclami sono regolate dal capitolo XII del R.M.M. Solo per quanto riguarda i reclami contro la classifica provvisoria finale, sarà possibile procedere come segue:

1. al Commissario di Gara Delegato entro 30 minuti dalla sua esposizione
2. al Giudice Unico, con lettera raccomandata accompagnata dalla relativa tassa entro le 48 ore seguenti la sua esposizione.

ART. 1.39 – CLASSIFICHE DI CAMPIONATO

Per ogni giornata di gara, ai primi 15 conduttori di ogni classe o trofeo è attribuito un punteggio come segue:

25 pt al 1° classificato – 20 pt al 2° - 16 pt al 3° - 13 pt al 4° - 11 pt al 5° - 10 pt al 6° - 9 pt al 7° - 8 pt al 8° - 7 pt al 9° - 6 pt al 10° - 5 pt al 11° - 4 pt al 12° - 3 pt al 13° - 2 pt al 14° - 1 pt al 15°

Al termine dei campionati se due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, prevale chi ha ottenuto il maggiore numero di vittorie. A parità di vittorie prevale chi ha ottenuto i migliori piazzamenti. In caso di ulteriore parità prevale chi ha ottenuto il punteggio maggiore nell'ultima prova.

Se al termine dei campionati due o più squadre hanno lo stesso punteggio, prevale quella che ha ottenuto il punteggio maggiore nell'ultima prova.

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER CAMPIONATI

ART. 2 – CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

Il Campionato Italiano Motorally (CIMR) è costituito da prove della durata di un giorno.

Per la sua validità devono essere effettuate almeno 3 giornate di gara con punteggio assegnato.

ART. 2.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI – TITOLI ASSEGNATI

- A motocicli 2T fino a 50 cc e 4T fino a 125 cc (solo piloti under 18)
- AF - femminile conduttori di sesso femminile con motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata superiori a 50 cc
- B - 125 motocicli fino a 125 cc 2 tempi e oltre 125 e fino a 250 cc 4 tempi
- C - 250 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 2015

All'interno del CIMR 2015 si svolgono i seguenti Trofei:

- Trofeo Veterani – “Memorial Marco Badiali”

Aperto a conduttori amatori nati negli anni 1970 e precedenti, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Sono esclusi dal Trofeo tutti i conduttori già vincitori di un titolo italiano assoluto o di classe nelle specialità Enduro e Motorally. Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

- Trofeo Under 23

Aperto a conduttori nati nel 1992 e successivamente, partecipanti al CIMR, inseriti nelle diverse classi. Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni singola prova.

- Trofeo Sport

Aperto a conduttori in possesso di Licenza Amatoriale con motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata. Al Trofeo saranno ammessi solo coloro che non si siano mai classificati nei primi tre posti (di classe o assoluti) di qualsiasi campionato italiano nelle specialità Enduro e Motorally.

Punteggio assegnato come da classi di campionato e premiazione per i primi 3 classificati di ogni prova. I vincitori delle singole gare del Trofeo Sport avranno la possibilità, a loro discrezione, di richiedere ed ottenere da subito la licenza agonistica nazionale senza alcun costo aggiuntivo.

I primi tre classificati al termine del campionato non potranno, in futuro, richiedere la Licenza Amatoriale.

ART. 2.3 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

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

Le classi A, AF-femminile e G-1000 saranno considerate costituite con almeno 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 F-Marathon e AF-femminile: i conduttori saranno inclusi nelle classi corrispondenti alla cilindrata ed al tipo di motociclo

I conduttori appartenenti alle classi non costituite riceveranno ugualmente il punteggio di campionato relativo alla classe non costituita. Se nel complesso di tutte le prove di campionato non si arriverà al numero di 5 conduttori partecipanti, il punteggio sarà invalidato e nessuna classifica finale di classe sarà stilata. In questo caso i conduttori della classe soppressa risulteranno nella classifica finale della classe a cui sono stati accorpatisi.

ART. 2.4 – ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle prove di CIMR 2015 ogni partecipante dovrà obbligatoriamente utilizzare il modulo on-line accedendo al sito www.motorallyraidtt.it. Non saranno accettate modalità diverse di iscrizione.

L'iscrizione online è nulla se non accompagnata dal versamento della rispettiva tassa da effettuarsi mediante bonifico bancario intestato al Moto Club organizzatore entro la scadenza prevista.

I conduttori che si iscrivono o che regolarizzano la propria iscrizione oltre la data di scadenza, o che inviano moduli di iscrizione errati o incompleti, senza estremi del pagamento, o con estremi errati, dovranno versare una ammenda di € 50. Il pagamento dell'ammenda dovrà essere effettuato in occasione delle O.P. direttamente al C.G.D. che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota ritardatario che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara.

1. I conduttori iscritti ad una prova di CIMR, impossibilitati a presentarsi alle Operazioni Preliminari a causa di infortunio o malattia, dovranno fare pervenire alla segreteria RMG e al recapito del Moto Club organizzatore copia del certificato medico relativo entro 24 ore dall'orario di inizio delle OP. In questo caso sarà loro rimborsata la tassa di iscrizione.
2. I conduttori iscritti ad una prova di CIMR, impossibilitati a presentarsi alle OP per ragioni diverse da infortunio o malattia, sono tenuti a inviare comunicazione scritta alla segreteria RMG e al Moto Club organizzatore, entro 24 ore dall'inizio delle OP. In caso di omissione si applica una ammenda di €50. In questo secondo caso la tassa di iscrizione non sarà rimborsata.

3. I conduttori che invieranno l'iscrizione online senza versare la relativa tassa e che non si presenteranno alle OP saranno sanzionati con un ammenda di € 150. In caso di invio iscrizione senza pagamento non sarà ammessa alcuna giustificazione.

Il pagamento delle ammende di cui sopra, potrà essere effettuato entro il termine delle O.P. della gara successiva direttamente al C.G.D. che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara.

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

Le quote di iscrizione 2015 sono le seguenti:

- per i conduttori over 23 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di €85,00
- per i conduttori under 23 la quota d'iscrizione individuale per ogni giornata è di €45,00
- per i conduttori della classe AF-femminile la quota per ogni giornata è di € 45,00
- per i conduttori con Licenza Amatoriale (Trofeo Sport) la quota per ogni giornata è di € 55,00
- per le squadre A - Moto Club, la quota d'iscrizione per ogni giornata è di € 25,00
- per le squadre B - Team Indipendenti, la quota d'iscrizione per ogni giornata è di €60,00

ART. 2.5 – PARTENZE

L'Ordine di Partenza sarà così stilato:

Piloti Prioritari, classe A, AF-femminile, B-125, C-250, D-450, E-600, F-Marathon, G-1000, Trofeo Sport.

Saranno Piloti Prioritari i primi 50 della classifica assoluta della prova precedente che determina automaticamente l'ordine di partenza della successiva.

L'iscrizione ritardata rispetto alla scadenza prevista comporta la perdita del diritto di Pilota Prioritario con conseguente partenza come da classe di appartenenza (escluso piloti Top Ten).

In tutti i casi necessari a favorire la regolarità della gara, il Comitato Motorally si riserva la possibilità di ampliare di dieci o più unità l'elenco dei Piloti Prioritari. Solo per la prima gara dell'anno saranno Piloti Prioritari i primi 50 della classifica assoluta finale 2014 appositamente stilata.

I primi 10 classificati assoluti (Top Ten) dei campionati precedenti, saranno Piloti Prioritari per tutte le gare.

Se non classificati nella gara precedente saranno inseriti dalla 30° posizione dell'ordine di partenza in quella successiva.

Potranno inoltre essere inseriti tra i Piloti Prioritari e partire dalla 30° posizione in avanti, conduttori già titolati o dotati di rilevante curriculum sportivo ad insindacabile giudizio del Comitato Motorally.

I Piloti Prioritari partono con un intervallo di un minuto primo uno dall'altro.

Partenze di due conduttori al minuto per tutti gli altri.

Partenze di tre conduttori al minuto per il Trofeo Sport.

ART. 2.6 - 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 2014 per tutto l'anno (numeri fissi)
- da 11 a 79 - Piloti Prioritari
- da 81 a 89 - classe A
- da 91 a 99 - classe AF-femminile
- da 101 a 199 - classe B-125
- da 201 a 299 - classe C-250
- da 301 a 399 - classe D-450
- da 401 a 499 - classe E-600
- da 501 a 599 - classe F-Marathon
- da 601 a 699 - classe G-1000
- da 701 a 799 - Trofeo Sport

Nelle singole classi, l'assegnazione del numero di gara sarà corrispondente all'ordine di iscrizione. Tabelle e numeri di gara saranno forniti ai piloti dal RMG nel formato e nelle dimensioni preventivamente approvate dal Comitato Motorally. Ogni conduttore è tenuto ad applicare in maniera chiara e visibile tabelle e numeri sul proprio motociclo prima di accedere alle Verifiche Tecniche.

ART. 2.7 – PERCORSO RIDOTTO / VARIANTI DI PERCORSO

Per motivi di sicurezza e di regolarità delle gare potranno essere inserite delle varianti riservate ad alcune classi o trofei a discrezione del Direttore di Percorso. I piloti designati Prioritari non potranno accedere alle varianti di percorso ad eccezione di quelli appartenenti alle classi AF e G-1000

ART. 2.8 – CLASSIFICHE

Le classifiche esposte al termine di ogni prova sono da considerarsi officiose e diverranno ufficiali alle ore 24.00 del mercoledì successivo. Il Commissario Delegato invierà i documenti per l'omologazione entro la giornata del giovedì successivo la gara. Le classifiche finali di gara saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi di secondo. Ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i conduttori, se classificati nei primi quindici, prenderanno i punteggi previsti per ogni prova. Al termine di ogni giornata di gara dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

- Assoluta generale, Classe A, classe AF-femminile, classe B-125, classe C-250, 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. 2.9 – CONTESTAZIONI

1. Al Commissario Delegato entro 30 minuti dalla loro esposizione
2. A mezzo posta elettronica, inviando richiesta scritta indicante motivazioni e circostanze della contestazione a:
Segreteria RMG - gabriella.bagnaresi@federmoto.it entro e non oltre le ore 24.00 del martedì successivo alla gara.

Ogni contestazione pervenuta sarà oggetto di indagine supplementare, con verifica della traccia GPS, controllo dei cronologici di passaggio e testimonianze di U.d.G. e U.d.P. In caso di errore accertato le classifiche provvisorie saranno riviste di conseguenza e pubblicate ufficialmente sul sito del campionato www.motorallyraidtt.it entro la scadenza prevista (ore 24 del mercoledì successivo alla gara)

Art. 2.10 - RECLAMI

Tutte le disposizioni riguardanti i reclami sono regolate dal capitolo XII del R.M.M. Per quanto riguarda i soli reclami contro le classifiche ufficiali pubblicate sul sito del campionato alla scadenza prevista, questi dovranno essere inoltrati al GUF - Giudice Unico Federale (presso Federazione Motociclistica Italiana – Viale Tiziano 70 – 00196 ROMA) con lettera raccomandata accompagnata dalla relativa tassa di €. 200,00 entro e non oltre le ore 24.00 del venerdì successivo la gara.

ART. 2.11 – CONTRIBUTO FEDERALE

Il Comitato Motorally utilizzerà il contributo federale che ammonta ad euro **6.500,00** per ogni prova di CIMR, per la fornitura dei seguenti servizi e la copertura delle seguenti spese:

- realizzazione Road-Book di gara
- gestione Centro Classifiche
- gestione tracciatura e monitoraggio Sporttraxx GPS Tracky
- gestione ponte radio e comunicazioni
- verifica RMG del percorso di gara prima e dopo la stampa del RB;
- collaborazione RMG per iscrizioni e Segreteria di Gara durante la manifestazione;
- compenso, rimborso spese viaggio e soggiorno dell'equipe medica RMT delegata a seguire l'intero campionato;
- rimborso spese viaggio e soggiorno del personale responsabile del Centro Classifiche;
- rimborso spese viaggio e soggiorno dei responsabili monitoraggio GPS Sporttraxx
- rimborso spese viaggio e soggiorno tecnici RMG

ART. 2.12 – PARCO CHIUSO

Il Parco Chiuso (PC) è una zona appositamente recintata e sorvegliata allestita per accogliere i motocicli al termine della gara. Alla fine di ogni manifestazione tutti i motocicli giunti regolarmente al traguardo saranno soggetti al regime di Parco Chiuso fino a 30 minuti oltre l'orario teorico di arrivo dell'ultimo conduttore del CIMR. I piloti del Trofeo Sport sono esclusi dall'obbligo del Parco Chiuso

Al PC avranno accesso soltanto i conduttori e limitatamente al tempo strettamente necessario per depositarvi il proprio motociclo e riprenderlo alla scadenza dello stesso. Nessun'altra persona, ad eccezione dei Commissari di Gara, del D.d.G. e degli Ufficiali di Gara a ciò preposti, potranno accedere al P.C.

Nel P.C. è assolutamente vietato eseguire lavori di qualsiasi genere sul proprio motociclo o toccare il motociclo di un altro concorrente. La violazione a queste norme comporta l'esclusione dalla classifica. La mancata osservanza del P.C. comporta l'esclusione dalla classifica.

ART. 2.13 - PREMIAZIONI

La cerimonia di Premiazione si tiene entro 90 minuti dall'arrivo dell'ultimo concorrente con obbligo di presenza dei primi tre piloti di ogni classe e trofeo come da classifiche ufficiose esposte. In caso di assenza si applica una ammenda di € 100. Il ritardo della cerimonia rispetto all'orario previsto annulla l'obbligo di presenza alla stessa.

Il pagamento dell'ammenda deve essere effettuato entro il termine delle O.P. della gara successiva direttamente al C.G.D. che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento dell'ammenda, sarà escluso dalla gara. In caso di gravi e giustificati motivi un pilota può presentare domanda scritta di esenzione dall'obbligo di presenza al podio al Commissario di Gara Delegato, che si riserva di esaminare ed eventualmente accogliere la richiesta.

In ogni caso i premi saranno consegnati esclusivamente ai conduttori presenti.

RIEPILOGO SANZIONI CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

	ART.	DESCRIZIONE	PENALITA'	AMMENDA
1	1.6	MANCATA DOTAZIONE DI SICUREZZA (TELEFONO)	10'	
2	1.7	SMARRIMENTO TABELLA DI MARCIA	5'	
3	1.7	ALTERAZIONE TABELLA DI MARCIA	ESCLUSIONE	
4	1.8	SUPERAMENTO TEMPO MASSIMO	ESCLUSIONE	
5	1.9	MANCATA RESTITUZIONE ROAD-BOOK		€ 350.00
6	1.9	MANCANZA STRUMENTAZIONE PER NAVIGAZIONE	NO PARTENZA	
7	1.9	UTILIZZO DI SPOSITIVO GPS NON AUTORIZZATO	ESCLUSIONE	
8	1.9/2.4	INVIO ISCRIZIONE OLTRE LA SCADENZA		€ 50.00
9	1.11	DANNEGGIAMENTO, PERDITA O ROTTURA TRACKY	ESCLUSIONE	€ 150.00
10	1.11	MANCATA FITTID, MANOMISSIONE, ABBANDONO E CESSIONE TRACKY	ESCLUSIONE	
11	1.12	MANCATA PRESENZA AL BRIEFING	3'	
12	1.13	AFFIAMENTO MOTOPE IN ZONA PARTENZA RITARDATA PARTENZA A SPINTA	1'	
13	1.13	RITARDO ALLA PARTENZA	1' x ogni minuto di ritardo fino a 15'	
14	1.13	RITARDO ALLA PARTENZA OLTRE I 15'	ESCLUSIONE	
15	1.14	ASSISTENZA NON CONSENTITA	ESCLUSIONE	
16	1.15	TRASPORTO CARBURANTE FUORI DAL SERBATOIO OMOLOGATO	ESCLUSIONE	
17	1.15	RIFORNIMENTO FUORI DALLE AREE AUTORIZZATE	ESCLUSIONE	
18	1.16	TAGLIO DI PERCORSO	60'	
19	1.17	ANTICIPO AL C.O. OLTRE 15' (Escluso quello di arrivo)	ESCLUSIONE	
20	1.17	MANCATO TRANSITO CONTROLLO ORARIO	ESCLUSIONE	
21	1.18	MANCATO TRANSITO CONTROLLO A TIMPRO (CT)	60'	

22	1.18	MANCATA FERMATA AL CT	5'	
23	1.20	SUPERAMENTO LIMITE VELOCITA' CONTROLLATA	10'	
24	1.21	MANCATA TRANSITO CONTROLLO VOLANTE (CV)	60'	
25	1.22	FUORI NOTA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'	
26	1.22	MANCATA FERMATA CONTROLLO ROAD-BOOK	15'	
27	1.24	MARCIA IN SENSO CONTRARIO IN PS	60'	€ 150.00
28	1.25	RIENTRO SUL PERCORSO INDISCIPLINATO	60'	€ 150.00
29	1.25	MANCATA OSSERVANZA SEGNALAZIONI U. d.P.	60'	€ 150.00
30	1.28	MANCATA SOCCORSO	60'	
31	1.28	PROVA DEL PERCORSO	ESCLUSIONE	
32	1.29	MANCATA COMUNICAZIONE DEL RITIRO		€ 150.00
33	1.38	RIFIUTO PUBBLICITA' SPONSORS GARA	5 VOLTE LA TASSA DI ISCRIZIONE	
34	2.4	MANCATA E INGIUSTIFICATA PRESENZA ALLE OP		€ 50
35	2.4	MANCATA VERSAMENTO TASSA DI ISCRIZIONE + MANCATA PRESENZA ALLE OP		€ 150
36	2.12	NO MOTO IN PARCO CHIUSO	ESCLUSIONE	
37	2.13	NON PRESENZA ALLA PREMIAZIONE		€ 100.00
38	4.1	NO TARGA ORIGINALE	ESCLUSIONE	
39	4.3	SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE	ESCLUSIONE	
40	4.5	SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOOMETRICA IN GARA - OL TRE 1 dB	1'	
41	4.5	SUPERAMENTO LIMITI PROVA FONOOMETRICA IN GARA - OL TRE 1 dB - SECONDA INFRAZIONE	ESCLUSIONE	

In caso di più infrazioni, diverse o ripetute, le penalità e le ammende previste si sommano.

ART. 3 – CAMPIONATO ITALIANO RAID TUTTO TERRENO

Il Campionato Italiano Raid Tutto Terreno (C.I.R.T.T.) è costituito da prove di più giornate di gara (tappe). Modalità e costi di iscrizione, caratteristiche e durata di ogni gara sono indicate nel RP delle singole manifestazioni.

ART. 3.1 – CLASSI – TITOLI ASSEGNATI

- RT A - Assoluta Generale
- RT 1 – motocicli come da classe B CIMR (vedi art. 2.1)
- RT 2 – motocicli come da classe D CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t da 126 a 250 cc
- RT 3 – motocicli come da classe E CIMR (vedi art. 2.1) + motocicli 2t oltre 250cc
- RT 4 – motocicli come da classi A-F-G CIMR (vedi art. 2.1)
- RT F – partecipanti di sesso femminile con qualsiasi motociclo
- 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. 3.2 - COSTITUZIONE DELLE CLASSI

Vale art. 2.3.

In caso di mancata costituzione delle classi RT4 e RTF i conduttori saranno inclusi nelle classi relative alla cilindrata ed al tipo di motociclo. In caso di mancata costituzione della classe RT3 i conduttori saranno inglobati nella classe RT2

ART. 3.3 - ORDINE DI PARTENZA

Come da RP della manifestazione.

ART. 3.4 – PARCO CHIUSO

Vale art. 2.9.

Nelle prove di CIRT T il Parco Chiuso sarà attivo solo all'arrivo dell'ultima tappa

ART. 3.5 – PREMIAZIONE

Vale articolo 2.10

ART. 3.6 – PENALITA' FORFETARIA

Questa penalità, prevista solo per il C.I.R.T.T. permette al conduttore costretto al ritiro o escluso dalla classifica di tappa di continuare la gara, sia pure fortemente penalizzato. La penalità forfetaria si applica assegnando al conduttore penalizzato il tempo dell'ultimo classificato della tappa in oggetto maggiorato di 3 (tre) ore.

La penalità forfetaria sarà applicata al massimo una volta per tappa in tutti i casi previsti dalla tabella riepilogativa delle penalità di CIRT T.

Il conduttore che incorrerà in più di una penalità forfetaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.

ART. 4 - REGOLAMENTO TECNICO MOTORALLY

Per quanto non contemplato dalle seguenti Norme Tecniche, valgono, in quanto applicabili, le norme del Regolamento Tecnico dell'annesso di specialità Enduro.

ART. 4.1 – TARGA

È obbligatoria la presenza della targa originale, fissata in modo permanente sul motociclo per tutta la durata della manifestazione. Qualora risulti mancante è prevista l'esclusione dalla classifica del relativo conduttore.

Non è ammessa la targa "Prova". Il motociclo deve essere dotato di cavalletto di sostegno permanente che sia in grado di sostenerlo.

ART. 4.2 – PUNZONATURA MOTOCICLI

Durante le verifiche tecniche saranno punzonati i seguenti particolari:

- telaio
- motore: testa, cilindro/i, carter (solo CIRT T)
- terminale di scarico

Nelle gare di CIRT T è possibile punzonare un motore di scorta oltre a quello montato sul motociclo con gli stessi criteri.

ART. 4.3 – SOSTITUZIONE PARTI PUNZONATE

CIMR: i particolari punzonati possono essere riparati ma non sostituiti pena l'esclusione. Nel caso in cui la manifestazione alla quale il conduttore è iscritto sia composta di due giornate di gara consecutive è ammessa la sostituzione di tutte le parti punzonate alle O.P. già effettuate il primo giorno. In tale caso il conduttore dovrà chiedere al C.T. addetto, pena l'esclusione dalla seconda giornata di gara, di verificare e punzonare nuovamente, durante le O.P. relative al secondo giorno di gara, le parti sostituite.

CIRTI: i particolari punzonati possono essere riparati

- Il telaio non può essere sostituito
- Il motore può essere sostituito con quello di scorta regolarmente punzonato
- Terminale di scarico e marmitta possono essere sostituiti al termine di ogni giornata di gara (tappa), previo nuova verifica e punzonatura della parte sostituita. Tale sostituzione può avvenire solo se, visionati dal Commissario Tecnico, vengono giudicati tecnicamente non riparabili, che potrà effettuare tale valutazione anche a posteriori rispetto al momento della loro sostituzione. Al fine di permettere ciò è obbligo del conduttore consegnare al C.T. il terminale di scarico e la marmitta, sostituite alla fine della giornata di gara, contestualmente alla nuova verifica e punzonatura. Nel caso in cui non siano rispettate dal conduttore le predette formalità lo stesso sarà escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara (tappa) alla quale ha preso parte con il terminale di scarico non punzonato.

ART. 4.4 – CILINDRATA DEL MOTOCICLO

La cilindrata del motociclo è dichiarata dal conduttore, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara.

ART. 4.5 – PROVA FONOMETRICA

La Prova Fonometrica verrà effettuata con la procedura metodo "2METERMAX".

Limite controllo fonometrico: 112 dB/A. Tolleranza a fine gara: + 1 dB/A

Sarà effettuata a campione con estrazione a sorteggio durante le Verifiche Tecniche, ed a campione, a discrezione dei Commissari Tecnici durante la giornata di gara.

ART. 4.6 – 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

- **AXY:** X 250R – XY 400 – X 400R
- **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
- **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
- **YAMAHA:** WR 250 R – TT (tutti i modelli)

2. motocicli di qualsiasi tipo e cilindrata immatricolati fino al 31/12/1999
3. motocicli fino a 125cc 4T
4. motocicli elettrici

Per quanto al punto 1, i seguenti particolari devono rimanere originali, così come prodotti dal costruttore:

- il motore completo;
- il sistema di alimentazione (carburatore/iniezione) e la scatola filtro;
- il sistema di accensione e l'alternatore;
- il sistema di avviamento;
- il telaio;
- la forcella anteriore;
- il forcellone posteriore e relativo sistema di leveraggio;
- l'ammortizzatore posteriore;
- i freni (dischi, gruppo porta pistoncini);

Per quanto non espressamente indicato, sono ammesse modifiche o sostituzioni purchè in regola con il Codice della Strada.

Per quanto al punto 2 e 3 sono ammesse modifiche purchè in regola con il Codice della Strada ed in conformità con quanto riportato sulla Carta di Circolazione del motociclo.

ART. 4.7 – QUAD

Vedi Regolamento Tecnico di specialità Quad-Baja