

**Campionato del Mondo FIM
Cross-Country Rallies
Annessi**

2013

Sommario

Appendice 080 Campionato Mondiale FIM Cross-Country Rallies	1 - 61
Terminologia e definizioni.....	62 - 65
Sommario delle penalità.....	66 - 69
Pagina Road Book.....	70 - 71
Simboli del Road Book	72
1. Regolamento Tecnico FIM dei Cross-Country Rallies.....	73 - 136

**Gli articoli modificati dal 1.1.2013 sono evidenziati
in grassetto / rosso**

**EDIZIONE
2013**

ANNESSO 080
CAMPIONATO DEL MONDO FIM CROSS-COUNTRY RALLIES

080.1	GENERALITA'	
	080.1.1	Campionato del Mondo FIM Cross-Country Rallies e Premiazioni FIM
	080.1.2	Eleggibilità delle manifestazioni
	080.1.3	Diritti TV, diritti sponsor e logo del Campionato
	080.1.4	Manifestazioni annesse
080.2	UFFICIALI E PROCEDURE	9
	080.2.1	Generalità
	080.2.2	Ufficiali detentori di una licenza FIM
	080.2.3	Giurisdizione
	080.2.4	Giuria Internazionale FIM
	080.2.4.1	Verbali di riunione della Giuria Internazionale
	080.2.5	Il Presidente di Giuria FIM
	080.2.6	Il Secondo Membro di Giuria FIM
	080.2.7	Il Terzo Membro di Giuria FMNR
	080.2.8	Delegato Tecnico FIM
	080.2.9	Rappresentante CRT
	080.2.10	Direttore di Gara
	080.2.11	Commissario Tecnico
	080.2.12	Cronometristi
	080.2.13	Commissario Responsabile dell'Ambiente
	080.2.14	Capo del Servizio Medico (CMO)
	080.2.15	Ufficiale incaricato delle relazioni con i concorrenti (CRO)
	080.2.16	Trasporto e alloggio degli Ufficiali FIM
080.3	REGOLAMENTO PARTICOLARE E ASSICURAZIONE	15
080.4	ISCRIZIONI	16
080.5	ASSICURAZIONE	17
080.6	CONCORRENTI ISCRITTI	
	080.61	Numeri di partenza
080.7	MOTOCICLI – CATEGORIE E ALTRE SPECIFICHE	
	080.7.1	Categorie
	080.7.1.1	Campionato del Mondo 450cc
	080.7.1.2	Quads
	080.7.1.3	Femminile
	080.7.1.4	Junior
	080.7.1.5	Oltre 450cc
	080.7.2	Cambio di motore

	080.7.3	Numero dei motori	20
	080.7.4	Identificazione	21
	080.7.5	Avvertenze	21
080.8	VERIFICHE TECNICHE E SPORTIVE		
	080.8.1	Verifiche Sportive.....	22
	080.8.2	Ispezioni Tecniche Preliminari.....	22
	080.8.2.1	Marchature.....	22
	080.8.2.2	Controllo fonometrico.....	23
	080.8.3	Verifiche Tecniche durante la manifestazione	23
	080.8.4	Verifiche Tecniche alla fine della manifestazione.....	24
080.9	CARBURANTE.....		25
080.10	QUARTIER GENERALE DEL RALLY.....		25
	080.10.1	Giornale.....	26
080.11	ROAD BOOK E NAVIGAZIONE.....		26
	080.11.1	Itinerario Ufficiale.....	26
	080.11.2	Funzionamento del GPS.....	27
	080.11.3	Penalità.....	27
	080.11.4	Road Book.....	28
	080.11.5	Sblocco del GPS.....	28
	080.11.6	Procedure di Controllo.....	29
080.12	PERCORSO.....		29
080.13	TAPPE.....		30
080.14	SUPER SPECIALE (SSS).....		30
080.14.1	SUPER SPECIALE SPETTACOLO (SSSS)		
080.15	SETTORI SELETTIVI (SS).....		31
	080.15.1	Partenza SS.....	32
	080.15.2	Arrivo SS.....	32
080.16	ZONE A VELOCITA' CONTROLLATA.....		33
	080.16.1	Inizio zona a velocità controllata.....	34
	080.16.2	Zona a velocità controllata.....	35
	080.16.3	Fine zona a velocità controllata.....	35
	080.16.4	Zone successive con limiti differenti.....	35

080.17	ORDINE PARTENZA.....	37
080.17.1	Generalità.....	37
080.17.2	Super Speciale.....	37
080.17.3	Prima Tappa.....	37
080.17.4	Seconda Tappa e Tappe seguenti.....	37
080.17.5	Ultima Tappa.....	38
080.17.6	Partenza Collettiva.....	38
080.17.7	Riclassificazione.....	38
080.17.8	Mancata Partenza o Abbandono di una Speciale / Tappa.....	38
080.17.9	Motocicli non in condizione di partire.....	39
080.18	ASSISTENZA, RIMORCHIO E RIFORNIMENTO	
080.18.1	Generalità.....	39
080.18.2	Assistenza Autorizzata.....	39
080.18.3	Assistenza Vietata.....	40
080.18.4	Rifornimento/Autonomia	
080.18.4.1	Autonomia	
080.18.4.1	Rifornimento durante un Settore Selettivo	
080.18.4.1	Rifornimento durante una tappa e al Bivacco	
080.19	TABELLA DI MARCIA	41
080.20	ZONE DI CONTROLLO.....	41
080.21	CONTROLLI ORARI.....	44
080.21.2	Tempo Massimo Consentito	45
080.21.2	Modifica del Tempo Massimo Consentito.....	46
080.22	CONTROLLI DI PASSAGGIO.....	46
080.22.1	Tempo di chiusura dei controlli di passaggio	
080.22.2	Chiusura del Controllo di Passaggio (CP).....	46
080.22.3	Penalità per mancato CP.....	46
080.23	RAGGRUPPAMENTO.....	46
080.24	PENALITA' STABILITE (FP) / PENALITA' SPORTIVE (SP)....	47
080.25	PARCO CHIUSO.....	47
080.25.1	Principi.....	47
080.25.2	Accesso.....	48
080.25.3	Regole.....	48
080.26	BIVACCO	48
080.26.1	Bivacco senza assistenza.....	49
080.27	EQUIPAGGIAMENTO MEDICO.....	49

080.27.1	Kit Medico di Pronto Soccorso.....	50
080.28	EQUIPAGGIAMENTO DI SOPRAVVIVENZA.....	50

080.29	EQUIPAGGIAMENTO DI SICUREZZA.....	51
080.29.1	Equipaggiamento Obbligatorio di Sicurezza	51
080.29.2	Equipaggiamento di Sicurezza Facoltativo.....	53
080.29.3	Equipaggiamento vietato.....	53
080.30	AMBIENTE	54
080.31	CRONOMETRAGGIO - Strumenti di Cronometraggio	54
080.32	RITIRO – SQUALIFICA.....	55
080.33	CHIUSURA DEL PERCORSO.....	55
080.34	CLASSIFICA.....	56
080.34.1	Generale.....	56
080.34.2	Definizioni delle varie classifiche.....	56
080.34.3	Formato dei risultati giornalieri.....	57
080.34.4	Formato dei risultati alla fine della manifestazione.....	57
080.34.5	Approvazione dei Risultati.....	58
080.34.6	Affissione.....	58
080.34.7	Risultati del Campionato.....	59
080.35	RECLAMI – RICORSI.....	60
080.36	CERIMONIA DI PREMIAZIONE.....	60
080.37	CERIMONIA ANNUALE DI PREMIAZIONE FIM.....	61

DEFINIZIONE DI “CROSS-COUNTRY RALLY”

Un Cross-Country Rally è un evento sportivo che ha luogo su vari tipi di terreno ed ha lo scopo di mettere alla prova l'abilità e la resistenza dei concorrenti, e l'affidabilità dei loro veicoli.

Responsabilità e Condizioni Generali

Tutti i piloti, le Squadre, gli ufficiali e altri componenti partecipanti al Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies e alle Premiazioni FIM (da qui in poi denominate collettivamente “Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies”) si impegnano, per conto proprio, dei propri impiegati e agenti, ad osservare tutte le disposizioni in vigore, riguardanti:

1. Codice Sportivo FIM
2. Appendice FIM dei Cross-Country Rallies
3. Regolamento Tecnico FIM dei Cross-Country Rallies
4. Codice Disciplinare e di Arbitraggio FIM
5. Codice Ambientale FIM
6. Codice Medico FIM
7. Codice FIM Anti-Doping
8. Annuario FIM
9. Libro di Lavoro per gli Organizzatori FIM

Così come completate e modificate di volta in volta (da qui in poi denominate collettivamente «Appendici FIM dei Cross-Country Rallies»).

E' responsabilità di ogni pilota e/o team di assicurarsi che tutte le persone coinvolte con la loro iscrizione osservino in ogni momento le Appendici dei FIM Cross-Country Rallies.

Chiunque sia in relazione in qualsiasi modo con l'iscrizione di un motociclo o sia presente con un qualsiasi titolo nell'area tecnica e amministrativa, così come al bivacco, deve avere sempre con sé un appropriato lasciapassare.

Le azioni che verranno giudicate dagli ufficiali responsabili come contrarie alle Appendici del FIM Cross-Country Rallies – o contrarie allo spirito sportivo o ai migliori interessi dello sport o della manifestazione in questione – saranno soggette alle azioni disciplinari, come previsto dal Codice Disciplinare e di Arbitraggio.

L'interpretazione del presente Annesso e del Regolamento Supplementare (SR) è responsabilità del CRT (vedi Art. 4 del Codice Sportivo FIM). Ogni questione non prevista in questo annesso, sarà soggetta ad interpretazione da parte della Giuria Internazionale.

080.1 GENERALITA'

080.1.1 Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies e Cerimonia di premiazione

Il Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies è organizzato secondo le regole delle Appendici FIM dei Cross-Country Rallies e il Codice Sportivo FIM.

Il Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies e le Premiazioni FIM hanno luogo ogni anno ed includono i seguenti titoli/categorie:

Campionato del Mondo FIM:

- Campionato del Mondo FIM di Cross-Country Rallies 450cc, per piloti e costruttori.

Premiazioni FIM:

- Coppa del Mondo FIM di Cross-Country Rallies – Quads, per Piloti
- Coppa del Mondo FIM di Cross-Country Rallies – Femmine, per piloti
- Coppa del Mondo FIM di Cross-Country Rallies, Junior per piloti
- **Coppa del Mondo FIM di Cross-Country Rallies, oltre 450cc** per piloti

Una manifestazione FIM di Cross-Country Rallies, salvo eccezioni obbligatoriamente approvate dal CRT, è sempre aperta alle cinque categorie sopra menzionate.

Il numero totale di eventi registrati nel calendario del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, salvo eccezioni obbligatoriamente approvate dal CRT, è di minimo quattro e massimo otto.

080.1.2 Eleggibilità degli Eventi

Il termine ultimo per le iscrizioni nel calendario del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country è il 31 gennaio di ogni anno (per il calendario dell'anno seguente) secondo gli standards generali della FIM.

Verrà data priorità alle manifestazioni appartenenti alla Coppa del Mondo FIA di Cross-Country Rallies, poi alle manifestazioni miste per auto e motocicli.

Saranno richiesti due anni di esperienza nell'organizzazione di un evento per sottoporre una candidatura al calendario del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies.

Prima di essere accettato, ogni nuovo evento candidato sarà valutato dalla FIM, che terrà conto del rapporto d'ispezione, della qualità della manifestazione e degli eventi esistenti nel Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies.

Le spese di questa valutazione saranno completamente a carico dell'organizzazione richiedente.

Le manifestazioni dovranno avere una durata minima di quattro giorni (o cinque giorni con una Super Speciale). La durata massima non dovrà eccedere i 20 giorni. Fra i due eventi, dovrà essere osservato un intervallo sufficiente, salvo particolari condizioni, sotto dispensa della Commissione Esecutiva FIM.

Prima dell'inizio del Campionato, il CRT organizzerà una riunione obbligatoria per gli organizzatori, al fine di spiegare le nuove regole e il protocollo. Un Organizzatore che non sia presente a questa riunione riceverà un'ammenda di 580 Euro e la sua manifestazione verrà esclusa dal calendario del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies dell'anno successivo.

Le manifestazioni valide per il Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies dovranno recare in tutta la loro pubblicità e su tutti i documenti riguardanti l'evento, il titolo "Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies".

080.1.3 Diritti TV, Titolo Sponsor e logo del Campionato

Il Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies può venire legato per contratto ad uno "Sponsor Principale". La FIM informerà tutti gli organizzatori con sufficiente anticipo.

Il marketing dei diritti TV sarà negoziato ogni anno fra il Dipartimento FIM di Marketing & Comunicazioni e l'Organizzazione. Il diritto di sponsor principale del Campionato appartiene alla FIM.

080.1.4 Corse annesse

Durante l'evento di un Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, possono essere autorizzate delle corse annesse.

Queste corse annesse devono comunque sempre ricevere a priori l'autorizzazione della FIM.

L'autorizzazione da parte della FIM non implica né include nessun coinvolgimento e/o responsabilità della FIM per queste corse/attività annesse che non sono svolte sotto l'egida e la responsabilità della FIM.

Deve sempre essere data priorità al Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies.

Se necessario, la Giuria Internazionale FIM può modificare l'orario di queste corse annesse e/o annullarle.

080.2 UFFICIALI E PROCEDURE

080.2.1 Generalità

La manifestazione sarà supervisionata da una Giuria Internazionale FIM composta in conformità alle disposizioni dell' Art. 50.1 del Codice Sportivo FIM.

La FIM e le FMN dovranno nominare degli ufficiali, di cui possono completamente giustificare l'integrità e l'attitudine per la posizione. Questi ufficiali devono essere in possesso di una licenza FIM valida per la specialità e relativa funzione.

L' ufficiale non può essere un concorrente, meccanico, sponsor, assistente o promoter all'interno della manifestazione.

Alla prima Riunione di Giuria FIM il Direttore di Gara dovrà presentare al Presidente di Giuria FIM una lista di tutti gli Ufficiali, dei quali dovrà essere indicato il numero di licenza nazionale o internazionale. Le persone indicate su quella lista saranno considerate come giudici di fatto.

Tutti gli ufficiali dovranno rimanere operativi e disponibili con tutto l'equipaggiamento richiesto per l'evento sul posto, entro il tempo limite previsto per elevare un reclamo/ricorso.

080.2.2 - Ufficiali con licenza FIM

I seguenti ufficiali devono essere in possesso di una licenza FIM valida:

- Presidente di Giuria FIM, Membri di Giuria FIM, Delegati Tecnici FIM
- Direttore di Gara e suo assistente
- Commissario Tecnico FMNR e suo assistente
- Delegato Medico FIM e Delegato FIM all'Ambiente
- Commissario FMNR responsabile all'Ambiente
- Ufficiale a capo del Servizio Medico (CMO)
- Cronometrista

080.2.3 Giurisdizione

Ad eccezione della Giuria Internazionale FIM, tutti i detentori di licenza FIM, possessori di un lasciapassare FIM, ufficiali e loro assistenti, e tutte le altre persone coinvolte nella manifestazione sono soggette all'autorità del Direttore di Gara.

080.2.4 Giuria Internazionale FIM

Il Presidente di Giuria e il secondo membro di Giuria sono nominati dalla FIM.

Il terzo membro di Giuria è nominato dalla FMNR.

Se i due Membri di Giuria nominati dalla FIM sono impossibilitati ad arrivare alla manifestazione in tempo, la FIM deciderà la loro sostituzione.

La Giuria Internazionale FIM esercita controllo supremo sulla manifestazione, in rispetto all'applicazione dei Codici FIM, regolamenti FIM e SR, che deve rettificare. Di conseguenza, i Membri della Giuria sono responsabili solo nei confronti della FMNR e/o della FIM. Sono responsabili della corretta applicazione delle regole sportive durante la manifestazione, in cui hanno funzione di supervisione e disciplinare.

La Giuria Internazionale FIM non ha alcuna responsabilità per quanto riguarda l'organizzazione della manifestazione.

La Giuria Internazionale FIM è l'unico organo disciplinare della manifestazione, competente a giudicare i reclami nel corso della manifestazione.

La Giuria Internazionale FIM pronuncia sanzioni secondo le disposizioni del Codice Disciplinare e di Arbitraggio FIM.

Le decisioni della Giuria Internazionale FIM sono basate su una semplice questione di maggioranza. Nel caso di ex equo, il Presidente eserciterà un voto preponderante.

Tutte le decisioni della Giuria Internazionale FIM necessarie per lo svolgimento della manifestazione, così come i risultati, devono essere pubblicati nel più breve tempo possibile e nella lingua ufficiale della FIM.

080.2.4.1 Verbalì delle Riunioni della Giuria Internazionale

I verbalì devono essere scritti in entrambe le lingue ufficiali FIM, a meno che la Giuria sia d'accordo di accettarli in una sola lingua ufficiale. Devono essere preparati dalla Segreteria della Giuria e devono venire firmati dal Segretario e dal Presidente di Giuria FIM.

Una copia di questi verbalì deve essere inviata all'Amministrazione FIM entro 72 ore dalla fine della manifestazione.

I verbalì devono indicare in dettaglio tutte le penalità inflitte; le decisioni prese su ogni reclamo presentato (copie delle quali devono essere allegate); i dettagli di ogni incidente che possa essere occorso; ogni possibile irregolarità osservata, così come l'opinione della Giuria Internazionale riguardante il successo dell'organizzazione ed ogni possibile nota che consideri degna di essere menzionata.

080.2.5 Il Presidente di Giuria FIM

Deve assicurarsi che le decisioni prese dalla Giuria Internazionale FIM siano conformi alle regole del Codice Sportivo della FIM, ai regolamenti pubblicati dalla FIM e al Regolamento Supplementare della manifestazione.

Deve indire una riunione della Giuria Internazionale FIM all'inizio della manifestazione e durante questa riunione la Giuria Internazionale FIM deve approvare e controllare le seguenti questioni:

- Le modifiche eventualmente apportate al SR dopo l'apertura delle iscrizioni, verificando che ne siano obbligatoriamente informati tutti i concorrenti e partecipanti iscritti;
- Il resoconto del Segretario di Giuria che constati che tutti i concorrenti e partecipanti siano in possesso delle loro rispettive licenze, così come tutti gli ufficiali che abbiano una qualche responsabilità allo svolgimento della manifestazione;
- Il rapporto del Direttore di Gara che dimostri che siano stati presi tutti i provvedimenti per assicurare l'ordinario svolgimento della manifestazione;
- Le norme di sicurezza della manifestazione;
- Ogni modifica alle misure di sicurezza proposta dai concorrenti;
- Il permesso ufficiale delle autorità locali per lo svolgimento della manifestazione e la copertura assicurativa da responsabilità civile dell'organizzazione in conformità all' Art. 110.1.1 del Codice Sportivo FIM.

Il Presidente di Giuria FIM ha il diritto di invitare degli ospiti alle riunioni di Giuria, se appropriati alla manifestazione.

Alla fine di ogni giornata della manifestazione, il Presidente di Giuria FIM indirà una riunione della Giuria Internazionale FIM per ascoltare il resoconto del Direttore di Gara, del Segretario di Giuria e di ogni altro ufficiale appropriato. Il Presidente, insieme al Direttore di Gara, dovrà firmare la classifica ufficiale della manifestazione. Dovrà inoltre firmare, con il Segretario di Giuria, tutti i verbali di riunione.

Alla fine della manifestazione, il Presidente di Giuria FIM dovrà inviare i seguenti documenti all'Amministrazione FIM entro 72 ore dal termine della manifestazione:

- il suo resoconto (usando la forma ufficiale)
- i risultati (conformi alla forma ufficiale)
- il suo completo dossier con la lista di Controllo all'Ambiente, i verbali delle riunioni, le decisioni giustificate riguardanti i reclami respinti e, se necessario, il deposito cauzionale ritenuto, copia del certificato per la copertura assicurativa da responsabilità civile, ecc.

080.2.6 Il secondo Membro di Giuria FIM

Deve aiutare il presidente di Giuria FIM a compiere il suo dovere.

Deve compiere il suo dovere all'interno della Giuria internazionale FIM in caso di ogni azione disciplinare o di arbitraggio.

080.2.7 Il terzo Membro di Giuria FMNR

Deve assistere il Presidente di Giuria con la sua conoscenza del proprio Paese.

Deve compiere il suo dovere all'interno della Giuria Internazionale FIM in caso di ogni azione disciplinare o di arbitraggio.

Deve rappresentare il suo Paese organizzatore.

080.2.8 Delegato Tecnico FIM

Il Delegato Tecnico FIM è nominato dalla FIM.

Deve controllare il lavoro dei Commissari Tecnici della FMNR.

Deve aiutarli a capire ed applicare le Regole Tecniche FIM.

Deve seguire l'evoluzione della tecnologia nello sport e proporre modificazioni ad hoc alle Regole Tecniche.

0080.2.9 Rappresentante CRT

La CRT può nominare un Rappresentante, con ruolo di supervisore, per ogni manifestazione.

080.2.10 Direttore di Gara

Il Direttore di Gara è responsabile per l'applicazione del Regolamento durante lo svolgimento della manifestazione, che dovrà essere sotto il controllo di una Giuria Internazionale, composta in conformità con il Codice Sportivo FIM.

Il Direttore di Gara è responsabile della condotta e dell'efficiente svolgimento della manifestazione. Non può essere un membro votante della Giuria Internazionale. I suoi doveri essenziali sono:

- Assicurarsi che il percorso sia in buone condizioni; che tutti gli ufficiali siano presenti e pronti a portare a compimento i loro doveri e che i servizi di sicurezza, medici e di controllo siano pronti a intervenire;
- Verificare l'identità dei concorrenti, la corretta numerazione dei motocicli e che la mancanza di impedimenti alla partecipazione di un concorrente alla manifestazione, dovuti a sanzioni disciplinari o ad ogni altra ragione amministrativa o tecnica;

- Posticipare la partenza di una manifestazione per un caso urgente di sicurezza o per ogni altro caso di forza maggiore; procedere con il miglioramento delle condizioni del percorso; fermare anticipatamente una manifestazione o annullare parte della gara o l'intera manifestazione;
- Impedire la partenza di un concorrente o di un motociclo, o ordinare il suo ritiro dalla manifestazione se considera tale azione necessaria per ragioni di sicurezza;
- Al fine di assicurare il rispetto delle regole FIM, può indicare infrazioni e proporre penalità alla Giuria Internazionale FIM;
- Ordinare l'allontanamento dal percorso, dal bivacco e dalle vicinanze a chiunque si rifiuti di obbedire agli ordini di un ufficiale;
- Segnalare alla Giuria Internazionale FIM tutte le decisioni prese o da essere prese ed eventuali reclami a lui indirizzati;
- Raccogliere i rapporti dei cronometristi e degli altri ufficiali esecutivi e tutte le altre informazioni necessarie per presentare il suo rapporto alla Giuria Internazionale FIM e ottenere l'approvazione dei risultati provvisori della manifestazione.

Per manifestazioni con più di 100 concorrenti, è obbligatoria la presenza di un Assistente del Direttore di Gara e un Assistente del Commissario Tecnico, in possesso di licenza FMNR.

080.2.11 Commissario Tecnico

Il Commissario Tecnico, nominato dalla FMNR, deve verificare i veicoli e gli equipaggiamenti, in accordo con le regole FIM e il Regolamento Supplementare.

Deve redigere un rapporto tecnico e consegnarne una copia al Presidente di Giuria FIM.

080.2.12 Cronometristi

I Cronometristi nominati devono essere qualificati ad usare il sistema di cronometraggio della manifestazione ed essere in possesso di una licenza FIM.

Devono produrre i risultati ufficiali, in conformità con i Regolamenti FIM e consegnarne una copia al Presidente di Giuria FIM.

Al termine della manifestazione, non appena i risultati saranno omologati dalla Giuria Internazionale FIM, dovranno inviarli tramite e-mail all'Amministrazione FIM; (*jean-paul.gombeaud@fim.ch et info@fim.ch*) **al fine di pubblicare i risultati sul sito FIM www.FIM-LIVE.com.**

I risultati dovranno essere inviati alla FIM al termine di ogni manifestazione e dovranno essere pubblicati separatamente per le cinque classi: 450cc, oltre 450cc, Quads, Femmine e Junior.

080.2.13 Commissario all'Ambiente

Il Commissario all'Ambiente, nominato dall'organizzazione o dalla FMNR, è responsabile per tutti gli aspetti ambientali e deve in particolare:

- Assicurare che il Codice FIM di regolamentazione a protezione dell'Ambiente sia rispettato;
- Avere accesso a tutte le informazioni riguardanti la manifestazione, ed essere in grado, prima, durante e dopo la manifestazione, di dare raccomandazioni al Presidente di Giuria FIM o al Direttore di Gara su tutti gli aspetti della manifestazione che potrebbero avere conseguenze ambientali dannose;
- Essere autorizzato ad assistere a tutte le riunioni aperte di Giuria, senza avere diritto al voto;
- Redigere un rapporto sulle basi di una lista di controllo preparata dalla CIE, inviarlo all'Amministrazione FIM e consegnarne una copia al Presidente di Giuria FIM;
- Proporre sanzioni.

080.2.14 Capo del Servizio Medico (CMO)

Il Capo Ufficiale Medico, nominato dalla FMNR, è responsabile per tutti gli aspetti medici e deve, in particolare:

- Assicurare che il Codice Medico FIM sia rispettato.
- Ispezionare tutti i servizi medici/paramedici prima dell'inizio della manifestazione e regolarmente durante la manifestazione.
- Assicurarsi che tutti i servizi medici/paramedici e il personale siano ai loro posti e pronti ad intervenire.
- Dare informazioni e raccomandazioni sui concorrenti feriti e tutti gli aspetti della manifestazione che potrebbero avere potenziali conseguenze mediche.
- Redigere un rapporto e consegnarne copia al Presidente di Giuria FIM.
- Essere presente a tutte le riunioni della Giuria Internazionale FIM.

080.2.15 Ufficiale incaricato delle Relazioni con i Concorrenti (CRO)

Gli ufficiali responsabili delle relazioni con i piloti devono essere prontamente identificabili ed essere presenti:

- alle verifiche sportive e tecniche;
- alle partenze e arrivi delle Tappe;
- ai raggruppamenti;
- a tutte le riunioni della Giuria Internazionale FIM. Il compito degli ufficiali incaricati delle relazioni con i concorrenti consistono in:
 - informare i concorrenti e collaborare costantemente con loro;
 - fornire risposte precise a tutte le persone che formulino domande;
 - dare tutte le informazioni e dettagli aggiuntivi riguardanti lo svolgimento del Cross-Country Rally;
 - evitare la trasmissione alla Giuria Internazionale **FIM** di ogni questione che possa essere soddisfacente risolta fornendo precise spiegazioni, a meno che la questione riguardi un reclamo, ad es. fornire delle precisazioni sui tempi contestati.

Questo compito può essere affidato ad un Assistente del Direttore di Gara

080.2.16 Trasporto e alloggio degli Ufficiali FIM

Gli organizzatori dovranno sostenere tutti i costi per il presidente di Giuria FIM, il secondo membro di Giuria FIM ed il delegato tecnico FIM.

Questo significa:

-trasporto dalla loro abitazione all'evento e viceversa

-sistemazione alberghiera per la durata dell'evento in un hotel confortevole e di classe superiore.

-trasporto durante l'evento in modo tale da permettere loro di essere in grado di controllare lo svolgimento della manifestazione (noleggio auto o auto con autista)

Gli Organizzatori devono informare gli Ufficiali FIM di queste disposizioni al più presto possibile.

I costi per gli altri delegati FIM (commissario ambientale, medico, rappresentante CRT ecc ecc) verranno sostenuti dalla FIM.

080.3 REGOLAMENTI SUPPLEMENTARI ED ASSICURAZIONE

I Regolamenti Supplementari devono essere pubblicati nelle due lingue ufficiali della FIM e devono essere approvate dalla FMNR e dalla FIM. Una copia deve essere inviata all'Amministrazione FIM non più tardi di due mesi prima della data della manifestazione per l'approvazione da parte della FIM. Non appena accettati, i RS saranno pubblicati sul sito web della FIM.

Il Regolamento Supplementare deve essere redatto in conformità con il modello standard stabilito dalla CRT e deve specificare che la manifestazione sarà condotta in conformità con il presente allegato. Deve inoltre includere la descrizione dettagliata da parte del supporto medico disponibile in volo e a terra durante la manifestazione, così come il tempo massimo concesso ai concorrenti per ogni giornata, accompagnato dagli itinerari dettagliati (tranne per le Prove Speciali), gli orari completi e i dettagli con il numero dei chilometri, ed inviato all'Amministrazione FIM 30 giorni prima dell'inizio della manifestazione.

Non può venire apportata nessuna modifica al SR dopo la sua approvazione da parte della FIM o della FMNR e dopo la data d'inizio delle iscrizioni. Ad ogni modo, in circostanze eccezionali, la Giuria Internazionale FIM, o se quest'ultima non sia ancora stata nominata, la FMNR, può autorizzare una modifica al SR sottoponendola in seguito all'approvazione della Giuria Internazionale FIM e portata all'attenzione di tutte le persone interessate.

Ogni modifica o disposizione particolare sarà comunicata tramite comunicati, che saranno datati, numerati e firmati. Questi comunicati formeranno parte integrale del Regolamento Supplementare e saranno pubblicate all' Albo di Gara del Rally. Saranno anche comunicati direttamente ai concorrenti nel più breve tempo possibile.

L'organizzazione deve anche fornire all'Amministrazione FIM, 20 giorni prima della manifestazione, una copia dell'attestazione di assicurazione a responsabilità civile dell'organizzazione, in conformità con le leggi locali e le disposizioni contenute nell'Art. 110.1.1 del Codice Sportivo della FIM, così come una copia dell'assicurazione di rimpatrio medico per i concorrenti feriti, dal luogo dell'incidente fino alla propria abitazione.

Per i Rallies che attraversano più Paesi, l'organizzazione deve fornire anche le autorizzazioni pertinenti alle inerenti FMN.

L'interpretazione del Regolamento Supplementare è responsabilità della CRT.

080.4 ISCRIZIONI

Tutte le iscrizioni devono essere fatte compilando un modulo di iscrizione e vi devono essere indicate tutte le informazioni riguardanti i concorrenti, i team, gli sponsor e la marca dei veicoli.

I moduli di iscrizione devono essere stampati nelle lingue ufficiali della FIM e menzionare l' Art. 60.5 del Codice Sportivo della FIM.

Chiunque desideri prendere parte ad una manifestazione deve inviare alla Segreteria dell'organizzazione il modulo d'iscrizione firmato e accompagnato dalla somma della tassa d'iscrizione, che sarà incrementata del 100 % per i concorrenti che rifiutino la pubblicità dell'organizzazione. La somma della tassa d'iscrizione deve essere specificata nel SR.

La tassa di iscrizione include il premio assicurativo che dà ai concorrenti e ai partecipanti la copertura di responsabilità civile, in conformità con l'Art. 110.1.1 del codice Sportivo della FIM. L'assicurazione avrà effetto da due giorni prima delle verifiche sportive e tecniche e cesserà due giorni dopo il termine ufficiale della manifestazione o dopo l'abbandono o la squalifica ufficiale.

I termini di questa copertura devono essere specificati nel Regolamento Supplementare.

La tassa di iscrizione sarà interamente rimborsata:

- a) ai candidati la cui iscrizione sia stata rifiutata;
- b) nel caso la manifestazione non abbia luogo.

Al fine di coprire un ritiro all'ultimo minuto da parte di un qualunque concorrente, l'organizzazione deve sottoscrivere o proporre un'assicurazione di annullamento che permetta il rimborso delle tasse pagate.

La FMN che ha rilasciato la licenza, la FMNR o l'organizzazione possono rifiutare un'iscrizione per giustificati motivi. Il rifiuto e le giustificazioni devono essere inviate per iscritto al candidato al più tardi nelle 72 ore seguenti alla chiusura delle iscrizioni. All'interno di questo tempo limite, deve anche essere inviata notifica all'Amministrazione FIM e a tutte le FMN alle quali appartengono i concorrenti che abbiano inviato un modulo di registrazione.

La CRT può revocare un rifiuto d'iscrizione emanato dalla FMNR o dall'organizzazione, se da parte della CRT il rifiuto è considerato non fondato.

080.5 ASSICURAZIONE

- a) La tassa d'iscrizione include il premio assicurativo che garantisce ai concorrenti e ai partecipanti la copertura di responsabilità civile, in conformità con l'Art. 110.1.1 del Codice Sportivo FIM. L'assicurazione avrà effetto da due giorni prima delle verifiche sportive e tecniche e cesserà due giorni dopo il termine ufficiale della manifestazione o dopo abbandono o squalifica ufficiale.
- b) I termini di questa copertura devono essere specificati nel Regolamento Supplementare.

080.6 CONCORRENTI ISCRITTI

I concorrenti devono obbligatoriamente essere in possesso di:

1. Una licenza valida per il Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, in conformità con l'Art. 70.2.1 del Codice Sportivo FIM e l'Art. 09.1 del Codice Medico FIM. Per ottenere questa licenza dalla sua federazione nazionale, il concorrente dovrà sottoporsi e superare positivamente un ecocardiogramma, una volta nella vita, così come un elettrocardiogramma di tolleranza allo sforzo, valido tre anni.
2. Un Nulla Osta valido da parte della sua federazione nazionale che gli permetta di partecipare a questa particolare manifestazione, se il pilota possiede una licenza annuale. Se il pilota ha una licenza per "una manifestazione", questa licenza è sufficiente anche in assenza del Nulla Osta.
3. Una patente di guida valida in formato originale e valevole per la guida del

veicolo utilizzato durante la manifestazione.

Ogni partecipante si impegna ad indennizzare e sollevare la FIM, la FMNR, il CONU, i promotori FIM, gli organizzatori e gli ufficiali, gli impiegati, gli ufficiali e gli agenti, da e contro ogni responsabilità verso terzi per ogni perdita, danno o ferimento per il quale è congiuntamente e separatamente responsabile.

Ogni azione sleale, anti-sportiva, scorretta o fraudolenta, effettuata da un concorrente sarà giudicata dalla Giuria Internazionale che deciderà ogni sanzione, in conformità con il Codice Disciplinare e di Arbitraggio FIM e regolamenti.

080.6.1 Numeri di Partenza

I numeri verranno distribuiti ai primi 5 piloti di ogni categoria che ha accumulato punti nella precedente edizione del campionato mondiale FIM Cross Country Rally/ Coppa del Mondo. Il numero dovrà corrispondere alla posizione finale del pilota.

Il pilota che richiederà un numero specifico (superiore a 5 e inferiore a 199) dovrà farne domanda all'Amministrazione FIM entro il 15 febbraio.

Gli organizzatori sono liberi di attribuire i restanti numeri **liberi** a tutti gli altri concorrenti. Ma dovranno, quando possibile, dare al concorrente lo stesso numero di partenza che ha avuto se ha già corso in precedenza altre prove del Campionato Mondiale FIM di Cross- Country Rallies.

I numeri di partenza non dovranno essere superiori a 199.

080.7 MOTOCICLI, CATEGORIE E ALTRE SPECIFICAZIONI

Il Campionato è aperto a motocicli e quads (da qui in poi denominati collettivamente "motocicli ") obbligatoriamente muniti di un certificato di immatricolazione e adattati all'uso fuoristrada. **La Carta di Circolazione del motociclo deve sempre riportare le eventuali modifiche apportate al motociclo stesso, come la cilindrata, e riportare correttamente marca, modello e denominazione commerciale.** Questi motocicli e i loro equipaggiamenti registrati, dovranno essere conformi, durante tutta la manifestazione, alle regole della Convenzione Internazionale di Vienna del 1968, ai requisiti legali nazionali per il traffico su strada della nazione in cui il veicolo è immatricolato, alla legislazione stradale della nazione in cui ha luogo la manifestazione e ad altre regole specificate nel Regolamento Particolare. Nel caso in cui un motociclo da competizione non necessiti di immatricolazione nel Paese da cui proviene, il motociclo dovrà sempre rispettare le regole Sportive e Tecniche della FIM.

080.7.1 Categorie

Le categorie sono le seguenti:

- Categoria 1: Campionato del Mondo 450cc
- Categoria 2: Quads (i veicoli a tre ruote sono vietati)
- Categoria 3: Femminile
- Categoria 4 Junior
- Categoria 5 **Oltre 450cc**

080.7.1.1 Campionato del Mondo 450cc

Motocicli di serie, **immatricolati e targati (autorizzati all'uso su strade aperte alla circolazione), che possono essere modificati e/o equipaggiati per le gare fuoristrada di Cross-Country Rallies.**

Le parti principali sono: telaio, motore (cilindri, testa dei cilindri e basamento) e i forcelloni, devono essere componenti standard, liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali possono essere modificate, ad eccezione del basamento, ma devono attenersi alle Regole Tecniche FIM per i Cross-Country Rallies – categoria Campionato del Mondo 450cc.

La cilindrata massima è fino a 450cc, motore mono o bicilindrico.

Placche numerate: sfondo bianco con numeri neri (Tavola dei Colori RAL: Bianco 9010, Nero 9005).

080.7.1.2 Quads

Veicoli prodotti in serie, **immatricolati e targati (autorizzati all'uso su strade aperte alla circolazione), che possono essere modificati e/o equipaggiati per le gare fuoristrada di Cross-Country Rallies.**

Le parti principali utilizzate: telaio e motore (cilindri, testa dei cilindri e basamento) devono essere dei componenti standard, liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali possono essere modificate, ad eccezione del basamento, ma devono attenersi alle Regole FIM per i Cross-Country Rallies – categoria Quads.

Per quanto riguarda la cilindrata autorizzata per gruppo, si invita a far riferimento alle Regole Tecniche, Quads.

Numeri di Partenza da 200 a 299

Placche numerate: sfondo bianco con numeri neri (Tavola dei Colori RAL: Nero 9005, Bianco 9010).

080.7.1.3 Femminile

Al fine di ottenere punti per la Coppa del Mondo Femminile, una concorrente può utilizzare un veicolo di Categoria 1, 2 o 5.

Se si effettua un cambio di categoria durante la stagione, potranno essere acquisiti punti FIM nella nuova categoria 1, 2 e 5 ma non più in quella Femminile

Numeri di Partenza: secondo la categoria dei loro veicoli

Placche Numeriche: porpora con numeri bianchi (secondo la Tabella dei Colori RAL: Porpora 4006, Bianco 9010)

080.7.1.4 Junior

Per acquisire punti per la Coppa del Mondo Junior, un pilota può utilizzare un mezzo che sia di categoria 1, 2 o 5. **Se si effettua un cambio di categoria durante la stagione, potranno essere acquisiti punti FIM nella nuova categoria 1, 2 e 5 ma non più in quella Junior.**

Numeri di partenza e Targhe: a seconda della categoria del mezzo impiegato
Età del pilota: dovrà avere meno di 25 anni (al 1° gennaio dell'anno del Campionato in oggetto) ed essere in possesso di una patente di guida valevole per il veicolo che utilizzerà.

080.7.1.5 Oltre 450cc

Questi motocicli sono basati su moto prodotte in serie, immatricolati e targati (autorizzati all'uso su strade aperte alla circolazione), che possono essere modificati e/o equipaggiati per competizioni fuoristrada di Cross-Country Rallies.

Le parti principali usate: telaio, motore (cilindri, testa dei cilindri e basamento) e bracci oscillanti devono essere una componente standard, e liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali possono essere modificate, ad eccezione del basamento, ma devono rispettare le Regole Tecniche FIM per i Cross-Country Rallies – **Coppa del mondo** - Categoria oltre 450cc.

La cilindrata va da 450cc a 1300 cc motore mono o bicilindrico.

Placche numeriche: sfondo giallo con numeri neri (Tabella dei Colori RAL: Giallo 1003, Nero 9005).

080.7.2 Sostituzione del motore

Ogni sostituzione di motore deve essere comunicata al Direttore di Gara o al Commissario Tecnico/Delegato Tecnico FIM, al più tardi un'ora prima della partenza della prima moto, altrimenti comporterà una penalizzazione di 15'.

080.7.3 Numero di motori

La sostituzione del motore durante la gara è libera ma sarà applicata una penalità come segue:

1° sostituzione: 15 minuti

2° sostituzione: 45 minuti

3° sostituzione e seguenti: 120 minuti

Il/i motori di riserva devono avere identiche specifiche tecniche e dovranno essere sottoposti alla marcatura da parte del Commissario Tecnico durante le prime verifiche tecniche, per essere usati durante l'intera durata della manifestazione.

Il numero dei motori presentabili per la punzonatura alle prime Verifiche Tecniche è libero.

080.7.4 Identificazione

L'organizzazione fornirà ad ogni concorrente una serie di placche identificative comprendenti 1 placca frontale e 2 placche laterali chiamate placche-numeriche. L'organizzazione fornirà inoltre una pettorina della misura di 26 cm x 30 cm, portante il numero di gara che andrà chiaramente apposta sul dorso del concorrente. L'esatta misura e la posizione di queste placche numeriche saranno spiegate nel RS.

La pettorina non può essere tagliata e / o modificata. In tutti i casi, il bordo superiore della pettorina posteriore deve essere posizionata ad un massimo di 20 cm dal collo del pilota e deve essere sempre visibile e non essere nascosta da nulla, nemmeno dal "camel bag"

Le placche numeriche saranno affisse visibilmente anteriormente, e lateralmente su lato posteriore del motociclo. In nessun caso dovranno coprire, per tutta la durata del Rally, nemmeno parzialmente, il numero d'immatricolazione del motociclo.

In ogni momento della durata del Rally, l'assenza o la mancata affissione di un pannello o placca numerica della manifestazione, per ogni infrazione segnalata, comporterà una penalità sul tempo, come previsto dal Regolamento Supplementare. Prima della partenza di ogni tappa, l'assenza simultanea o l'affissione scorretta di almeno due placche numeriche o della pettorina comporterà un rifiuto all'autorizzazione alla partenza del concorrente.

Ogni sera, l'organizzazione dovrà essere in grado di fornire nuove placche numeriche e pettorine ai concorrenti che ne faranno richiesta all'Ufficiale incaricato delle Relazioni con i Concorrenti.

Un braccialetto sul quale figuri il numero HQ consentirà al concorrente di essere identificato. Ogni mancanza constatata da un ufficiale comporterà una penalizzazione equivalente al 10% della tassa d'iscrizione. In caso di danneggiamento del braccialetto, il concorrente dovrà informarne l'Ufficiale incaricato delle Relazioni con i Concorrenti, che provvederà alla sostituzione richiedendo in cambio quello danneggiato.

080.7.5 Pubblicità

I concorrenti saranno liberi di apporre ogni tipo di pubblicità sui loro motocicli, a patto che:

- a) sia autorizzata dalle Regole FIM e dalle leggi dei Paesi attraversati dalla gara;
- b) non sia contraria alla decenza pubblica e al buon costume;
- c) non copra gli spazi riservati alle placche numeriche e a quanto richiesto dell'organizzazione, come descritto nel RS.

Le pubblicità obbligatorie dell'organizzazione devono essere conformi alle leggi dei Paesi attraversati dalla gara, così come alle Regole FIM.

080.8 VERIFICHE TECNICHE E SPORTIVE

080.8.1 Verifiche Sportive

Prima dell'inizio della manifestazione, dovrà essere organizzata una verifica amministrativa, al fine di verificare le licenze, le patenti di guida, la marca e il modello del motociclo, e la conformità del motociclo alla categoria nella quale è stato iscritto.

Durante la verifica amministrativa, verranno distribuiti ai piloti l'equipaggiamento di sicurezza, la mappa, il roadbook, il numero di telefono di emergenza ed altre informazioni.

080.8.2 Verifiche Tecniche Preliminari

Prima dell'inizio della manifestazione, dovrà essere effettuato un controllo tecnico, in conformità con la procedura e i tempi stabiliti dai Regolamenti FIM e/o dal Regolamento Supplementare della manifestazione.

080.8.2.1 Marcature

Le seguenti parti dovranno essere marcate come di seguito descritto, in modo tale da assicurare la loro identificazione. Le parti così marcate dovranno essere usate durante l'intera manifestazione e risultare al loro proprio posto all'esaminazione finale. I marchi in vernice sul basamento e sul silenziatore dovranno essere resistenti al calore. Il concorrente è responsabile per la presenza duratura di tutti i marchi e sigilli.

Il Commissario Tecnico potrà controllare, in ogni momento, la presenza di questi marchi identificativi. E' severamente vietata la sostituzione dei componenti originali o la trasgressione a questi regolamenti. Ogni atto fraudolento che sia constatato, in particolare la presentazione di marchi identificativi ritoccati come se fossero intatti, comporterà la squalifica del concorrente, così come di ogni concorrente che abbia aiutato o facilitato il compimento dell'infrazione; questo non esclude ulteriori sanzioni più severe che possano essere richieste dalla FMNR o dalla Corte Disciplinare Internazionale, in conformità all'Art.3.1.3 del Codice Disciplinare e di Arbitraggio della FIM.

Ogni infrazione alle disposizioni di marcatura delle parti è considerata come una constatazione di fatto.

Parti	Marchi	Numeri	Come o dove marchiare
Basamento	Vernice*	1	Lato destro o sinistro
Motore di riserva	Vernice*	1	Lato destro o sinistro
Telaio sezione principale	Vernice + *	1	Lato destro, testa della forcella
Silenziatore	Vernice*	1	In alto

* o adesivo non rimovibile (indistruttibile).

La marcatura è ristretta solo a queste parti e deve essere fatta in vernice. L'uso di un pennarello indelebile è proibito.

Il telaio consiste in tutte le parti saldate attorno al motore sostenenti la colonna di sterzo e i punti di supporto per le sospensioni posteriori. Il telaio non deve essere né cambiato né sostituito durante lo svolgimento della manifestazione. Il telaio può comunque essere deposto per revisioni o riparazioni.

080.8.2.2 Controllo fonometrico

I motocicli devono superare il test sonoro del controllo fonometrico, eseguito in conformità all'Art.01.79 delle Regole Tecniche dei Cross-Country Rallies, durante le esaminazioni preliminari ed essere marcati dall'organizzazione. Per questo test, le bocche della scatola del filtro dell'aria del veicolo non devono essere ostruite ed il materiale (spugna, tessuto, schiuma, ecc.) non deve essere posto all'interno della scatola del filtro dell'aria, tranne il filtro dell'aria stesso.

Il limite massimo del livello del rumore, usando il metodo "2 Meter Max" è fissato a:

- per tutti i tipi di motori: 115 db/A target
- controlli prima della gara: 116 dB/A - 115 dB/A, + 1 dB/A per tolleranza del metodo.
- controlli durante e dopo la gara: 117 dB/A - 116 + 1 dB/A per degrado del silenziatore.

Se un motociclo non supera il test fonometrico, il concorrente deve immediatamente risolvere il problema prima del prossimo test.

080.8.3 Verifiche Tecniche durante la manifestazione

Durante l'intera manifestazione, il Commissario Tecnico della FMNR, sotto la supervisione di un Membro della Giuria o del Delegato Tecnico della CRT, può controllare qualsiasi motociclo. Il tempo trascorso per effettuare questo test sarà annullato al concorrente. Il pilota è responsabile in qualsiasi momento del Rally della conformità tecnica del suo motociclo.

Per il controllo fonometrico, se durante il test il veicolo eccede i 117 dB/A (più la tolleranza secondo il metodo usato), il concorrente riceverà una penalizzazione di 15 minuti (1a infrazione), 60 minuti (2a infrazione), la squalifica dalla manifestazione (3a infrazione) o altre penalità assegnate, in conformità al Codice Disciplinare e di Arbitraggio della FIM.

Per quanto riguarda riparazioni, controllo, ecc., si applicano le seguenti regole:

Un concorrente che desideri riparare o sostituire il silenziatore del suo veicolo può farlo a fine giornata dopo il controllo orario finale, non più tardi di 60 minuti dopo il suo tempo limite o non più tardi di 60 minuti prima del suo prossimo orario di partenza stabilito. Il concorrente può richiedere tanti controlli sonori quanti ne desidera durante i 30 minuti concessi. Trascorsi i 30 minuti, al concorrente sarà richiesto di presentare il suo veicolo all'ufficiale addetto al test sonoro, per il controllo.

Dopo i 30 minuti, se il livello di suono supera lo standard richiesto, il concorrente sarà penalizzato in conformità alle regole sopra menzionate. Se il silenziatore viene sostituito durante la giornata, il concorrente deve presentarlo al prossimo controllo orario perché sia marcato con una vernice o un adesivo diversi.

Alla fine della giornata, un test del controllo del suono sarà effettuato durante i 30 minuti concessi. Se il test è superato, il silenziatore sarà marcato con la vernice ufficiale. In caso negativo, il concorrente sarà penalizzato, in conformità alle regole sopra menzionate (o altre penalità inflitte in conformità al Codice Disciplinare e di Arbitraggio della FIM)."

Gli organi o ufficiali competenti potranno squalificare in qualsiasi momento durante la manifestazione un motociclo, la cui costruzione o condizione siano considerate essere o poter diventare una fonte di pericolo.

Ogni rifiuto a presentare il veicolo al controllo richiesto dal Commissario Tecnico sarà soggetto a sanzione fino alla squalifica.

080.8.4 Verifiche Tecniche alla fine della Manifestazione

Pur non essendo obbligatorio, un controllo completo e dettagliato comportante lo smontaggio del motociclo di piloti posizionati ai primi posti delle rispettive categorie, così come di ogni altro concorrente, potrà venire effettuato a completa discrezione della Giuria Internazionale, agendo di propria iniziativa o a seguito di un reclamo, o su consiglio del Direttore di Gara.

Se un motore dev'essere controllato e completamente smontato e se non ci sono le appropriate condizioni tecniche alla fine del rally, il motociclo dovrà essere sigillato e rimpatriato al Paese della FMNR organizzatrice.

Lo smontaggio e il controllo del motore avviene con il rappresentante del costruttore del suddetto motociclo, in presenza di un Commissario Tecnico nominato per la manifestazione. I costi di trasporto saranno a carico dell'organizzazione.

080.9 CARBURANTE

In Europa, il carburante utilizzato, vale a dire il carburante senza piombo normalmente reperibile alle pompe di benzina di tutte le stazioni di servizio, dev'essere conforme al Regolamento Tecnico, Annessi Cross-Country Rallies.

Al di fuori dell'Europa, se il carburante disponibile per i concorrenti nel/nei Paesi attraversati non risponde alle specificazioni FIM, l'organizzazione dovrà far figurare le caratteristiche di questo carburante nel Regolamento Supplementare, in conformità con l'ultimo paragrafo dell'Articolo 63.01.2 del Regolamento Tecnico per i Cross-Country Rallies.

Un controllo del carburante potrà essere effettuato in ogni momento durante la manifestazione, in conformità con l' Art. 63.05 del Regolamento Tecnico per i Cross-Country Rallies. Un pilota, il cui carburante non corrisponda al Regolamento Tecnico per i Cross-Country Rallies, verrà squalificato dall'intera manifestazione.

Il pilota è soggetto al rimborso dei costi del test e possono venirgli inflitte altre penalità.

Tutti i reclami che richiedano un controllo del carburante devono essere accompagnati da una cauzione di € 730,00 da depositare presso la Giuria Internazionale della FIM o alla stessa FIM (controlli supplementari).

080.10 QUARTIER GENERALE DEL RALLY

Il Quartier Generale del Rally (PC Course) dovrà essere completamente operativo da prima della partenza del primo concorrente, fino al rientro dell'ultimo concorrente al Bivacco, senza alcuna interruzione.

Dovrà essere equipaggiato con tutta l'attrezzatura di trasmissione necessaria alla comunicazione con gli elicotteri, il Tango (vettura medica), i camion scopa, le partenze e gli arrivi delle Speciali, TC, CP etc.

Dev'essere attrezzato ad accogliere il personale incaricato di seguire via satellite i veicoli, il coordinatore della squadra di ricerca e soccorso, il Direttore di Gara, etc.

080.10.1 Giornale

L'organizzatore terrà un libro informativo con pagine numerate e inamovibili. Questo giornale sarà scritto a mano con ora e data precisa delle annotazioni. Sarà composto da tutti i messaggi inviati o ricevuti al Quartier Generale Rally in ordine cronologico, così come tutte le informazioni riguardanti lo svolgimento della manifestazione. Rimarrà a disposizione del Direttore di Gara e del Presidente di Giuria della FIM.

È anche consentita/permessa una versione garantita/protetta del giornale.

Al termine di ogni tappa, il Quartier Generale Rally deve riportare alla Giuria Internazionale FIM gli eventi/fatti principali della giornata (ritiri, incidenti, infortuni ecc.)

080.11 ROAD BOOK E NAVIGAZIONE

Il percorso del Rally è segreto fino a quando il Road book/GPS non viene distribuito ai concorrenti.

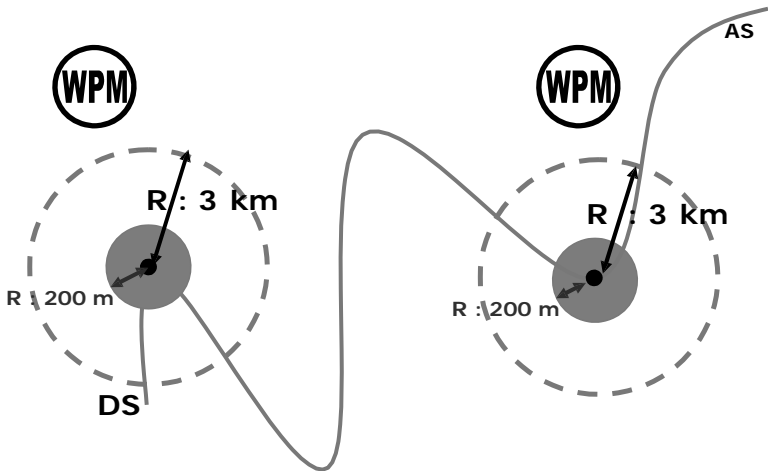
Gli organizzatori che utilizzano un sistema GPS diverso da quello descritto qui di seguito, devono menzionare nel loro Regolamento Supplementare il funzionamento del loro sistema e i possibili codici di sbloccaggio.

080.11.1 Itinerario Ufficiale

L'itinerario ufficiale (Speciali e Trasferimenti) è registrato nel GPS fornito ai concorrenti. La convalidazione in ordine cronologico di ogni Waypoint (WPV, WPM, WPE, **WPS**, DZ, FZ, CP) localizzato sul road book garantisce il rispetto di questo itinerario da parte dei concorrenti. Ogni punto sarà numerato in ordine cronologico sul road book e nel GPS.

Un WPM o WPE è anche soggetto a DZ e FZ delle Zone di Controllo di Velocità, così come dei Controlli di Passaggio.

Il Direttore di Gara dev'essere in possesso di questo itinerario, comprensivo di tutti i punti GPS.



080.11.2 Funzionamento del GPS

Saranno dati solo i waypoints per la partenza e la fine delle Tappe e delle Speciali.

Tra 2 WPM's, il GPS indicherà soltanto la direzione da seguire e la velocità. Non appena i concorrenti saranno entrati nel raggio di 3 km attorno al WPM, il GPS mostrerà tutte le normali funzioni di un GPS: COG, SOG, CTW, DTW.

Per convalidare il loro passaggio, i concorrenti dovranno passare entro almeno 200 metri da un WPM.

I concorrenti dovranno rispettare l'ordine cronologico dei WPT della Tappa in questione. Altrimenti, il GPS indicherà solamente la direzione seguita e la velocità. Tuttavia, i concorrenti possono forzare il GPS a puntare su un altro WPT premendo il pulsante "W+" o "W-".

080.11.3 Penalità

WP mancanti (WPV,WPM,WPE,DZ,FZ): 20 minuti

WPS mancanti: 120 minuti

080.11.4 Road Book

Tutti i concorrenti riceveranno un road book che indicherà l'itinerario riconosciuto, che sarà verificato dagli apripista e poi chiuso dal servizio scopa. Solo questo percorso sarà convalidato dagli apripista. Indicherà i punti obbligatori di passaggio (WPV, WPM, WPE, **WPS**, DZ, FZ, CP) che dovranno essere rispettati, per evitare penalizzazioni.

Fra due punti obbligatori di passaggio l'itinerario del road book non è obbligatorio ma altamente raccomandato, ad eccezione di zone agricole e forestali o aree ambientali sensibili.

Nel primo road book dovrà apparire la lista completa dei simboli (in conformità con il modello alla fine dell'Appendice). Il road book di ogni Tappa deve contenere nelle prime pagine la descrizione della Tappa. La lista dei simboli e le descrizioni devono essere almeno in due lingue, incluso l'inglese.

Le note di modifica nel road book apposte dagli apripista dell'organizzazione devono essere firmate dal Direttore di Gara e affisse al tabellone ufficiale al più tardi all'apertura del briefing il giorno prima della Tappa in questione.

Queste note completano il road book attraverso l'aggiunta di qualche informazione riguardante la direzione e il pericolo.

Una Speciale o un Trasferimento che percorra un percorso esistente, sarà rappresentato nel road book come una linea continuata.

Una Speciale o un Trasferimento che scorra 'fuori-percorso' sarà rappresentato nel road book come una linea tratteggiata.

I concorrenti dovranno, in ogni caso, adattare la loro guida alle condizioni del terreno che cambierà frequentemente. La più grande attenzione dovrà essere prestata in ogni momento, qualsiasi sia il tipo di percorso (Speciali, Trasferimenti, fuori percorso...).

080.11.5 Sbloccaggio del GPS

Per ragioni di sicurezza, i concorrenti avranno a disposizione due mezzi per sbloccare il loro GPS usando due codici specifici:

1) Codice '5555, Codice d'Emergenza'

Per un concorrente che desideri ritirarsi. Questo codice sbloccherà completamente il GPS e permetterà al concorrente di introdurre manualmente nuovi punti. L'uso di questo codice comporterà una penalità di 6 ore per ogni utilizzo.

2) Codice 'WPM'

Questo codice, fornito su richiesta al concorrente al controllo della gara attraverso il suo Sistema Satellitare di Percorso, permette al GPS di funzionare 'normalmente' e di far apparire tutti i waypoints, DTW, CTW, COG, SOG e cambierà il Waypoint Nascosto (WPM) e il CP in un Waypoint Visibile (WPV).

Tutti gli usi di questo codice comporteranno le seguenti penalità:

- Dal 1° al 3° utilizzo: 3 ore di penalità per ogni utilizzo
- Dal 4°: 6 ore di penalità per ogni utilizzo

080.11.6 Procedure di Controllo

Per tutta la durata del rally, i concorrenti saranno responsabili del corretto funzionamento del loro GPS scaricato dall'organizzazione. I GPS dovranno essere accesi e connessi permanentemente al loro supporto di alimentazione e alle antenne durante l'intera Tappa. Tutte le azioni causate dai concorrenti (perdita, distruzione, spegnimento ecc.) che rendano impossibile la lettura del GPS e / o tutti i tentativi di frode e manipolazione constatati, comporteranno una penalità decisa dalla Giuria dei Commissari Sportivi e potranno portare alla squalifica.

I controlli saranno effettuati alla fine delle Tappe. I concorrenti dovranno posizionare il loro GPS sulla schermata "controllo" ai loro arrivi ai Controlli Cronometrici. Sullo schermata appariranno chiari o grigi tutti i waypoints: non convalidati o convalidati. Le persone che eseguiranno i controlli annoteranno ogni infrazione e queste saranno controfirmate dal concorrente. I controllori aggiungeranno poi un foglietto alla tabella di marcia del concorrente ed invieranno una copia alla direzione di gara.

Nel caso di un reclamo, accompagnato dall'appropriata cauzione, il concorrente avrà mezz'ora di tempo dalla notifica per presentare un reclamo scritto al Direttore di Gara. Il GPS sarà quindi smontato e sigillato da un commissario tecnico in presenza del pilota (o di un suo rappresentante) prima di essere esaminato da un tecnico che consegnerà il suo rapporto al Direttore di Gara e al concorrente.

080.12 PERCORSO

Il Percorso è diviso in Tappe che comprendono una o più Speciali (SS) collegate da Trasferimenti.

Per tutta la durata della manifestazione, i concorrenti dovranno attenersi strettamente alle prescrizioni regolamentari sulla circolazione dei Paesi attraversati dalla manifestazione. Ogni concorrente che non si conformerà a queste prescrizioni sarà penalizzato come segue:

- a) 1° infrazione: una penalità in tempo equivalente a 30';
- b) 2° infrazione: una penalità in tempo equivalente a 1 ora;
- c) 3° infrazione: fino alla squalifica.

Gli agenti o ufficiali che registreranno un'infrazione alle regole sulla circolazione da parte di un concorrente dovranno informare il concorrente stesso nella maniera in cui lo farebbero nei confronti di ogni qualsiasi altro utilizzatore del tratto stradale.

Nel caso decidessero di non fermare il pilota in infrazione, potrebbero chiedere all'organizzazione di applicare le penalità, assicurandosi che:

- a) la notifica di infrazione raggiunga l'organizzazione attraverso i canali ufficiali ed in forma scritta, prima dell'affissione della classifica della Tappa durante la quale è stata commessa l'infrazione;
- b) i rapporti dell'infrazione siano sufficientemente dettagliati da assicurare che l'identità del concorrente in infrazione possa essere stabilita senza la possibilità di alcun dubbio e che il luogo e l'ora dell'infrazione siano perfettamente corretti;
- c) i fatti riportati non siano suscettibili di diverse interpretazioni.

080.13 TAPPE

La distanza in km delle Tappe giornaliere dovrà essere adattata alle difficoltà del terreno, in modo tale che i concorrenti possano arrivare, in condizioni di gara normali, con la luce del giorno. Tappe di oltre 700 chilometri, comprendenti Trasferimenti e Speciali, potranno essere autorizzate su giustificata richiesta dell'organizzazione, e con le appropriate misure di sicurezza. Questa richiesta di deroga dovrà essere inviata all'Amministrazione della FIM non appena il progetto dell'itinerario sarà completato.

Dopo ogni Tappa, è obbligatorio un periodo minimo di riposo di sei ore. Un periodo di riposo di minimo 18 ore sarà obbligatorio dopo dieci Tappe o dopo che siano stati percorsi 6000 chilometri. Il Direttore di Gara potrà permettere a un concorrente di iniziare una nuova Tappa senza la dimostrazione delle sei ore di riposo, solo una volta in un periodo di dieci giorni, in accordo con il parere del medico della manifestazione. In questo caso, il concorrente dovrà presentarsi un'ora prima del suo tempo teorico di partenza.

080.14 SUPER SPECIALE (SSS)

L'organizzazione di una Super Speciale è facoltativa. Se organizzata, sarà la SS1 della prima tappa e tutti i concorrenti dovranno prendervi parte e il risultato conterà per la classifica della manifestazione così come ogni relativa penalità.

Sarà percorsa nella forma della Speciale, con una lunghezza minima di 2 km e massima di 10 km. Il Regolamento Supplementare dovrà specificare se è permessa una ricognizione della Super Speciale e in che forma.

080.14.1 SUPER SPECIALE SPETTACOLO (SSSS)

Una Super Speciale Spettacolo può essere organizzata ogni giorno vicino al bivacco o alla città al fine di rendere pubblico l'evento. Questa prova avrà le stesse regole sportive della prova super speciale ma non verrà cronometrata.

080.15 SETTORI SELETTIVI (SS)

I Settori Selettivi o Speciali sono tratti di percorso su strade aperte al pubblico. E' raccomandata la più grande prudenza per la presenza di altri eventuali utilizzatori. In una Tappa, la lunghezza complessiva delle Speciali non dovrà eccedere i 600 chilometri.

I Settori Selettivi dovranno essere tali da permettere ai concorrenti di poterli completare interamente, in normali condizioni di gara, durante il giorno.

E' vietato dare il via a una Speciale di notte.

Al tramonto, se i concorrenti stanno ancora percorrendo una Speciale, al Quartier Generale del Rally deve essere organizzato un osservatorio permanente.

Il rifornimento sarà predisposto dopo al massimo 250 chilometri. **In occasione dei rifornimenti, la gara sarà neutralizzata di almeno 15'.** La zona di rifornimento non è un Parco Chiuso.

In zone agricole e forestali ed aree ambientali sensibili, definite dai Waypoints e segnate sul Road Book, l'itinerario e tutti i casi indicati nel road book dovranno essere strettamente rispettati. E' notoriamente vietato "tagliare" gli angoli attraverso campi, foreste, frutteti e paludi.

Questo stretto rispetto del percorso sarà applicato anche alle Super Speciali, che dovranno essere segnalate.

Ogni infrazione a questa regola comporterà una penalizzazione di 15'.

In tutti gli altri casi, solo i punti GPS dati dall'organizzazione saranno considerati punti obbligatori di passaggio. Il road book è soltanto uno strumento di navigazione.

E' vietato impedire deliberatamente il passaggio di motocicli o ostacolare loro il sorpasso.

E' vietato ai concorrenti percorrere le Speciali in direzione opposta, sotto minaccia di penalità che può corrispondere alla squalifica dalla manifestazione.

080.15.1 Partenza Settore Selettivo

Alla partenza di un Settore Selettivo, quando il motociclo arriva ad uno stop davanti al controllo di partenza, il cronometrista in servizio registrerà sulla tabella di marcia del concorrente l'effettiva ora di partenza del motociclo in questione (ora e minuto), poi gli annuncerà i rimanenti 30 secondi, 15 secondi e gli ultimi cinque secondi uno alla volta. Al termine degli ultimi cinque secondi, verrà dato il segnale di partenza e questo dovrà essere immediatamente seguito dalla partenza del motociclo.

Il rimanere per più di 30 secondi alla linea di partenza, dopo il segnale di partenza, comporterà una penalità di due minuti.

Ogni concorrente che rifiuti di partire alla partenza di una Speciale all'ora e nella posizione che gli sono state assegnate si vedrà infliggere una punizione, che potrà arrivare anche alla squalifica dalla manifestazione.

La partenza di un Settore Selettivo al tempo indicato sulla tabella di marcia potrà essere ritardata dal cronometrista.

Una partenza effettuata prima che l'ufficiale abbia dato il segnale, sarà penalizzata di un minuto. Questa penalità non esclude sanzioni più gravi che possono essere inflitte dalla Giuria Internazionale della FIM, in particolare in caso di infrazione ripetuta.

Quando il concorrente non è in grado di presentare il suo motociclo con il motore acceso alla partenza di un Settore Selettivo, la penalità sarà di un minuto per ogni minuto di ritardo.

080.15.2 Arrivo di un Settore Selettivo

L'arrivo di un Settore Selettivo sarà giudicato in velocità, con i pannelli posizionati come segue:

- a) pannello giallo quadrettato (partenza di zona)
- b) dopo circa 100 metri, pannelli rossi quadrettati (arrivo in velocità)
- c) alla distanza da 150 a 300 metri, 2 pannelli rossi (orologio e STOP)
- d) alla fine, 100 metri più avanti, pannello finale beige con 3 barre trasversali.

Un arresto volontario fra il pannello giallo di avvertimento e il pannello di STOP è proibito, altrimenti comporterà una sanzione anche fino alla squalifica dalla manifestazione. Il tempo sarà registrato sulla linea d'arrivo, con attrezzatura di cronometraggio con stampante. Quest'ultima sarà duplicata da cronometri a mano.

Alla distanza da 150 a 300 metri dopo l'arrivo, il concorrente dovrà arrestarsi al controllo orario segnalato da un pannello con orologio rosso e un pannello di STOP. Il cronometrista in servizio registrerà sulla tabella di marcia l'orario di arrivo (ora, minuto e secondo), che sarà anche l'orario di partenza per il seguente Trasferimento (ora e minuto). Ogni concorrente che non si arresti al pannello di STOP per registrare il suo tempo, sarà penalizzato, fino alla squalifica.

I tempi di arrivo sono registrati al secondo.

Se è previsto un “cerimoniale di arrivo” in un luogo diverso dall' arrivo reale, i dettagli della procedura riguardanti il Controllo Orario ecc, dovranno essere riportati dal Regolamento Supplementare.

080.16 ZONE DI CONTROLLO VELOCITA'

Nelle zone definite come Zone di Controllo Velocità, la velocità di passaggio dei concorrenti, nei Trasferimenti, così come nelle Speciali, sarà limitata a 30, 50 o 90 km/h. Inoltre, sarà responsabilità del concorrente adattare la sua velocità alla popolazione locale e al traffico.

Queste zone saranno marcate sul road book da un disegno “DZ” (inizio zona), un “FZ” (fine zona) e dalla massima velocità consentita. L'assenza di indicazioni relative alla velocità non potrà fornire alcun motivo di reclamo.

Il sorpasso è autorizzato, a condizione che non venga superata la massima velocità consentita nella zona.

I controlli di velocità saranno effettuati a mezzo GPS.

In una Zona di Controllo di Velocità, se il limite di velocità viene superato, potrà apparire un segnale sullo schermo del GPS ad indicare l'eccessiva velocità con una registrazione della stessa.

Sarà tollerata un'area di decelerazione di 90 metri attorno all'inizio della zona, così come un'area di accelerazione di 90 metri attorno alla fine della zona.

Un'Infrazione di Velocità (IV) si ha quando la massima velocità viene superata una o più volte all'interno della stessa Zona di Controllo di Velocità.

Quando si ha un superamento del limite di velocità, un impulso viene registrato nel GPS ogni 150m e la velocità appare sulla pagina velocità “SPD” sul GPS. Ogni impulso (IMP) comporterà le seguenti penalità.

- fino a 20 km/h: IMP X 1'
- da 21 a 40 km/h: IMP X 2'
- oltre 40 km/h: IMP X 6'

Esempio: Zona con limite di 50 km/h. Un concorrente passa i primi due impulsi a 100 km/h, poi il 3° a 80 km/h, il 4° a 52 km/h; gli altri sono al di sotto dei limiti.
Calcolo: $2 \times 6' + 1 \times 2' + 1 \times 1'$ Totale delle penalità: 15 minuti.

La seconda Infrazione della Velocità si avrà superando il limite di velocità una o più volte in un'altra Zona di Controllo della Velocità. Il Numero di Infrazioni della Velocità (NSI) sarà cumulabile durante la manifestazione. A partire dalla seconda infrazione e per tutte le seguenti, ogni impulso (IMP) comporterà una penalità, come segue:

- fino a 20 km/h: IMP X 1' X NSI
- da 21 a 40 km/h: IMP X 2' X NSI
- oltre 40 km/h: IMP X 6' X NSI

Esempio: nella seconda Zona di Controllo di Velocità del rally, con limite di 50 km/h, lo stesso concorrente passa il primo impulso a 72 km/h, il 2° a 63 km/h, il 3° a 51 km/h; gli altri sono al di sotto del limite.

Calcolo: $1 \times 2' + 2 \times 1'$ Penalità: 4 minuti x 2 per un totale di 8 minuti di penalità, poiché è la 2^a Infrazione della Velocità (NSI = 2), poi x tre per la terza Infrazione della Velocità (NSI = 3), x quattro per la quarta Infrazione della Velocità (NSI = 4) ecc.

I controlli saranno ordinati dal Direttore di Gara o dalla Giuria Internazionale della FIM ed eseguiti da un tecnico GPS in presenza di un ufficiale o un Giudice di Fatto.

La Giuria Internazionale della FIM potrà assegnare la squalifica se la recidiva nel superamento della velocità è considerata intenzionale.

080.16.1 Inizio della Zona di Controllo

L'inizio di una zona di controllo di velocità registrato nel GPS sarà indicato sul road book dal simbolo "DZ" e da un waypoint nascosto (WPM). Per convalidare l'inizio della Zona "DZ", il concorrente dovrà passare ad un raggio di distanza inferiore a 90 metri (attorno alla WPM "DZ").

In un raggio di 3 km da questo WPM, il GPS del concorrente si attiverà (DTW, CTW con arco) così da guidare il concorrente all'ingresso nella zona.

90m prima di questo punto GPS il concorrente sarà informato dal suo GPS che si sta avvicinando alla Zona di controllo della Velocità (decelerazione).

I 90m situati dopo questo punto GPS, sono considerati zona di decelerazione (zona di tolleranza), prima di entrare nella zona di controllo.

080.16.2 Zona di Controllo della Velocità

La zona di controllo apparirà in modo permanente sullo schermo del GPS dei concorrenti, e questo significherà che non potranno in nessun modo dichiarare di non essere a conoscenza dell'ingresso o dell'uscita dalla zona. La velocità di un concorrente sarà limitata dalla massima velocità consentita fra il punto d'ingresso e il punto di uscita dalla zona, qualunque sia il percorso seguito fra questi due punti.

080.16.3 Fine della Zona di Controllo

Il termine di una Zona di Controllo della Velocità GPS sarà indicata sul road book dal simbolo "FZ" e da un waypoint eclissi (WPE).

Attorno a questo punto ci sarà una zona di tolleranza di 90m al fine di evitare ogni contestazione riguardante la misurazione della velocità.

I concorrenti potranno riaccelerare da questo punto.

Il punto di uscita dalla zona di controllo della velocità è un obbligatorio punto di passaggio. Per convalidare l'uscita dalla Zona "FZ", il concorrente dovrà passare in un raggio di distanza inferiore a 90 metri (attorno al WPE "FZ").

080 16.4 ZONE DI CONTROLLO VELOCITA' CONSECUTIVE CON LIMITI DI VELOCITA' DIFFERENTI

Quando una zona di controllo velocità è composta da due zone consecutive con due differenti limiti di velocità, la velocità massima entro un raggio di 90 metri dall'entrata al waypoint della seconda sezione, è sempre la velocità più alta delle due zone. Nel caso di un limite di velocità decrescente, l'ingresso nei 90 metri di raggio di questo waypoint sarà l'inizio della zona di decelerazione.

In una zona composta da due zone di controllo velocità consecutive, con due velocità massime di due diversi valori, il waypoint situato tra le due zone avvertirà della modifica del limite di velocità.

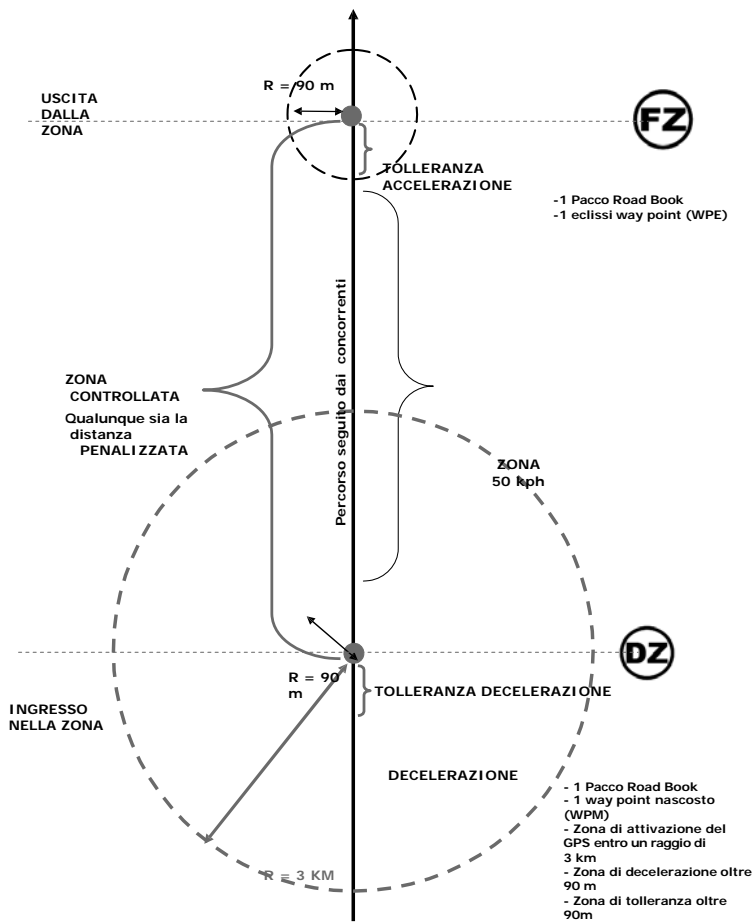
Due sezioni consecutive, velocità crescente : da 50 a 90 km/h

(vedi schema pagina 36)

Se la seconda zona di controllo della velocità, ha un limite di velocità più basso della prima zona, il GPS la mostra (numeri bianchi su sfondo nero) non appena il concorrente entra nei 90 metri di raggio intorno al waypoint della seconda zona di controllo della velocità. Allo stesso tempo il GPS continuerà a mostrare il triangolo ALLARME VELOCITA'.

Due sezioni consecutive, velocità decrescente da 90 a 50 km/hh
(vedi schema pagina 37).

CONTROLLO DI VELOCITA' CON UNA
WPM E UN WPE



080.17 ORDINE DI PARTENZA

080.17.1 Generalità

Nei Rallies per auto/motocicli, il tempo minimo fra l'orario ideale di partenza dell'ultimo motociclo e la partenza del primo autoveicolo dev'essere di 30 minuti o 1 ora (deciso dall'Organizzazione). Se l'intervallo è di 1 ora, dev'essere menzionato nel Regolamento Supplementare e le regole devono venire adattate da 30 min. a 1 ora. In nessun caso un concorrente in moto potrà partire, una volta partito il primo autoveicolo.

Ogni ritardo nell'arrivo alla partenza di una Super Speciale, una Speciale o una Tappa verrà penalizzato in misura di un minuto per ogni minuto di ritardo. Oltre i 30 min. o 1 ora di ritardo, verrà rifiutata l'autorizzazione alla partenza.

Per le Tappe con diverse Speciali, l'inizio della seconda sezione selettiva verrà dato in base all'ordine di arrivo della sezione selettiva precedente (distanze mantenute). A questo tempo verrà aggiunto il tempo assegnato per la possibile sezione su strada e i 5 minuti prescritti. In caso di raggruppamento l'ordine di partenza sarà quello dato dall'arrivo al controllo orario. I primi dieci piloti partiranno uno ad uno ogni due minuti. Gli altri partiranno (uno ad uno o due a due) da minuto in minuto o di 30 secondi in 30 secondi.

In caso di problemi di sicurezza, il Direttore di Gara potrà modificare l'ordine di partenza.

080.17.2 Super Speciale

L'ordine e le procedure di partenza di questa Super Speciale saranno lasciate all'iniziativa dell'organizzazione e pubblicate nel Regolamento Supplementare. Non è possibile lasciare ai concorrenti la scelta dell'ordine di partenza.

080.17.3 Prima Tappa

Se è stata disputata una Super Speciale:

l'ordine di partenza della prima Tappa sarà in base alla classifica della Super Speciale: i primi 15 piloti classificati della SSS potranno scegliere il proprio ordine di partenza della tappa 1.

Il primo pilota a scegliere sarà colui che ha fatto registrare il miglior tempo della SSS, poi il secondo miglior tempo e così via fino al 15° tempo.

Se non è stata disputata alcuna Super Speciale:

l'ordine di partenza della prima tappa sarà stilata secondo l'ordine di classifica provvisorio del Campionato del Mondo in corso o della classifica finale del campionato scorso nel caso della prima prova dell'anno. In tutti i casi, i 10 migliori piloti di questa classifica partiranno in ordine inverso (10°, 9°, 8° ecc...) Se un pilota di notorietà è iscritto non figurando nella classifica provvisoria del campionato, egli partirà per primo.

I primi 10 piloti partiranno uno al minuto in ogni caso. Tutti gli altri partiranno (uno alla volta o 2 alla volta) ogni minuto oppure ogni 30 secondi.

080.17.4 Seconda tappa e seguenti

L'ordine di partenza della seconda tappa e delle tappe seguenti si farà secondo l'ordine della classifica generale della Speciale, o della somma delle Speciali del giorno precedente. I primi dieci piloti partiranno uno ad uno ogni minuto; gli altri partiranno (uno ad uno o due a due) di minuto in minuto o di 30 secondi in 30 secondi.

080.17.5 Ultima Tappa

L'ordine di partenza per l'ultima Tappa saranno a discrezione dell'organizzazione e pubblicati nel regolamento Supplementare. In nessun caso sarà possibile lasciare ai concorrenti la scelta dell'ordine di partenza.

080.17.6 Partenza collettiva

E' autorizzata solo una partenza di questo tipo per manifestazione. La procedura di questa partenza collettiva deve essere pubblicata nel Regolamento Supplementare.

080.17.7 Riclassificazione

Per ragioni di sicurezza, alla fine di ogni Tappa, la Giuria Internazionale della FIM può riposizionare, a sua discrezione, su richiesta dei piloti al Direttore di Gara, i primi dieci piloti nella classifica generale provvisoria, per quanto concerne l'ordine di partenza della Tappa successiva.

In nessun caso un pilota così riposizionato potrà partire davanti a un pilota figurante fra i primi dieci nella lista di partenza della Tappa successiva.

Il numero della riclassificazione sarà concessa a discrezione della giuria internazionale FIM. La richiesta deve essere inoltrata prima del briefing serale.

080.17.8 Mancata partenza o abbandono in un Settore Selettivo/Tappa

Un pilota che non intenda partire in una Tappa, dovrà comunque presentarsi lui stesso o farsi rappresentare da qualcuno alla partenza della Tappa o deve avere informato il Direttore di Gara prima dell'inizio della tappa. In questo caso, riceverà una penalità di 100 ore + **Penalità Sportiva (PS)** e potrà continuare la gara. Un concorrente che non si presenti alla partenza di una Tappa, sarà squalificato.

Un concorrente che non intenda partire in un Settore Selettivo o che abbandoni senza aver convalidato il primo waypoint dopo quello dell'inizio, riceverà la seguente penalità:

Sei ore per la Speciale non percorsa + **PS** + il tempo massimo della Speciale + il tempo assegnato dei trasferimenti non percorsi + il valore di tutti i waypoints non convalidati.

Il concorrente che partirà in una Speciale, convalidando il primo waypoint ~~dopo quello dell'inizio~~ che poi abbandoni la Speciale, riceverà la seguente penalità:

Tre ore per aver lasciato la Speciale + **PS** + il Massimo tempo della Speciale + il tempo assegnato dei trasferimenti non percorsi + il valore di tutti i waypoints non convalidati.

Per ottenere punti FIM, un concorrente non dovrà avere più del 25% (arrotondato) di **PS** dal numero totale delle speciali del rally. Esempio: 6 speciali in totale, il 25% fa 1,5 che arrotondato fa 2. Se avrà più di 2 **PS**, questo concorrente potrà portare a termine il rally **ma figurerà nella classifica generale FIM con 0 punti**.

In tutti i casi, per figurare nella classifica generale FIM, il concorrente dovrà prendere il via dell'ultimo Settore Selettivo, superare la linea di arrivo, e mettere il suo motociclo/quad in Parco Chiuso entro l'orario di chiusura dello stesso.

080.17.9 Motocicli non in condizione di partire

Alla partenza di una Tappa o di una Speciale, se i Commissari Tecnici/ Delegati Tecnici della FIM noteranno che un motociclo è in modo evidente in una condizione che è incompatibile con il normale utilizzo, dovranno immediatamente informarne il Direttore di Gara, che potrà richiederne la sua riparazione.

In questo caso, il tempo impiegato, in minuti, per effettuare l'intervento, sarà considerato come minuti di ritardo registrati in un Trasferimento. Per impedire al concorrente di cercare di recuperare in tutti i modi il suo tempo perso dopo la riparazione, a quest'ultimo verrà dato un nuovo orario di partenza, a condizione che il primo autoveicolo non sia partito o che il TC non sia chiuso.

080.18 ASSISTENZA, TRASPORTO E RIMORCHIO

080.18.1 Generalità

Assistenza e traino/rimorchio di un pilota ancora in gara potranno essere prestati solo da parte di veicoli / persone ufficialmente iscritti alla gara o alla categoria Assistenza. Tutti i veicoli in gara, una volta costretti al ritiro, con le placche e i numeri di gara barrati in nero, potranno essere considerati come veicoli di assistenza, se autorizzati dalla direzione di gara. Tutte le infrazioni al regolamento di assistenza comporteranno penalità che potranno arrivare alla squalifica dalla gara.

Ogni concorrente è direttamente responsabile della sua assistenza.

Potrà essere regolamentato l'utilizzo di attrezzatura radio rice-trasmittente o HF, VHF, CB, riceventi radio e telefono. I divieti o limiti dovranno essere specificati nel Regolamento Supplementare.

080.18.2 Assistenza Autorizzata

1) In un Settore Selettivo:

l'assistenza e il rimorchio sono autorizzati, senza alcuna penalità, solo da parte dell'equipaggio di un autoveicolo, motociclo o camion regolarmente iscritto alla gara, e ancora in gara.

L'organizzazione può specificare, nel Regolamento Supplementare, la presenza di aree di assistenza specifiche, segnalate nel Road Book. A questi punti di assistenza, i veicoli nella categoria Assistenza e i loro equipaggi potranno lavorare sui **motocicli**.

Un veicolo nella categoria Assistenza potrà operare su una Speciale solo dopo l'approvazione da parte della direzione di gara e dopo la chiusura del controllo alla fine della Speciale in questione. Il concorrente che beneficia di ciò verrà penalizzato di 3 ore per il rimorchio e/o l'assistenza + **PS** + il tempo Massimo della Speciale + il tempo impartito del Trasferimento non percorso + il valore di tutti i waypoints non convalidati.

2) Nel **Trasferimento**:

Il trasporto o il rimorchio di motocicli in un Trasferimento comporterà una penalità di tre ore, a meno che non sia eccezionalmente autorizzato dal Regolamento Supplementare o dalla Giuria Internazionale.

3) Al bivacco:

Da parte dell'equipaggio di un autoveicolo, un motociclo o un camion ufficialmente registrati e ancora in gara, dei veicoli nella categoria Assistenza e dei loro equipaggi, dei meccanici ufficiali accreditati a viaggiare in aereo, dei Responsabili delle squadre.

Dopo essersi registrati al controllo orario alla fine della Tappa, i concorrenti (o le persone registrate come assistenti nello stesso equipaggio) possono portare il loro veicolo di gara fuori dal bivacco per il rifornimento, per andare all'hotel o effettuare prove tecniche, entro un raggio di distanza di 15 km dal bivacco. In questi casi, Il Sistema di Navigazione Satellitare deve essere acceso.

080.18.3 Assistenza proibita

E' vietato, a rischio di penalità che potranno arrivare alla squalifica:

1) Il trasporto di parti e/o effetti personali o assistenza, trasporto o rimorchio da parte di un veicolo e/o una persona diversi dai veicoli, motocicli e camion ufficialmente registrati e ancora in gara o da parte di veicoli nella categoria Assistenza e loro equipaggi.

2) Il deposito, l'abbandono o il lancio di parti di ricambio, attrezzi, effetti personali, olio nei Paesi attraversati dal Rally.

3) Tutti i tipi di assistenza in un luogo recintato, chiuso o sorvegliato, perfino se questo luogo è situato entro l'area del bivacco. Una tenda non è considerata un luogo chiuso.

4) La presenza di un veicolo della categoria Assistenza sul percorso di una Speciale.

5) Tutti i tipi di assistenza aerea non controllata dall'organizzazione. L'assistenza aerea è considerata come una qualsiasi presenza lungo una **Tappa** di un aeromobile con a bordo persone che non abbiano niente a che vedere con un concorrente.

080.18.4 Carburante/autonomia

080.18.4.1 Autonomia

Ogni pilota è responsabile del calcolo del proprio fabbisogno di carburante. In nessun caso i piloti potranno sporgere lamentele nei confronti degli organizzatori nel caso in cui il loro veicolo non riesce a coprire la distanza minima menzionata nel RP, a prescindere dalla natura del terreno.

Per ragioni di sicurezza, una autonomia supplementare del 10% è un margine indispensabile

080.18.4.2 Rifornimento durante un Settore Selettivo

Ogni pilota è responsabile del rifornimento.

Il rifornimento deve essere effettuato a motore spento.

Ogni rifornimento effettuato all'interno di una Speciale, sarà oggetto di una neutralizzazione di 15'.

Ogni rifornimento sarà preceduto da un CP.

Dopo aver consegnato la propria tabella di marcia, ogni pilota deve portare il proprio veicolo al camion rifornimento. Il carburante verrà distribuito in base all'ordine di arrivo al CP.

Dopo aver effettuato il rifornimento, i piloti si devono presentare al controllo di fine neutralizzazione dove potranno riprendere la loro tabella di marcia. Verrà quindi data una nuova partenza.

Tutti i tipi di assistenza esterna sul mezzo sono proibiti durante il rifornimento e sono soggette a penalità a discrezione della giuria internazionale della FIM. Solo ai piloti è concesso prestar aiuto agli altri concorrenti.

080.18.4.3 Rifornimento sui settori di trasferimento e al bivacco.

Sul trasferimento dove sono presenti stazioni di servizio in grado di erogare la Super 95 o 98 è responsabilità del pilota effettuare il rifornimento a proprie spese.

In caso di assenza di stazioni di rifornimento nei pressi del bivacco, l'organizzatore provvederà a fornire carburante al bivacco. Questo carburante, solitamente, è incluso nella tassa di iscrizione.

080.19 TABELLA DI MARCIA

1. Alla partenza di ogni Tappa, i concorrenti riceveranno una tabella di marcia sulla quale saranno indicati i tempi assegnati per percorrere ogni Trasferimento e i tempi massimi consentiti per ogni Speciale. Ogni tabella di marcia verrà restituita ai cronometristi alla fine di ogni Tappa e sostituita da una nuova alla partenza della tappa seguente. Il concorrente sarà il solo responsabile della propria tabella di marcia.
2. Qualsiasi correzione o alterazione della tabella di marcia che non sia stata approvata per iscritto da un controllore, comporterà la squalifica dalla manifestazione.
3. La presentazione della tabella di marcia ai vari controlli e l'esattezza delle registrazioni sulla stessa saranno sotto la totale responsabilità del concorrente. Solo i cronometristi saranno autorizzati a registrare un tempo sulla tabella di marcia, a mano o con un'attrezzatura a stampante.
4. I concorrenti sono obbligatoriamente tenuti, a rischio di penalità che potrebbero portare alla squalifica, a far controllare il passaggio di tutti i punti menzionati sulla tabella di marcia, e nel loro ordine di numerazione.

La mancanza del visto di un qualsiasi controllo comporterà una penalità prestabilita, che potrà arrivare alla squalifica dalla manifestazione, come indicato nel Regolamento Particolare o nel Road Book. Queste penalità possono variare da una Tappa all'altra.

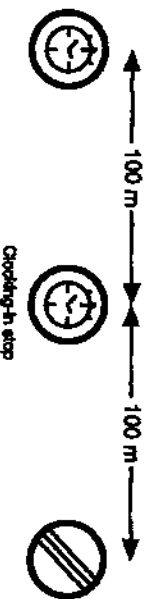
La perdita della tabella di marcia comporterà una penalità di cinque minuti.

5. Un concorrente non può presentare la propria tabella di marcia al controllo senza il suo motociclo.

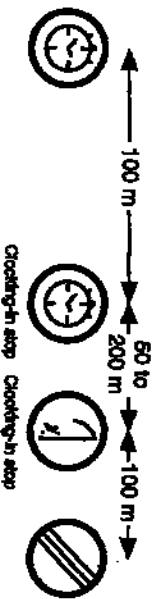
080.20 ZONE DI CONTROLLO

Tutti i controlli dovranno essere effettuati nell'ordine indicato sul road book

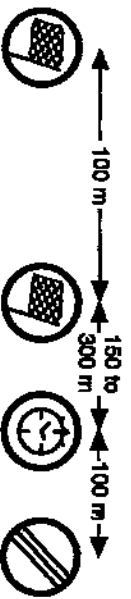
Tutti i controlli, vale a dire Controlli Orari, partenze e arrivi delle Speciali, Controlli di Passaggio, **saranno segnalati sul GPS con un WPS** e indicati sul terreno a mezzo di pannelli standardizzati, come segue:



TIME CHECK



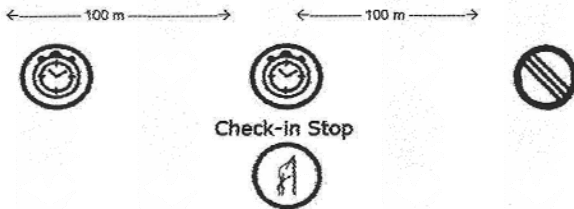
TIME CHECK FOLLOWED BY A START OF A SELECTIVE SECTOR



ARRIVAL AT A SELECTIVE SECTOR



START OF A SELECTIVE SECTION COINCIDING WITH THE START OF A LEG



1. A meno che il Direttore di Gara non decida diversamente, le postazioni di controllo saranno operative da un'ora prima dell'ora ideale di passaggio del primo concorrente. Cesseranno di essere operative un'ora dopo l'ora ideale dell'ultimo concorrente, tenendo conto:
 - della sua ora di partenza
 - del tempo assegnato
 - del ritardo della cessazione della gara
 - del massimo tempo autorizzato

2. La partenza da una zona di controllo è indicata da un pannello di avviso con uno sfondo giallo. Alla distanza di circa 100 m, la posizione del punto di controllo è indicata da un pannello con uno sfondo rosso. La fine della zona di controllo, approssimativamente 100 metri più avanti, è indicata da un pannello finale con uno sfondo beige e tre barre nere trasversali.

I pannelli devono sempre trovarsi su lato destro della zona di controllo. La larghezza di questa zona non dovrà eccedere i 15 m. Nelle aree dove sono possibili accessi diversi, è obbligatorio delimitare questa larghezza da un doppio segnale ufficiale.

3. Tutte le zone di controllo, vale a dire qualsiasi zona tra il primo pannello giallo di avvertimento e il pannello finale beige è considerata come Parco Chiuso. La durata della sosta non deve eccedere il tempo richiesto per le operazioni di controllo.

4. E' severamente proibito entrare o lasciare un'area di controllo da una qualsiasi direzione al di fuori da quelle prescritte dall'itinerario del Rally o rientrare in un'area di controllo dopo che sia stato effettuato il controllo sulla tabella di marcia a questa postazione, a pena di:
 - a) 1^a infrazione: 10 min
 - b) 2^a infrazione: 1 h
 - c) 3^a infrazione e seguenti: 3h.

Queste penalità si applicano anche al concorrente che rientri in una zona di controllo quando la sua tabella di marcia sia stata già timbrata.

5. L'ora ideale dello scatto dell'orologio è responsabilità solo del concorrente. L'ora ufficiale è l'ora GPS.
6. I concorrenti sono tenuti, a rischio di penalità che può arrivare fino alla squalifica dalla manifestazione, a seguire le istruzioni del responsabile della postazione di controllo.

080.21 CONTROLLI ORARI

Ai controlli orari alla partenza di Tappa o alla partenza della Speciale, ai concorrenti non è concesso punzonare in anticipo. Ogni ritardo fra il tempo reale e il tempo ideale del controllo orario verrà penalizzato sulla base di un minuto per ogni minuto o frazione di minuto. Oltre i 30 o 60 minuti di ritardo, al concorrente non sarà permesso partire.

Ai controlli orari alla fine di una Tappa così come nel Parco Chiuso alla fine della manifestazione, ai concorrenti sarà concesso di punzonare in anticipo, senza ricevere alcuna penalità. Fino alla chiusura dei controlli orari, ogni ritardo fra il tempo reale e il tempo ideale di scatto dell'orologio verrà penalizzato sulla base di un minuto per minuto o frazione di minuto.

Dopo la chiusura del controllo, la registrazione dovrà venire effettuata al Quartier Generale del rally fino al Tempo Massimo Consentito

Un concorrente potrà partire nuovamente il giorno successivo se è conforme all'Art. 080.13, 2° paragrafo.

Ai controlli orari, gli ufficiali di controllo in servizio indicheranno sulla tabella di marcia l'ora di presentazione che corrisponde al momento preciso in cui il pilota presenta la tabella di marcia al controllore. Questa sarà timbrata solo se il pilota, insieme al suo motociclo, è nelle immediate vicinanze del tavolo di controllo.

La procedura di punzonatura inizia nel momento in cui il motociclo oltrepassa il pannello che segnala l'ingresso nella zona di controllo.

Fra il pannello indicante l'ingresso nella zona e il punto di controllo, al pilota non sarà permesso effettuare nessuna sosta o adottare una velocità esageratamente lenta.

Il tempo di controllo orario ideale si ottiene aggiungendo il tempo imposto a ricoprire il Trasferimento al tempo di partenza di questo settore. Questi tempi sono indicati in ore e minuti e sono sempre espressi nella forma: da 00.01 a 24.00.

Il pilota non incorrerà in alcuna penalità per arrivi in anticipo se il tempo d'ingresso del motociclo nella zona di controllo corrisponde al minuto ideale per il controllo orario.

Ogni mancanza di osservazione delle regole suddette per quanto riguarda la procedura di controllo orario (in particolare l'ingresso nella zona di controllo più di un minuto prima dell'effettivo tempo di scatto), è soggetta a un rapporto scritto al Direttore di Gara da parte del Capo della postazione di controllo.

Su proposta del Direttore di Gara, la Giuria Internazionale dei Commissari Sportivi può decidere di modificare l'applicazione delle penalità fissate per l'eccedere il massimo tempo autorizzato nella Speciale, definito nell'Art. 081.19. I concorrenti ne saranno informati il più presto possibile.

1. Se una Speciale cronometrata è seguita da un Trasferimento, il tempo del controllo orario figurante sulla tabella oraria costituirà sia l'ora di arrivo alla fine della Speciale che l'ora di partenza del nuovo Trasferimento.
2. Quando un controllo orario è seguito dalla partenza di una Speciale, le due postazioni saranno comprese in una singola zona di controllo, per la quale i pannelli saranno disposti come segue:
 - a) pannello giallo con cronometro (inizio della zona)
 - b) dopo approssimativamente 100 m, pannello rosso con cronometro (postazione di controllo orario)
 - c) a una distanza da 50 a 200 metri, pannello rosso con bandiera (inizio della Speciale)
 - d) alla fine, 100 metri più avanti, pannello finale beige con tre barre nere trasversali

Al controllo orario alla fine del Trasferimento, i cronometristi registreranno sulla tabella di marcia per primo l'orario di controllo e secondariamente l'ora di partenza prevista per la Speciale.

Si dovrà osservare un intervallo di cinque minuti fra il controllo orario e l'ora di partenza prevista per la Speciale.

I cronometristi potranno modificare l'ora di partenza. In questo caso, farà fede l'ora di partenza della Speciale.

080.21.1 Tempo Massimo consentito

1) Trasferimenti

Per ogni Trasferimento viene assegnato un tempo impartito, con un tempo massimo consentito. Ogni concorrente che ecceda questo tempo impartito, incorrerà in una penalità di un minuto per ogni minuto di ritardo, fino al tempo massimo consentito. Il superamento di questo tempo massimo da parte dei concorrenti, comporterà la Penalità Forfetaria (PF) stabilita per la giornata.

2) Settore Selettivo

I Settori Selettivi saranno percorsi in tempo reale, con un tempo massimo consentito. I concorrenti che si presentino al controllo orario dopo questo tempo massimo, si vedranno infliggere la Penalità Forfetaria fissata per la giornata.

080.21.2 Modifica del Tempo Consentito

Se alla fine della Tappa la maggioranza dei concorrenti partiti non ha oltrepassato la linea d'arrivo della/e Speciale/i della giornata, il tempo massimo può essere rivisto su proposta del Direttore di Gara, a discrezione della Giuria Internazionale.

080.22 CONTROLLO DI PASSAGGIO

Saranno stabiliti dei punti di passaggio obbligatori per ogni tappa. Questi punti saranno chiaramente identificabili sulle carte fornite dagli organizzatori nonché riportati sul Road-Book con la sigla CP.

Vedi **Art. 080.20** per la segnalazione dei controlli.

L'orario di passaggio sarà registrato al secondo e annotato su un foglio cronologico dal responsabile della postazione.

Il passaggio dei piloti può essere registrato con punzonature differenti ad ogni CP.

081.15.1 Chiusura del Controllo di Passaggio

L'orario di chiusura dei controlli di passaggio sarà deciso tenendo conto di:

- distanza percorsa dalla partenza del tratto in questione,
- tempo medio orario del tratto considerato (Speciale o Trasferimento) imposto dal massimo tempo consentito, dal tempo dell'ultimo concorrente, aumentato di 60 minuti.

L'orario di chiusura dovrà essere menzionato nel road book o in appositi allegati.

080.22.2 Chiusura del Controllo di Passaggio

Dopo la chiusura del controllo di passaggio, sarà il GPS che attesterà il passaggio al CP ed il rispetto dell'itinerario ufficiale da parte del concorrente. In questo caso, non ci saranno penalità per mancati CP.

080.22.3 Penalità per mancati CP

Sono le seguenti:

Mancato CP e mancato WPS: 120'

Mancato timbro al transito CP: 5'

080.23 RAGGRUPPAMENTO

Lo scopo del raggruppamento è di ridurre qualsiasi intervallo piuttosto lungo creatosi fra i concorrenti in seguito a ritardo e/o abbandono.

All'arrivo a un raggruppamento, i concorrenti consegneranno a mano ai cronometristi le loro tabelle di marcia. Riceveranno istruzioni per quanto riguarda il loro orario di partenza.

Dovranno poi immediatamente condurre i loro motocicli direttamente al Parco Chiuso.

Per ragioni di sicurezza (tempeste di sabbia o altre cause), i raggruppamenti con controllo orario avranno luogo al fine di effettuare in convoglio la fine del percorso della **Tappa**. Durante questo convoglio, tutti i concorrenti dovranno effettuare la totalità del percorso o le deviazioni.

080.24 PENALITA' FORFETARIE (PF) / PENALITA' SPORTIVE (PS)

La Penalità Forfetaria è assegnata per superamento del tempo massimo consentito o per mancato rispetto di alcune regole sportive.

La Penalità Sportiva (PS) è assegnata per evitare la squalifica di un pilota (in particolare per gli artt. 80.17.8 e 80.18.2)

080.25 PARCO CHIUSO

Il Parco Chiuso è un'area recintata al fine di impedire l'ingresso a persone non autorizzate. Il suo perimetro deve essere chiaramente indicato e supervisionato da un sufficiente numero di ufficiali per assicurare che solo le persone autorizzate possano entrare o avere accesso ai veicoli. Deve avere una sola entrata / uscita chiaramente indicata. Gli ufficiali responsabili dei controlli di chiusura devono indossare un distintivo di riconoscimento visibile da tutte le persone interessate e in particolare dai concorrenti.

080.25.1 Principi

I motocicli sono in regime di "Parco Chiuso":

- a) dall'entrata in una zona di partenza, di fine tappa o di un raggruppamento, e fino alla loro dipartenza da questi, se esistenti. Non è obbligatorio un Parco Chiuso dopo il Controllo Tecnico Preliminare.
- b) da quando entrano in una zona di controllo e fino a quando non ripartono da questa.
- c) non appena arrivano alla fine dell'ultima tappa e fino a che sia trascorso il periodo previsto per eventuali reclami. In caso di reclamo, il regime di Parco Chiuso permane fino alla decisione della Giuria Internazionale in merito al reclamo stesso.

d) durante ogni trasporto, dovrà venire applicato il regime del Parco Chiuso.

Ogni mancanza nell'osservazione del regime di «Parco Chiuso» comporterà la squalifica dalla manifestazione.

080.25.2 Accesso

L'accesso a qualsiasi Parco Chiuso è vietato a chiunque ad eccezione dei membri della Giuria Internazionale della FIM, di alcuni ufficiali designati per servizio, e dei piloti per l'entrata/uscita dei loro motocicli.

I concorrenti possono far entrare e uscire i loro motocicli dal Parco Chiuso con il motore acceso.

Dopo aver parcheggiato il proprio motociclo nel Parco Chiuso, il concorrente dovrà immediatamente abbandonare l'area, e da quel momento gli sarà vietato l'accesso.

Per uscire con il proprio motociclo da un Parco Chiuso di partenza, raggruppamento o fine di una **Tappa**, il concorrente è autorizzato a entrare nel Parco dieci minuti prima del suo orario di partenza.

080.25.3 Regole

Nel Parco Chiuso, è vietato, a pena di squalifica dalla manifestazione (o di altre penalità assegnate come previsto dal Codice Disciplinare e di Arbitraggio della FIM):

- effettuare rifornimento
- effettuare qualsiasi riparazione
- toccare il veicolo di qualsiasi altro concorrente.

Quale eccezione al regime di Parco Chiuso, ma soggetto alla responsabilità di un ufficiale, un concorrente può, all'interno di un Parco Chiuso di partenza, raggruppamento o di fine Tappa, cambiare o revisionare, con i suoi propri mezzi, un faro danneggiato o le luci posteriori.

Queste riparazioni devono venire completate interamente prima dell'orario di partenza.

080.26 BIVACCO

E' considerato bivacco una zona fittizia, al centro della quale sarà attrezzata la struttura di Quartiere Generale dell'Organizzazione (PC Course, o qualsiasi camion indicato dall'Organizzazione) e nella quale sarà installato un tabellone per le affissioni ufficiali.

Il Quartiere Generale sarà operativo come Controllo Orario dopo la chiusura del Controllo Orario di arrivo della Tappa.

A qualsiasi membro di equipaggio (inclusi i piloti) è concesso condurre il veicolo al di fuori del bivacco solo per controlli tecnici e lontano dal percorso di ogni Speciale. Nel farlo, il Sistema di Navigazione Satellitare deve essere connesso e in funzione "on", a rischio di penalità a discrezione della Giuria Internazionale.

E' vietato circolare a eccessiva velocità e/o guidare in modo pericoloso all'interno dell'area del bivacco, a rischio di penalità fino ad includere la squalifica dalla gara, su decisione della Giuria dei Commissari Sportivi. La presenza di moto/quads entro l'area di ristoro è vietata, e può comportare penalità finanziarie.

080.26.1 Bivacco senza assistenza

In questi bivacchi, l'assistenza sarà autorizzata solo fra concorrenti ancora in gara. Non è autorizzata alcuna assistenza esterna (per esempio: da parte di meccanici, responsabili dell'equipaggio, ogni altra persona) a pena di squalifica di tutti i veicoli assistiti e/o registrati dallo stesso concorrente.

I rifornitori di carburante saranno autorizzati a trasportare pompe meccaniche e il materiale necessario per il rifornimento dei veicoli di gara. Il trasporto di qualsiasi altra parte o veicolo è severamente vietato, a pena di squalifica di tutti i veicoli assistiti e/o iscritti dallo stesso concorrente.

080.27 EQUIPAGGIAMENTO MEDICO

1. E' obbligatoria la presenza di almeno un elicottero equipaggiato con barella e un'attrezzatura di rianimazione per ogni Speciale lunga fino a 350 chilometri, e di due elicotteri per due Speciali vicine e di lunghezza complessiva superiore a 350 chilometri, attrezzati con un equipaggiamento di evacuazione e destinati al solo uso medico. In questo elicottero, è richiesta la presenza del medico rianimatore. Questo elicottero sarà complementare all'equipaggiamento di base (veicolo medico con dottori). Dovrà essere in permanente contatto con il Direttore di Gara e il Quartier Generale del Rally.
2. Deve essere prevista ai seguenti punti di ogni tappa una vettura medicalizzata con un medico assistito da un paramedico con esperienza nella guida di auto fuoristrada, in permanente contatto radio con il Direttore di Gara e il Quartier Generale del Rally:
 - partenza di una Tappa
 - partenza di una Speciale
 - ogni 100 chilometri
 - arrivo di una Speciale, e al bivacco.

Questo equipaggiamento medico è destinato solo ai concorrenti in gara e costituisce il minimo richiesto.

Ogni veicolo ed elicottero deve possedere almeno il seguente equipaggiamento:

- Sistema di Tracking
- 1 VHF radio
- 1 telefono satellitare

080.27.1 Kit di pronto soccorso medico

Ogni concorrente deve disporre lui stesso di un kit di pronto soccorso medico composto da:

- Un disinfettante per 40 litri d'acqua (hydrochlorazone o micropure)
- Lozione oculare (Boroclarine, Piroftal o equivalente)
- Un analgico (Aspirina, analgesico o equivalente)
- Due anti-diarroici (Immodium, Ercéfuryl, Bimixin o equivalente)
- Un antibiotico (Oracilline, Totapen o equivalente)
- Unguento, compresse sterili, due bende, cerotti, 5 Spille di sicurezza
- Un disinfettante cutaneo (Betadine o equivalente)
- Un protettore solare per pelle e labbra
- Vitamina C in tavolette
- Integratori salini (Enervit o Nergisport sodium o simile)
- Una crema lenitiva (Biafine)

080.28 EQUIPAGGIAMENTO DI SOPRAVVIVENZA

L'equipaggiamento obbligatorio di sopravvivenza, per i Rallies tenuti in un ambiente desertico, è il seguente:

- Ogni motociclo dev'essere equipaggiato con una riserva di acqua potabile di una capienza di almeno tre litri. Quest'acqua deve poter essere raggiunta senza sforzo e senza nessuno strumento, qualunque sia la posizione del veicolo
- Una tanica di acqua di capienza minima di 2 litri trasportata da un concorrente, del tipo "Camelbak"
- Una scorta di razioni di sopravvivenza
- Una lampada tascabile, se possibile lampeggiante
- Uno specchio di emergenza
- Una bussola, oltre a quella a bordo del motociclo
- Un accendino
- Una mappa generale del Paese attraversato (del tipo Michelin)
- Una copertura di sopravvivenza in alluminio (circa 2 m x 1 m), da utilizzare come copertura isotermica e segnale terra-sole

- 3 razzi fumogeni rossi del tipo a mano
- Un clacson di sistema di Allarme da veicolo a veicolo
- Un Sistema di Rintracciamento Satellitare
- Un singolo GPS
- Un segnale di soccorso

Il funzionamento corretto dell'equipaggiamento di sopravvivenza durante l'intera manifestazione è responsabilità solamente del concorrente.

La presenza di questo equipaggiamento dev'essere controllata prima della partenza di ogni Tappa. Il mancato possesso di parte o dell'intero equipaggiamento comporterà la negazione dell'autorizzazione alla partenza. Il concorrente avrà 30 o 60 minuti (a seconda dell'intervallo fra moto e macchine) per conformarsi alle regole; al di là di questo ritardo la partenza sarà rifiutata.

E' vietato il trasporto di carburante in ogni altra diversa maniera rispetto agli appositi serbatoi presenti sul motociclo. Allo stesso modo, è vietato il trasporto di oggetti, parti, arnesi... suscettibili di causare ferite al concorrente (zaini, cinture...). La mancanza del rispetto di questa regola comporterà il rifiuto della partenza.

080.29 EQUIPAGGIAMENTO DI SICUREZZA

A seconda del tipo di rally, eccezionali deroghe ai sistemi descritti qui di seguito saranno concesse da parte della FIM e dovranno essere specificate nel Regolamento Supplementare della manifestazione.

080.29.1 Equipaggiamento Obbligatorio di Sicurezza per i Rallies:

GPS del tipo unico

Il GPS è fornito dall'organizzazione ed è obbligatorio.

Questo equipaggiamento deve essere montato seguendo le istruzioni fornite. E' responsabilità dei concorrenti installare correttamente gli elementi meccanici ed elettrici necessari, prima dell'esaminazione tecnica e ciò con l'aiuto dei kit di installazione reperibili dai fornitori menzionati nel Regolamento Supplementare. L'alimentazione elettrica dovrà essere protetta da un fusibile a 2 ampères e dare una corrente regolare continua da 9 a 30 volts. Il montaggio meccanico dovrà essere flessibile e utilizzare i blocchi silenziosi forniti. Questo equipaggiamento è personalizzato, con una serie di numeri attribuiti al concorrente. Non possono venire effettuate modifiche senza autorizzazione dei fornitori GPS. Qualsiasi scambio di equipaggiamento fra veicoli è vietato, a rischio di penalità che possono arrivare alla squalifica dalla gara.

Tutti gli equipaggiamenti di navigazione di qualsiasi tipo saranno controllati, specialmente i GPS. E' vietato possedere qualsiasi sistema non esplicitamente menzionato in questi regolamenti. Ciò comporterà la squalifica dalla gara, indipendentemente dal modo e dalla tecnologia usati per valutare o stimare la propria posizione.

Sistema di Navigazione Satellitare

Sui rallies con lunghe Tappe, in un ambiente desertico, con il rischio di correre lentamente, un sistema completo di navigazione e di sicurezza, che includa tutti i metodi di trasmissione conosciuti (telefono, SMS, Data) di tipo "Iritrack" è obbligatorio per ogni concorrente.

Per tutta la durata del Rally i concorrenti sono responsabili del corretto funzionamento del loro Sistema di Navigazione Satellitare. Deve essere funzionante ed essere permanentemente connesso, con cavi di alimentazione e antenne connesse per tutta la lunghezza di ogni Tappa. Qualsiasi incidente causato dal concorrente (perdita, distruzione, spegnimento ecc.) e / o tutti i tentativi di natura fraudolenta o manipolazione comporteranno delle penalità, fino ad arrivare alla squalifica, su decisione della Giuria Internazionale.

Sistema di Allarme da Veicolo a Veicolo

Unicamente per rallies misti auto-moto, e al fine di rendere i sorpassi più sicuri, un sistema di Allarme da Veicolo a Veicolo, del tipo "Sentinel" (avviso che permette di segnalare al concorrente che sta per essere superato) è obbligatorio.

Questo sistema deve funzionare per tutta la durata della Tappa: l'accensione dell'equipaggiamento è responsabilità del concorrente. In tutti i casi in cui il sistema non sia funzionante, il concorrente interessato si vedrà infliggere una penalità di un'ora.

I piloti raggiunti da un altro concorrente (auto, moto, camion) devono consentire il sorpasso. In caso di recidiva, si vedranno infliggere delle penalità, che potranno arrivare alla squalifica dalla gara, su decisione della Giuria Internazionale della FIM.

Segnale di Soccorso (Balise de Detresse)

E' un segnale obbligatorio di soccorso (codificato e registrato) trasmittente su una frequenza del rally. Dovrà essere immediatamente accessibile senza alcun intervento meccanico o manipolazione del motociclo: dovrà essere visibile. Un adesivo dovrà indicarne la posizione.

L'emissione del segnale di soccorso per ragioni al di fuori della sicurezza comporterà la squalifica dalla gara, così come la responsabilità per ogni spesa sostenuta, nel caso di azioni prese dall'organizzazione.

Tripmaster contachilometri – modello a libera scelta

Un contatore di distanza agganciato unicamente alla rotazione delle ruote. Questo equipaggiamento non deve essere agganciato a nessun'altro componente del motociclo o equipaggiamento accessorio.

La funzione 'contachilometri' del GPS non può in nessun caso sostituire il tripmaster.

080.29.2 Equipaggiamento Facoltativo di Sicurezza

GPS ripetitori di direzione e di velocità

Modelli unici autorizzati dall'organizzazione, che devono essere agganciati al GPS fissato. L'aggancio al GPS di ogni altro modello o sistema è vietato, specialmente a computers o PDA di qualsiasi genere.

Bussola magnetica o elettronica – modello libero

Indicatore di direzione del veicolo, basato sul campo magnetico terrestre. Questo apparecchio può includere un sistema interno elettronico di compensazione. La sua lettura potrà essere analogica o digitale. L'apparecchio non dovrà comportare connessioni con nessun'altra parte dell'equipaggiamento, che consentano a quest'ultima l'utilizzo delle informazioni. Non è permessa nessuna connessione che possa permettere l'accesso o l'uscita di dati numerici.

080.29.3 Equipaggiamento vietato

Tutti gli apparecchi rice-trasmittenti; HF, VHF, CB, o qualsiasi altro mezzo di comunicazione sul motociclo sono vietati.

Per ragioni di sicurezza, è autorizzata la presenza di un telefono satellitare e/o un telefono GSM (eccetto telefoni PDAs o GSM che dispongano di funzione GPS o mappe). Il relativo numero (i numeri) dev'essere dato all'organizzazione durante le verifiche sportive. In nessun caso i telefoni possono essere in funzione 'on' durante le Speciali. Verranno effettuati controlli sul posto.

Durante le Speciali, soltanto in caso di problemi, potranno essere usati i telefoni, con il veicolo fermo, per segnalare un ritiro, un incidente o un veicolo in panne. Il concorrente dovrà informare anticipatamente il Quartier Generale del Rally della sua situazione tramite il suo sistema di Rintracciamento Satellitare.

Questi telefoni potranno essere usati, una volta fermi, solo nei Trasferimenti.

Ogni infrazione comporterà delle penalità, fino ad includere la squalifica.

Collegamenti Satellitari:

Tutti i collegamenti satellitari o altri collegamenti fra un veicolo di gara e una base esterna o un altro veicolo, oltre il Sistema di Navigazione Satellitare e il segnale di soccorso fornito dall'organizzazione, sono vietati.

Dati:

Tutti i sistemi di trasmissione dati che consentano il rintracciamento di veicoli e la gestione della flotta di veicoli sono vietati, qualsiasi siano i mezzi o i sistemi tecnici usati, a pena di squalifica dalla gara, ad eccezione del Sistema di Navigazione Satellitare e il Sistema di Allarme da Veicolo a Veicolo.

080.30 AMBIENTE

L'organizzazione deve distribuire ad ogni concorrente sacchi per i rifiuti e provvedere ad un punto di raccolta rifiuti al bivacco, alla partenza, al punto di rifornimento, all'assistenza e all'arrivo. Questi punti dovranno essere chiaramente segnalati, ad esempio con specifiche bandiere. Vi dovranno essere previsti anche raccoglitori per lo smaltimento dell'olio.

L'organizzazione è responsabile per la pulizia di questi punti di raccolta e per restituirli puliti come sono stati trovati.

I concorrenti e la loro assistenza sono responsabili per il trasporto dei loro rifiuti ai punti di raccolta. Ogni infrazione a questa regola sarà punita con un'ammenda di 200,00 EUR.

L'organizzazione dovrà provvedere a proteggere il terreno nelle zone di rifornimento.

080.31 CRONOMETRISTI **Strumenti di cronometraggio**

I Cronometristi dovranno sottostare alla responsabilità del Direttore di Gara.

Le persone responsabili del cronometraggio dovranno possedere la licenza di cronometristi.

Per svolgere i propri doveri, i cronometristi dovranno usare, a seconda della competizione, il più appropriato sistema di cronometraggio.

Un cronometrista esercitante la sua funzione, dovrà avere a disposizione strumenti di cronometraggio di riserva per controllare la corretta lettura degli strumenti usati.

I concorrenti dovranno accettare ogni tipo di sistema di cronometraggio.

080.32 RITIRO - SQUALIFICA

In caso di ritiro, al fine di evitare inutili ricerche e deviazioni dei mezzi riservati alla gara, è obbligatorio che il concorrente dia informazioni con ogni mezzo possibile e il più velocemente possibile al Quartier Generale del Rally indicando la propria identità, posizione e intenzioni.

Il Quartier Generale del Rally chiederà conferma della posizione quando il concorrente si trovi in un luogo abitato.

L'organizzazione dovrà indicare il numero di telefono del Quartier Generale del Rally sui braccialetti identificativi o in ogni road book.

Il concorrente è il solo responsabile per la comunicazione della sua posizione perfino se incarica terze persone di farlo.

Il non-rispetto di queste misure di sicurezza comporterà, su decisione della Giuria Internazionale della FIM, un'ammenda da 500,00 EUR a 3.000,00 EUR deducibili, se necessario, dal deposito cauzionale, quando previsto dal regolamento Supplementare.

Inoltre, la Giuria Internazionale della FIM potrà inoltrare il caso alla FMN del concorrente, per infliggergli una sanzione superiore.

In caso di ritiro o squalifica, il concorrente dovrà barrare in nero la placca numerica e il numero di gara, a pena di un'ammenda di 500,00 EUR e, se necessario, di altre sanzioni comminate dalla Giuria Internazionale della FIM.

080.33 CHIUSURA DELLA PISTA

Un veicolo dell'organizzazione (camion scopa) chiuderà la pista. Poiché è impossibile garantire che il camion scopa attraversi il luogo esatto in cui un veicolo è rimasto in panne, è responsabilità del concorrente indicare la sua posizione al Quartier Generale del Rally utilizzando l'equipaggiamento di sicurezza a bordo.

I camion raccoglieranno le persone fisiche e i veicoli in panne o fuori uso.

Ogni concorrente che rifiuti di far salire a bordo il veicolo lo farà sotto la sua unica responsabilità e dovrà firmare un modulo liberatorio che gli sarà presentato dai membri dell'organizzazione incaricati della chiusura della pista.

I concorrenti che abbandonino il loro veicolo prima del passaggio del camion scopa lo faranno sotto la loro totale responsabilità. L'organizzazione non potrà in nessun modo ritenersi responsabile in caso di danno o furto.

080.34 CLASSIFICHE

080.34.1 Generalità

Il Direttore di Gara è il responsabile del cronometraggio. La società di Cronometraggio scelta dall'Organizzazione ha la responsabilità di fornirgli la classifica nel formato ufficiale FIM.

Le penalità saranno espresse in ore, minuti e secondi. I risultati finali saranno determinati sommando insieme i tempi ottenuti nelle Speciali e le penalità (incorse durante i Trasferimenti e altre penalità espresse in tempo).

Il concorrente che ha ottenuto il totale minore è proclamato vincitore nella classifica generale, il successivo sarà secondo, e così via. Le Classifiche per categoria verranno stabilite nella stessa maniera.

In caso di ex equo, il concorrente che otterrà il miglior tempo per l'ultima Speciale sarà proclamato vincitore. Se questo non è sufficiente a determinare il vincitore, saranno presi in considerazione i tempi delle precedenti Speciali. Ad eccezione delle Tappe in cui non sono state percorse delle Speciali, gli ex-equo saranno determinati a seconda dell'ordine numerico di partenza. Questa regola potrà essere applicata in ogni momento nel corso del rally.

080.34.2 Definizione delle varie classifiche

Classifica parziale delle Speciali: non ufficiale, distribuita solo per informazione (stampa, piloti ecc...)

Classifica provvisoria della Speciale: affissa dal Direttore di Gara alle 19.00 del giorno successivo alla Tappa in questione. Diventa definitiva dopo il termine previsto per i reclami, che terminerà quando il primo concorrente avrà preso il via alla Tappa seguente all'affissione.

Classifica provvisoria di Tappa: affissa dal Direttore di Gara alle 19.00 il giorno successivo alla Tappa in questione. Diverrà definitiva dopo il termine previsto per i reclami, il quale terminerà quando il primo concorrente avrà preso il via alla Tappa successiva all'affissione.

Classifica Generale provvisoria della Manifestazione: affissa dal Direttore di Gara alle 19.00 del giorno successivo alla Tappa in questione. Diverrà definitiva dopo il termine previsto per i reclami, il quale terminerà quando il primo concorrente avrà preso il via alla Tappa successiva all'affissione.

Classifica Generale Finale della Manifestazione: affissa dal Direttore di Gara alla fine del Rally. Diventa definitiva dopo il termine previsto per i reclami, 30 minuti dopo l'affissione.

080.34.3 Formato dei risultati giornalieri

I risultati, preparati dall'organizzazione (secondo il modulo ufficiale), dovranno contenere le seguenti informazioni:

- Denominazione, luogo, data e IMN della manifestazione
- Denominazione della Tappa/Speciale
- Nome e firma del Presidente di Giuria della FIM e del Direttore di Gara
- Posizione, numero, cognome, nome, nazionalità, FMN, motociclo
- Tempo totale realizzato e scarto

Classifica Generale (tutte le categorie)

Categoria: Campionato del Mondo 450cc

Categoria: Femmine

Categoria: Quads

Categoria: Junior

Categoria: Oltre 450cc

080.34.4 Formato dei risultati alla fine della manifestazione

Ad ogni manifestazione di Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, i punti vengono assegnati, secondo la scala sottostante, a tutti i concorrenti e costruttori classificati nel Campionato Mondiale categoria 450cc così come ai concorrenti di ciascuna delle Coppe del Mondo FIM di Cross-Country Rallies.

Categoria: Campionato del Mondo 450cc

Categoria: Femmine

Categoria: Quads

Categoria: Junior

Categoria: Oltre 450cc

Non è prevista una classifica generale.

20 punti al 1°	5 punti all' 11°
17 punti al 2°	4 punti al 12°
15 punti al 3°	3 punti al 13°
13 punti al 4°	2 punti al 14°
11 punti al 5°	1 punto al resto
10 punti al 6°	
9 punti al 7°	
8 punti al 8°	
7 punti al 9°	
6 punti al 10°	

Per manifestazioni con più di 10 tappe (compreso il prologo) il punteggio assegnato sarà doppio.

I risultati, preparati dall'organizzazione (in accordo con il modulo ufficiale), devono contenere le seguenti informazioni:

- Titolo, luogo, data e IMN della manifestazione
- Nome e firma del Presidente di Giuria della **FIM**
- Posizione, numero, cognome, nome, nazionalità, FMN, motociclo
- Punti ottenuti, tempo totale realizzato e scarto
- Concorrenti che non abbiamo terminato la manifestazione

080.34.5 Approvazione dei risultati

Alla fine di ogni Tappa, la Giuria Internazionale della FIM verificherà e firmerà le classifiche provvisorie.

Alla fine della manifestazione, la Giuria Internazionale della FIM omologherà la classifica finale.

Alla fine dell'ultima manifestazione del Campionato, la Giuria Internazionale della FIM omologherà la classifica finale del Campionato e la fornirà all'Organizzazione, per l'organizzazione della Cerimonia di Premiazione del Campionato.

080.34.6 Affissioni

Le varie classifiche saranno affisse ogni sera al bivacco alle 19.00, sul tabellone ufficiale.

Se, per un caso di forza maggiore, la classifica non potrà essere affissa alle 19.00, la Giuria Internazionale della FIM potrà posticipare il limite di tempo concesso per i reclami di due giorni dopo la partenza del primo concorrente.

Durante una giornata di riposo, la classifica della Tappa precedente sarà affissa alle 19.00 e diverrà definitiva dopo 30 minuti.

All'arrivo del rally, la classifica sarà affissa sul tabellone ufficiale all'ora esatta specificata nel Regolamento Supplementare.

Saranno sempre affisse le seguenti classifiche, firmate dal Direttore di Gara:

Classifica Generale (tutte le categorie mescolate)

Categoria: Campionato del Mondo 450cc

Categoria: Femmine

Categoria: Quads

Categoria: Junior

Categoria: Oltre 450cc

080.34.7 Risultati del Campionato

Classifica:

Se il concorrente prende parte a cinque o meno manifestazioni del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, tutti i suoi risultati conterranno per la classifica generale del Campionato.

Se il concorrente prende parte a sei eventi del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, per la classifica generale del Campionato conterà il totale dei suoi risultati meno il peggior risultato ottenuto.

Se il concorrente prende parte a più di sei manifestazioni del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, per la classifica generale del Campionato conterà il totale dei suoi risultati meno i due peggiori risultati ottenuti. **Questi dovranno essere stati ottenuti in prove disputate in continenti diversi.**

In accordo a quanto sopra, alla fine del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, il concorrente che avrà realizzato più punti nella categoria Campionato Mondiale 450cc otterrà il titolo di Campione del Mondo FIM per i Cross-Country Rallies.

Per il Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies “costruttori”, in ogni manifestazione, i punti dei due migliori concorrenti nella categoria Campionato Mondiale 450cc verranno sommati fra di loro. Il costruttore che avrà realizzato il maggior numero di punti otterrà il titolo di Campione del Mondo FIM Cross-Country Rallies “Costruttori”.

Il concorrente che avrà realizzato più punti nella classifica Quads, Femmine, Junior, della Coppa del Mondo FIM di Cross-Country Rallies, otterrà il titolo di vincitore della corrispondente Coppa del Mondo FIM.

Per la Coppa del Mondo FIM di Cross-Country – Femmine, la classifica sarà costituita da una sola categoria Femmine, comprensiva di tutte le classi mescolate fra loro.

Per la Coppa del Mondo FIM di Cross-Country – Quads, la classifica sarà composta da una sola categoria Quads , gruppi G & H insieme.

Per la Coppa del Mondo FIM di Cross-Country – Junior, la classifica sarà costituita da una sola categoria Junior, comprensiva di tutte le classi mescolate fra loro.

Squalifica

In caso di squalifica di un concorrente da una manifestazione del Campionato Mondiale FIM, al concorrente verranno attribuiti 0 (zero) punti nella classifica della manifestazione. Il risultato verrà comunque preso in considerazione nella classifica finale, stabilita sul totale delle manifestazioni meno una o due (a seconda del numero dei partecipanti).

Ex aequo

In caso di ex aequo alla fine del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies, il concorrente con il maggior numero di vittorie guadagnerà il primo posto. Se risulta ancora un ex aequo, avrà la meglio il concorrente con il maggior numero di secondi posti e così via fino a quando l'uguaglianza sia interrotta. Se permane l'uguaglianza, il vincitore sarà il concorrente che avrà ottenuto il miglior piazzamento nell'ultima manifestazione.

Coefficienti

La FIM può accordare dei coefficienti alle manifestazioni del Campionato Mondiale FIM di Cross-Country Rallies. Le manifestazioni composte da almeno 10 tappe (compreso il prologo) avranno coefficiente 2.

080.35 RECLAMI - RICORSI

1. Ogni reclamo dovrà essere presentato in accordo alle procedure del Codice Disciplinare e di Arbitraggio della FIM. Dovrà essere fatto per iscritto ed essere consegnato al Direttore di Gara, accompagnato dalla cauzione in vigore. L'ammontare di questa somma non verrà restituita nel caso il reclamo venga rifiutato.
Se il reclamo richiede lo smantellamento e montaggio di varie parti di un motociclo, colui il quale ha presentato il reclamo dovrà pagare un deposito cauzionale aggiuntivo.
2. Ogni costo per il lavoro e il trasporto del motociclo dovrà essere sostenuto da colui che ha presentato il reclamo, se il reclamo non risulta fondato. In caso contrario, dovrà essere sostenuto dal concorrente oggetto del reclamo.
3. Il limite di tempo per presentare un reclamo per la classifica di una Tappa si intende fino alla partenza del primo concorrente alla Tappa di due giorni dopo.
4. Il limite di tempo per presentare un reclamo, alla fine della manifestazione, sarà di mezz'ora a partire dal momento in cui viene affissa la classifica generale ufficiale del Cross-Country Rally.

080.36 CERIMONIA DI PREMIAZIONE

Al termine di ogni prova deve avere luogo una Cerimonia di Premiazione, sotto la responsabilità dell'organizzazione. L'orario e il luogo esatti devono essere indicati nel Regolamento Supplementare. I primi tre concorrenti di ogni categoria dovranno ricevere un trofeo ed ogni altro dono appropriato, fornito dall'organizzazione.

Il Responsabile del Team del concorrente vincitore del Campionato Mondiale categoria 450cc dovrà partecipare alla Cerimonia di Premiazione e dovrà anche ricevere un trofeo.

Durante la Cerimonia di Premiazione, potrà essere eseguito l'inno nazionale del Paese del vincitore (farà fede la nazionalità indicata dal suo passaporto).

Allo stesso tempo potranno essere issate le bandiere nazionali dei primi tre concorrenti (basandosi sui loro passaporti).

L'organizzazione della prova finale del Campionato Mondiale FIM di Cross Country Rallies dovrà organizzare una cerimonia per premiare i primi tre concorrenti della classifica generale del Campionato, per ogni categoria.

Se un concorrente sarà assente dalla Cerimonia di Premiazione, senza l'approvazione a priori del Direttore di Gara, gli verrà inflitta una sanzione di EUR 200,00.-

080.37 CERIMONIA DI PREMIAZIONE ANNUALE FIM

Il concorrente che vince il Campionato Mondiale categoria 450cc, dovrà essere presente alla Cerimonia di Premiazione FIM organizzata ogni anno. Se non si presenta alla Cerimonia, sarà soggetto a una sanzione minima di CHF 10'000,00.- e massima di CHF 100'000,00.-

TERMINOLOGIA E DEFINIZIONI

Aggiuntivi	<p>Bollettino ufficiale costituente parte integrale del Regolamento Particolare della manifestazione e destinato a modificarlo, fornendo più dettagli o completandolo. Gli aggiuntivi sono numerati, datati e firmati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da parte dell'organizzazione, fino al giorno dei controlli e notificati dalla FMNR - dalla Giuria Internazionale della FIM per tutta la durata della manifestazione <p>I concorrenti dovranno comprovarne il ricevimento con la loro firma, tranne in caso di materiale impossibilità durante lo svolgimento della manifestazione..</p>
Tempo assegnato	Ogni Trasferimento dovrà venire effettuato nel tempo assegnato, che dovrà essere rispettato da tutti i concorrenti. Ogni superamento di questo tempo assegnato comporterà una penalità al minuto.
Bivacco	Zona situata fra i Controlli Orari di fine Tappa e la partenza della successiva, dove si raggruppano tutti i concorrenti; questa zona è indicata nel road book. Nel bivacco, l'assistenza è libera fra i concorrenti ancora in gara e con i veicoli e/o le persone iscritte nella categoria Assistenza.
Briefing	Il briefing dovrà essere tenuto congiuntamente dal Direttore di Gara e dall'organizzazione o da suo delegato. La partecipazione dei concorrenti è obbligatoria. Il testo del briefing riguardante la sicurezza dovrà anche essere esposto sul tabellone ufficiale.
CP (Controllo di Passaggio)	Punto di Controllo. Una zona in cui la tabella di marcia dovrà essere timbrata dai commissari e che è un WPM o un WPE.
COG (Direzione sul Terreno)	Informazioni fornite dal GPS, indicanti la direzione seguita da un veicolo in movimento.
CTW (Direzione verso il Waypoint)	Informazioni fornite dal GPS, indicante la direzione da seguire fino al prossimo Waypoint.
Squalifica	Penalità decisa dalla Giuria Internazionale della FIM a seguito di un'importante infrazione ai regolamenti FIM.
DTW (Distanza dal Waypoint)	Informazione fornite dal GPS, indicante la distanza fino al prossimo Waypoint.

Durata di una Manifestazione	La Manifestazione inizia con le Verifiche Sportive e Tecniche e termina con il cessare dei seguenti tempi limite, a seconda di quale sia l'ultimo: <ul style="list-style-type: none"> • tempo limite per reclami o ricorsi • termine delle verifiche amministrative e verifiche tecniche post-manifestazione effettuate in accordo con il Codice Sportivo FIM • termine delle premiazioni.
DZ	L'inizio della zona di controllo di velocità e, quando possibile, indicata con un preciso contrassegno e un waypoint (WPM o WPE). In caso di divergenza fra i due, farà fede il waypoint.
Tempo stimato	Tempo stimato dall'Organizzazione per percorrere una Speciale
Penalità Forfetaria (FP)	Una penalità in tempo che si aggiunge alle penalità già inflitte ai concorrenti in casi precisi e specificati dal Regolamento Particolare.
FMN	Federazione Motociclistica nazionale
FMNR	Federazione Motociclistica Nazionale Organizzatrice.
FZ	La fine di una zona di controllo della velocità, indicata da un WPE.
GPS	Un "Sistema di Posizionamento Globale" è un sistema satellitare per localizzare precisamente longitudine, latitudine e altitudine corrispondente ad ogni punto sulla terra.
JI	Giuria Internazionale FIM .
Giornale	Libro Informativo con pagine numerate e inamovibili, con indicato l'ora esatta e la data delle annotazioni.
Tappa Maratona	Una Tappa con assistenza limitata al bivacco al termine della giornata.
Tempo Massimo consentito	Tempo aggiuntivo al tempo assegnato in ogni Trasferimento e tempo massimo indicato per ogni Speciale, che, se superato, comporterà l'assegnazione di una penalità forfetaria. Da quel momento, il controllo è considerato chiuso per il concorrente in questione.
Neutralizzazione	Tempo durante il quale i concorrenti saranno fermati dal Direttore di Gara (condizioni di Parco Chiuso). Questo tempo è uguale per tutti i partecipanti.
Itinerario ufficiale	E' rappresentato dal passaggio attraverso ogni waypoint figurante nel road book (WPV, WPM, WPE, DZ, FZ, CP) da seguire obbligatoriamente a rischio di penalità.
Classifica Scratch	Classifica generale di tutte le categorie.

Parco Chiuso	Zona in cui non sono possibili riparazioni o interventi, ad eccezione dei casi espressamente menzionati nel Regolamento Particolare della manifestazione.
Impulso velocità (IMP)	Secondo il funzionamento permanente del GPS, un impulso è registrato nel GPS approssimativamente ogni 150m e la velocità è esposta sulla pagina velocità "SPD" del GPS.
PC Course	Quartier Generale del Rally. Coordina e gestisce la gara.

Tempo reale	Il tempo impiegato per percorrere un Settore Selettivo
Raggruppamento	Arresto della gara deciso dal Direttore di Gara, per permettere il raggruppamento dei concorrenti ancora in corsa e ridurre gli intervalli (condizioni di Parco Chiuso). L'orario di arresto potrà variare a seconda dei concorrenti.
Road Book	Ogni pilota riceverà un Road-Book, formato A5, comprendente un massimo di 5 linee orizzontali con distanze chilometriche, disegni e informazioni, contenente delle note caratteristiche e i waypoints obbligatori, che i concorrenti dovranno osservare a rischio di penalità.
Trasferimento	Parte del percorso, da percorrere nel tempo assegnato, fra due successivi controlli orari.
Percorso	Definito e riportato sul road-book ufficiale della manifestazione e verificato dagli apripista.
Settori Selettivi o Speciali (SS)	Prove di velocità pura in tempo reale. Le SS possono svolgersi lungo un percorso chiuso e riservato esclusivamente ai piloti. Le partenze delle Speciali sono sia precedute, sia abbinate ad un Controllo Orario per le partenze, e seguite da un Controllo Orario dopo l'arrivo.
IV (Infrazioni della Velocità)	Ogni superamento della velocità massima consentita in una Zona di Controllo della Velocità.
SOG (Velocità al Suolo)	Informazioni date dal GPS, indicante la velocità di un veicolo in movimento.
Penalità sportiva (PS)	Penalità in tempo che si aggiunge a quella già comminata al pilota in casi specifici e determinati dall'art. 80.17.8 ed il cui ammontare è riportato sul Regolamento Particolare
Tappa	Ogni parte del Rally separata da un bivacco.
Super Speciali (SSS)	L'organizzazione di una Super Speciale è facoltativa. Se viene inclusa nella manifestazione, il concorrente deve prendervi parte. Può venire organizzata una sola Super Speciale, che determinerà l'ordine di partenza per la Tappa successiva. Dovrà contare per la classifica della manifestazione allo stesso modo di penalità per infrazioni stradali correlate. Queste penalità saranno tenute in considerazione per la classifica generale della Tappa in questione e applicate il giorno stesso.
TC/CH	Controllo Orario (CO)
Tabella di Marcia	Fogli destinati all'apposizione di visti dei vari CO/CP effettuati lungo l'itinerario.

WPE (Waypoint Eclissi)	Un punto di passaggio obbligatorio memorizzato nel GPS e indicato nel road book, le cui coordinate non sono rese note ai concorrenti. Un punto verso il quale il GPS dirige il concorrente, una volta convalidato il waypoint precedente, qualsiasi sia la distanza fra il waypoint e il WPE. Funziona nello stesso modo fra diversi successivi WPEs.
WPM (Waypoint Nascosto)	Un punto di passaggio obbligatorio memorizzato nel GPS e indicato nel road book, le cui coordinate non sono rese note ai concorrenti. Il GPS dirige il concorrente verso questo punto, una volta che questi sia entrato in un raggio di 3 km da esso.
WPT	Waypoint (punto GPS). Un punto GPS è un punto geografico definito da coordinate di longitudine e latitudine. Esistono diversi tipi di punti GPS: WPV, WPM, WPE, WPS. Ogni waypoint segnalato nel road book è un punto obbligatorio di passaggio.
WPV (Waypoint Visibile)	Un punto le cui coordinate sono fornite al concorrente dal road book e memorizzate nel "GPS". Verso un waypoint visibile, tutte le informazioni disponibili appariranno sullo schermo del "GPS".
WPS (Waypoint Security)	Un punto di passaggio obbligatorio memorizzato nel GPS e indicato nel road book, le cui coordinate sono rese note ai concorrenti. In direzione di un WPS, tutte le informazioni GPS disponibili sono visualizzate sullo schermo. Il WPS è validato entro un raggio di 90 mt. Il WPS può essere utilizzato per ragioni di sicurezza o per evitare tagli di percorso in ogni zona di controllo prevista dall'art. 80.20

SOMMARIO DELLE PENALITA'	Art. N°	Partenza rifiutata	Squalifica	Penalità in tempo	Penalità finanziaria	Decisioni Penalità Sanzioni della JI
Rifiuto della pubblicità dell'organizzazione	Art. 080.4				100% della tassa d'iscrizione	
Licenza non valida	Art.	X				
Comportamento anti-sportivo, sleale, scorretto o fraudolento	Art. 080.6					Sanzioni della JI
Motocicli non immatricolati	Art.	X				
Cambi di motore 1° cambio 2° cambio 3° cambio e successivi	Art. 080.7.3			15' 45' 120'		
Assenza o scorretta apposizione della placca numerica	Art. 080.7.4			X		Specificato nel RP
Assenza o scorretta affissione di almeno due placche o della pettorina	Art. 080.7.4	X		X		
Assenza o falsificazione di un marchio identificativo	Art .080.8.2.1		X			
Assenza di marchi identificativi	Art. 080.8.2.1		X			
Rifiuto di presentare il veicolo a una verifica tecnica	Art. 080.8.3					Fino alla squalifica
Non rispetto del massimo limite fonometrico consentito durante la manifestazione 1ª infrazione 2ª infrazione 3ª infrazione	Art. 080.8.3			15' 1h		Squalifica
Passaggio a più di 200m di distanza da un WP dato dall'organizzazione	Art. 080.11.2			X		Specificato nel RP
Uso del codice di sbloccaggio "5555 Emergenza" del GPS	Art. 080.11.5			6 ore		

Uso del codice di sbloccaggio "WPM" del GPS dal 1° al 3° uso: dal 4° uso:	Art. 080.11.5			3 ore 6 ore		Per uso
Mancato rispetto delle regole di circolazione dei Paesi attraversati dalla manifestazione 1° infrazione 2° infrazione	Art. 080.12			30' 1 h		Fino alla squalifica
Insufficiente periodo di riposo fra due Tappe e opinione del medico sfavorevole	Art. 080.13	X				
Itinerario non rispettato	Art. 080.15		X	X		Fino alla squalifica
Itinerario non rispettato in aree sensibili di una Speciale 1° infrazione	Art. 080.15			15'		
Ostacolare deliberatamente il sorpasso di un motociclo	Art. 080.15					Fino alla squalifica
Percorrere una Speciale in senso contrario	Art. 080.15		X	X		Fino alla squalifica
Stazionamento per più di 30" dopo il segnale di partenza	Art. 080.15.1			2'		
Partenza anticipata	Art. 080.15.1			1'		
Mancata presentazione del motociclo con il motore acceso	Art. 080.15.1			1' per min di ritardo		
Rifiuto a partire all'orario e alla posizione attribuita	Art. 080.15.1		X	X		Fino alla squalifica
Arresto volontario nell'area di arrivo di una Speciale	Art. 080.15.2		X			
Superamento della velocità consentita	Art. 080.16	69				Secondo l'Art.

Ritardo sul tempo teorico alla partenza di una Tappa Fino a 30'	Art. 080.17.1			1' per min di ritardo		
Oltre 30' o 60'			X			
Assenza del visto sulla tabella di marcia	Art. 080.17.8		X	X		Fino alla squalifica
Assenza del visto a un CP	Art. 080.22.3		X			Secondo l'Art.
Mancata partenza o abbandono in una Speciale/Tappa	Art. 080.17.8					Secondo l'Art.
Assistenza e rimorchio di motocicli in una Speciale	Art. 080.18.2		X			
Assistenza e rimorchio in Trasferimento	Art. 080.18.2			3h		Eccetto se autorizzato nel RP
Trasporto di un concorrente in un elicottero o qualsiasi altro veicolo dell'organizzazione	Art. 080.18.3		X			
Assistenza vietata	Art. 080.18.3					Fino alla squalifica
Correzione/ alterazione della tabella di marcia	Art. 080.19		X			
Perdita della tabella di marcia	Art. 080.19			5'		
Passaggio ad un controllo senza motociclo	Art. 080.19		X			
Mancato rispetto delle Istruzioni del Responsabile del Punto di Controllo	Art. 080.20		X	X		Fino alla squalifica
Mancato rispetto dell'entrata, uscita e senso di circolazione nella zona 1ª infrazione 2ª infrazione 3ª infrazione	Art. 080.20					

Ritardo o anticipo sull'orario a un TC dopo un Trasferimento (eccetto l'arrivo di una Tappa, nessuna penalità per anticipo sull'orario)	Art. 080.21			1' per min		
				10' 1 h 3 h		
Mancata osservazione degli ordini di Parco Chiuso	Art. 080.25		X			
Mancato possesso di parte o tutto l'equipaggiamento di sopravvivenza	Art. 080.28					
I primi 30'				1' per min		
Più di 30' o 60'						Partenza rifiutata
Mancata dichiarazione di abbandono	Art. 080.32				Ammenda da 500,00 EUR a 3'000,00	Richiesta di sanzione al concorrente della FMN
Rifiuto a barrare le placche numeriche dopo abbandono/squalifica	Art. 080.32				Ammenda di 500,00 EUR	Richiesta di sanzione al concorrente della FMN

ROAD BOOK PAGE

80 mm	80 mm	Page Format A5				Actual Length X 16
1	1	Page Book - BALANCED - 801.4 km	Actual Length X 200			
0,00	0,00	88 : 647,90	Des. 300°			
20,23	20,23	C 300°	Des. 30°			
30,78	30,78	C 25°	Des. PPS			
79,56	79,56	C 85°	Des. MOU / 90° FT			
99,90	99,90	AD at 150m	Des. AD at 150m			
0,12	0,12		Des. AD at 150m			
40 mm	47 mm	47 mm	47 mm	47 mm	47 mm	47 mm
20 mm	34 mm	34 mm	34 mm	34 mm	34 mm	34 mm

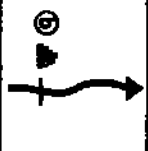
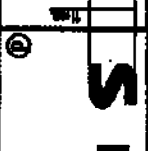
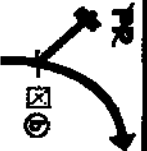
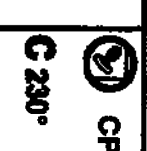
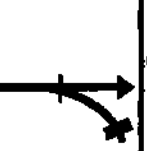
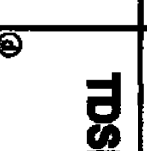
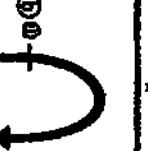
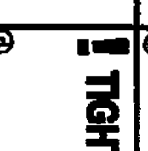
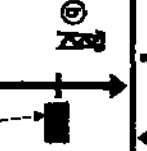
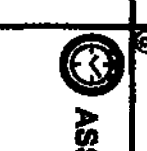
Actual Length X 20
Actual Length X 11
Actual Length X 10
Actual Length X 9
Actual Length X 8
Actual Length X 7
Actual Length X 6
Actual Length X 5
Actual Length X 4
Actual Length X 3
Actual Length X 2
Actual Length X 1

ROAD BOOK PAGE

Actual (Road) T: 7
Actual (Queue) T: 7Actual (Road) T: 10
Actual (Queue) T: 10

Page Format A5

Actual (Road) T: 18

Event: 0300 - BARBADO - 801,48 km. ^h Actual - vehicle - reproduction		SS 1 647,90	
128,29			S E3
28,39			
137,86			CP1
9,87			C 230°
300,55			TDSPP
162,69			
555,77			TGHT R.
266,22			
647,90			ASS
92,13			

Actual (Road) T: 11

Indice dei contenuti

01.01	INTRODUZIONE	74
01.03	LIBERTA' DI COSTRUZIONE	74
01.05	CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI.....	74
01.07	CLASSI	75
01.11	MISURA DELLA CILINDRATA	77
01.17	SOVRALIMENTAZIONE.....	78
01.18	TELEMETRIA	78
01.19	PESO DEL MOTOCICLO WEIGHTS.....	78
01.21	DESIGNAZIONE DELLA MARCA	79
01.23	DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO	79
01.25	SPECIFICAZIONI GENERALI	79
01.26	DEFINIZIONI DI UN QUADRO DI UN MOTOCICLO.....	80
01.27	DISPOSITIVI DI PARTENZA	81
01.29	PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE	81
01.31	TUBI DI SCAPPAMENTO	81
01.33	MANUBRI	82
01.35	LEVE DI CONTROLLO.....	83
01.37	VALVOLE A FARFALLA.....	83
01.39	POGGIAPIEDI.....	83
01.41	FRENI	84
01.43	PARAFANGHI E PROTEZIONI DELLA RUOTE.....	84
01.45	AERODINAMICITA'.....	84
01.47	RUOTE, CERCHI, PNEUMATICI.....	85
01.49	GOMME.....	85
01.50	SPECIFICAZIONI AGGIUNTIVE PER VEICOLI A PROPULSIONE ELETTRICA.....	86
01.53	SPECIFICAZIONI AGGIUNTIVE PER SIDECARS.....	95
01.55	PLACCHE NUMERICHE.....	96
01.56	LUCI, DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE, TACHIMETRI	
01.58	MOTOCICLI PER RALLY CROSS COUNTRY	
01.59	CATEGORIE CAMPIONATO DEL MONDO 450CC E COPPA DEL MONDO OLTRE 450CC	
01.60	CATEGORIA QUAD	
01.63	CARBURANTE, MISCELA CARBURANTE/OLIO.....	104
01.65	EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO....	111
01.67	USO DEL CASCO.....	112
01.69	ISTRUZIONI PRATICHE PER IL CASCO.....	112
01.70	MARCHI RICONOSCIUTI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALE.....	
01.71	PROTEZIONE DEGLI OCCHI	
01.73	COLONNINE DEI CASCHI.....	127
DIAGRAMMES		128

01.75	EMBLEMA DELLA FIM	115
01.76	PETTORINE	116
01.77	CONTROLLI.....	116
01.79	CONTROLLO FONOMETRICO.....	119
01.80	DIRETTIVE PER L'UTILIZZAZIONE DEI FONOMETRI.....	126
01.81	CRONOMETRAGGIO.....	127
	DIAGRAMMI.....	128

01.81	TIME KEEPING	127
	DIAGRAMMES	128

01.01 INTRODUZIONE

Con il termine motociclo si intendono tutti i veicoli aventi, in principio, meno di quattro ruote, a propulsione motore e designati essenzialmente al trasporto di una o più persone, delle quali una è il conducente del veicolo. Le ruote devono normalmente essere in contatto con il suolo, salvo momentaneamente o in alcune circostanze eccezionali. Inoltre, al fine di poter attraversare certe superfici di terreno, una o tutte le ruote possono venire sostituite da sci, pattini o catene.

01.03 LIBERTA' DI COSTRUZIONE

Un motociclo deve conformarsi alle esigenze dei regolamenti FIM, al Regolamento Particolare, così come ad un numero di condizioni specifiche che la FIM possa esigere per alcune competizioni. Non è posta alcuna restrizione sulla marca, la costruzione o il tipo di motociclo usato.

Tutte le moto "solo" (Gruppo A) devono essere costruite in modo tale da essere completamente controllate dal conducente. I motocicli con Sidecars (Gruppo B) devono essere costruiti per trasportare un passeggero.

01.05 CATEGORIE E GRUPPI DI MOTOCICLI

I motocicli sono divisi in categorie, che devono essere osservate per tutte le manifestazioni e tentativi di record mondiali.

Per principio, è vietato per diverse categorie, gruppi e classi di competere nella stessa gara, a meno che il Regolamento Supplementare non lo autorizzi.

Categoria I

I motocicli a propulsione azionata da una ruota in contatto con il suolo.

Categoria II (non applicabile per Corse su Pista)

Veicoli speciali a propulsione azionata da una o più ruote in contatto con il suolo, ma non corrispondenti alle condizioni della Categoria I.

Gruppo A1 – Motocicli "Solo"

Veicoli a 2 ruote che lascino una sola traccia sul suolo.

Gruppo B1

Veicoli a tre ruote, che lascino due tracce sul suolo, consistenti in un motociclo che lasci una traccia e un Sidecar per un passeggero che lasci l'altra.

Gruppo B2

Veicoli a tre ruote, che lascino due o tre tracce sul suolo in direzione della marcia in avanti, con un Sidecar permanentemente attaccato che formi un'unità completa e integrale.

Se vengono prodotte tre tracce, la linea centrale delle due tracce lasciate dalle ruote del motociclo non deve comportare uno scarto di più di 75 mm. Una traccia è determinata dalla linea centrale di ogni ruota del veicolo nella direzione della marcia in avanti.

Categoria II (non applicabile a Gare su Pista)

- Gruppo C - Motocicli Speciali a 2 ruote motrici
- Gruppo D - Motocicli Speciali a 3 ruote, con 2 ruote motrici
- Gruppo E - Motoslitte
- Gruppo F - Sprinters e Dragsters
- Gruppo G - Quad da competizione
- Gruppo H --
- Gruppo I --

Categoria III (non applicabile a Gare su Pista)

- Gruppo J - Veicoli Elettrici (vedi Articolo 01.50)

1.07 CLASSI

I gruppi sono ancora separati in classi a seconda della cilindrata del motore, come sotto descritto. Generalmente, queste classi devono essere osservate per tutte le manifestazioni. (comunque, vedi Art **058.01** del regolamento del Campionato Mondiale di Cross-Country Rallies).

Categoria I

Per l'articolo principale, fare riferimento allo stesso numero nella sezione Generale.

Gruppo A1 Motocicli

Classe (cc)	oltre (cc)	fino a(cc)
50	-	50
80	50	85
100	85	100
125	100	125
175	125	175
250	175	250
450	250	450
500	450	500
750	500	750
1000	750	1000
1300	1000	1300

Gruppi B1, B2 Sidecars

Come per i gruppi A1 e A2 oltre i 175 cc.

Categoria II

- Gruppo C - Motocicli Speciali a 2 ruote motrici
- Gruppo D - Motocicli Speciali a 3 ruote, con due ruote motrici
- Gruppo E - Motoslitte
- Gruppo F - Sprinters e Dragsters
- Gruppo G - Quad da competizione : veicoli da tout-terrain con pneumatici pallone, aventi una ruota ad ogni estremità diagonale.
A propulsione data dall'azione di due ruote (2 ruote motrici).
I basamenti del motore non devono essere posizionati dietro al concorrente. Solo un pilota siede a cavalcioni.
Lo sterzo avviene tramite manubrio.
Stesse classi della Categoria I, Gruppo A1.
- Gruppo H - Quad da competizione: unica differenza – a propulsione data dall'azione di quattro ruote (4 ruote motrici)
- Gruppo I -

Categoria III

- Gruppo J - Veicoli Elettrici (vedi Art. 01.82 nel Regolamento Tecnico del Road).

01.11 MISURAZIONE DELLA CILINDRATA

11.11 Motore A movimento alternato, Ciclo "Otto"

La cilindrata di ogni cilindro-motore è calcolata dalla formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dal pistone, e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone dal suo punto più alto a quello più basso:

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

dove D = foro

e C = corsa del pistone

Quando un foro di un cilindro non è circolare, la superficie di sezione trasversale deve essere determinata da un metodo o calcolo geometrico appropriato, poi moltiplicato per la corsa del pistone per determinare la cilindrata.

Nella misurazione, è consentita una tolleranza di 1/10 mm. Se con questa tolleranza il limite di cilindrata per la classe in questione viene superato, deve venir presa una misurazione successiva a motore freddo, con una tolleranza di 1/100 mm.

11.13 Motore a Rotazione

La cilindrata di un motore che determinerà la classe nella quale il motociclo dovrà competere in una manifestazione, è calcolata come segue:

$$\text{Cilindrata} = \frac{2 \times V}{N}$$

dove V = cilindrata totale di tutte le camere componenti il motore

e N = numero di giri del motore, necessari a completare un ciclo in una camera.

Considerato motore a 4 tempi.

11.15 Sistema Wankel

Per motori a sistema Wankel con un pistone triangolare, la cilindrata è data dalla formula:

$$\text{Cilindrata} = 2 \times V \times D$$

dove V = cilindrata di una sola camera

e D = numero di rotazioni dei dischi.

Questo motore è classificato come a 4 tempi.

01.17 SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, di qualsiasi tipo siano i mezzi utilizzati, è vietata in tutte le manifestazioni.

Un motore a 2 tempi o a 4 tempi rientrante in una qualsiasi delle classi riconosciute (determinata dalla capacità del cilindro motore) non dovrà essere considerato sovralimentato quando, nel corso di un ciclo motore, la cilindrata totale del/dei dispositivi di carico di carburante misurata geometricamente, aggiunta alla cilindrata del cilindro motore (se questo è utilizzato per immissione del carburante), non eccede la cilindrata massima della classe in questione.

01.18 TELEMETRIA

Le informazioni non devono essere trasmesse in nessun modo a o da un motociclo in marcia.

Un dispositivo ufficiale di segnalazione può venire richiesto sul veicolo.

Dispositivi automatici di cronometraggio di tappa non sono considerati "telemetria".

Dispositivi automatici di cronometraggio di tappa non dovranno interferire con nessun metodo e attrezzatura ufficiale di cronometraggio.

01.19 PESO DEI MOTOCICLI **Peso dei motocicli senza carburante**

19.01

E' accettata una tolleranza dell' 1 % del peso del veicolo dopo la gara.

19.03

I sigilli devono essere fissati sulla parte anteriore del telaio principale.

19.04

Le bilance devono essere certificate ogni anno da un Istituto Nazionale.

19.05

Per i gruppi B1 e B2 in tutte le competizioni deve essere trasportato un passeggero.

01.21 DESIGNAZIONE DELLA MARCA

Quando due costruttori sono coinvolti nella costruzione di un motociclo, il nome di entrambi deve apparire sul veicolo, come segue:

- Il nome del costruttore del telaio
- Il nome del costruttore del motore

Questo si applica quando non vi sono interessi commerciali.

01.23 DEFINIZIONE DI UN PROTOTIPO

Un motociclo prototipo è un veicolo che deve conformarsi alle esigenze di sicurezza prescritte dal Codice Sportivo della FIM e Appendici, applicabile al tipo di competizione per la quale è usato.

01.25 SPECIFICAZIONI GENERALI

Le seguenti specificazioni si applicano a tutti i veicoli dei gruppi indicati e a tutti i tipi di competizioni, tranne quando altrimenti stabilito dalla corrispondente sezione del Codice Sportivo della FIM.

Devono altresì essere applicate a tutte le competizioni nazionali, a meno che la FMNR (Federazione Motociclistica Nazionale) abbia disposto diversamente.

Ulteriori specificazioni per alcune competizioni possono essere richieste e queste saranno dettagliate negli appropriati Annessi della FIM o nel Regolamento Supplementare per le competizioni in questione.

25.01

E' vietato l'utilizzo di titanio nella costruzione del telaio, delle forcelle anteriori, del manubrio, delle braccia oscillanti, delle assi delle braccia oscillanti e delle ruote.

the swinging arms, the swinging arm spindles and the wheel spindles is forbidden.

E' vietato anche l'utilizzo di leghe leggere per le assi delle ruote (ad eccezione dei motocicli da Trial).

L'uso di dadi e bulloni in lega di titanio è consentito.

Test del Titanio possono essere effettuati in pista:

25.01.1 Test magnetico (il titanio non è magnetico).

25.01.2 Test di acido nitrico al 3 % (il Titanio non reagisce. Se il metallo è l'acciaio, la goccia lascerà una macchia nera).

25.01.3 Una massa specifica di lega di titanio del 4,5-5, di acciaio del 7,5-8,7 può essere stabilita pesando la parte e misurando il suo volume in un bicchiere graduato riempito d'acqua (valvola d'immissione, bilancere, barra di connessione, ecc.)

25.01.4 In caso di dubbio, il test dovrà avvenire in un Laboratorio di Controllo di Materiali.

25.02

Leghe di alluminio posso essere accertate visivamente.

25.06

Il numero di cilindri in un motore è determinato dal numero di camere di combustione.

25.07

Se vengono usati spazi di combustione separati, devono essere connessi fra loro da un passaggio non riducibile, la cui sezione minima sarà almeno del 50 % della sezione totale d'immissione.

01.26 DEFINIZIONE DI TELAIO DI UNA MOTO

La struttura o le strutture usate per unire ogni meccanismo di sterzo collocati sulla parte anteriore del veicolo, al motore/scatola del cambio e a tutti i componenti delle sospensioni posteriori.

26.01

Ogni motociclo nel 'parco chiuso' dev'essere equipaggiato con piedistallo laterale. Il piedistallo dovrà essere posizionato o sul telaio o sul

braccio oscillante.

01.27 DISPOSITIVI DI PARTENZA

I dispositivi di partenza sono obbligatori.

01.29 PROTEZIONI PER LE TRASMISSIONI APERTE

29.01 Una protezione deve essere installata al pignone dell'albero intermedio.

29.02 Una protezione della catena deve essere installata in maniera tale da prevenire l'intrappolazione fra la corsa della catena inferiore e la ruota dentata posteriore.

01.31 TUBI DI SCAPPAMENTO

Tubi di scappamento e silenziatori devono rispondere ai requisiti inerenti il controllo fonometrico (vedi anche Art. 01.79).

31.01

L'estremità del silenziatore deve essere orizzontale e parallela (oltre una distanza minima di 30 mm) alle assi centrali della moto (con una tolleranza di $\pm 10^\circ$) e non deve oltrepassare la fine del corpo del silenziatore di più di 5 mm. Tutti i bordi taglienti devono essere arrotondati con un raggio minimo di 2 mm (Vedi diagramma E).

31.02

I gas di scappamento devono essere scaricati verso il retro ma non in maniera da sollevare polvere, sporcare i pneumatici o i freni, o arrecare disturbo al passeggero, se presente, o ad ogni altro concorrente.

Tutte le possibili misure devono essere prese per prevenire la possibile perdita di olio di scarto, in modo che non arrechi disturbo al concorrente seguente.

Qualsiasi sistema di valvola NON ORIGINALE installato sul sistema di scappamento, in vista di interferire con (o modificare) il test fonometrico è vietato. Sono autorizzati soltanto sistemi di valvola di scappamento (ad es.: Exup, ecc.) forniti dai costruttori. Il montaggio è libero.

31.03

L'estremità dei tubi di scappamento sulle moto non deve oltrepassare la tangente del pneumatico posteriore (vedi diagramma S).

31.04

Su un Sidecar i tubi di scappamento devono espellere i gas orizzontalmente e verso il retro, ad un angolo massimo di 30° in rapporto all'asse del veicolo.

01.33 MANUBRIO

33.01

L'ampiezza del manubrio (Moto e Sidecars) è: non meno di 600 mm e non più di 850 mm.

33.02

Il manubrio deve essere equipaggiato con un'imbottitura di protezione sulla barra trasversale. I manubri senza barra trasversale devono essere equipaggiati con un'imbottitura di protezione situata a metà del manubrio, ampiamente ricoprente le morse del manubrio.

33.05

Le estremità esposte del manubrio devono essere turate con materiale solido o ricoperte in gomma.

33.08

Arresti rigidi (diversi da un ammortizzatore di sterzo) devono essere fissati al fine di assicurare uno spazio minimo di 30 mm fra il manubrio con le sue leve e il serbatoio, quando in pieno bloccaggio, per evitare al concorrente di intrappolarsi le dita.

33.09

I morsi del manubrio devono essere accuratamente arrotondati e costruiti al fine di evitare punti di frattura nella barra.

33.10

Se vengono utilizzati protettori delle mani, devono essere realizzati in materiale resistente alla distruzione ed avere un'apertura permanente per la mano.

33.11

La riparazione tramite saldature di manubri in lega leggera è proibita.

33.12

Manubri realizzati in carbonio/carbonio, carbonio/Kevlar o altri materiali composti non sono autorizzati.

01.35 LEVE DI CONTROLLO

35.01

Tutte le leve del manubrio (frizione, freni, ecc.) devono per principio terminare con una sfera (del diametro di almeno 16 mm). Questa sfera può anche essere appiattita, ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm). Queste estremità devono essere fissate in modo permanente e formare una parte integrante della leva.

35.03

Ogni leva di controllo (leve alle mani e ai piedi) deve essere montata su un perno indipendente.

35.04

La leva del freno, se imperniata sull'asse poggiapiedi, deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.

01.37 VALVOLE DI CONTROLLO

37.01

Le valvole del gas devono chiudersi automaticamente quando non trattenute con la mano.

37.03

Le motociclette devono essere equipaggiate con un interruttore di accensione funzionale o pulsante montato su entrambi i lati, destro e sinistro, del manubrio (raggiungibili dalla mano mentre è sull'impugnatura) in grado di fermare un motore in marcia (per motocicli da Corsa su Pista, si prega di far riferimento a questo articolo nella sezione CCP).

01.39 POGGIAPIEDI

I poggiapiedi devono essere di tipo pieghevole ed essere equipaggiati con un dispositivo che li faccia tornare automaticamente nella posizione normale. Una protezione integrale del raggio di almeno 8 mm deve essere posta all'estremità del poggiapiedi (vedi diagramma S).

01.41 FRENI

41.01

Tutti i motocicli devono avere almeno 2 freni efficienti (uno su ogni ruota) che funzionino separatamente e in maniera concentrica con la ruota.

41.02

I veicoli nel Gruppo B devono essere equipaggiati con almeno 2 freni efficaci su almeno 2 delle ruote e funzionanti separatamente e in maniera concentrica con le ruote.

01.43 PARAFANGHI E PROTEZIONE DELLE RUOTE

I motocicli devono essere equipaggiati con parafanghi.

43.01

I parafanghi devono oltrepassare il pneumatico da ogni lato.

43.02

Il parafango anteriore deve coprire almeno 100° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità frontale del parafango al centro della ruota e una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota deve essere compresa fra 45° e 60°.

43.03

Il parafango posteriore deve coprire almeno 120° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da due linee, una tracciata dall'estremità posteriore del parafango al centro della ruota e una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro della ruota non dovrà superare i 20°.

L'angolo (massimo 20°) per il parafango posteriore dovrà essere misurato con il concorrente seduto sul motociclo (Vedi diagramma S).

01.45 CARENATURE

Nessuna carenatura completa è autorizzata

Le protezioni del radiatore dovranno essere realizzate esclusivamente in materiali flessibili (ad es. plastica).

01.47 RUOTE, CERCHI, PNEUMATICI

47.01

Tutti i pneumatici saranno misurati montati sul cerchio a una pressione di 1 kg/cm (14 lb./sq.in.); le misure devono essere prese a una sezione di pneumatico situata a 90° dal suolo.

47.02

Tutte le modifiche al cerchio o raggi di una ruota integrale (colata, foggatura, inchiodatura) così come fornita dai costruttori, o di un cerchio tradizionale distaccato oltre che per i raggi, valvole o bulloni di sicurezza sono proibiti, ad eccezione di viti di sicurezza del pneumatico a volte usate per prevenire il movimento del pneumatico in relazione al cerchio. Se il cerchio è modificato per questi scopi, deve essere fornito di bulloni, viti, ecc..

01.49 PNEUMATICI

49.01

Le dimensioni dei pneumatici anteriori e posteriori sono libere con riferimento al diametro e larghezza.

49.03

Pneumatici con chiodi in metallo (ad eccezione di eventi invernali e approvati dalla Giuria Internazionale - vedi Art 51.06), punte, catene o qualsiasi altro dispositivo anti-slittamento non sono permessi. Pneumatici a spatola "Scoop" (nervatura a raggi continui) sono vietati.

49.04 Generalità

Soltanto pneumatici normalmente disponibili in commercio o alla vendita al dettaglio sono autorizzati. Non è autorizzata alcuna modifica ai pneumatici. E' vietato trattare i pneumatici con prodotti chimici, tagliarli o scanalarli, rendere i pneumatici più caldi o alterarne con ogni altro mezzo la forma, la durezza minima a terra, la costruzione o altre caratteristiche.

I pneumatici devono apparire sul catalogo dei pneumatici di serie dei costruttori o su liste specifiche di pneumatici disponibili al pubblico generico. Devono essere costruiti in accordo alle esigenze dell'Organizzazione Tecnica Europea di Pneumatici e Cerchi (ETRTO), nel rispetto dei codici di peso e velocità e avere una descrizione di utilizzo minimo di 45 M.

Sia i pneumatici anteriori che quelli posteriori devono avere un marchio "E" e/o DOT (Dipartimento Americano dei Trasporti) approvato e il numero DOT deve essere forgiato sul fianco del pneumatico.

49.05 Modello di battistrada

Le specificazioni sul battistrada del pneumatico posteriore sono le seguenti: Profondità del battistrada, misurato ad angolo retto alla superficie del pneumatico (tutti i blocchi del battistrada devono estendersi fino alla superficie del pneumatico): Massimo 13 mm (vedi diagramma S). Le dimensioni sono libere per i Cross-Country Rallies e i Bajas. Ad ogni modo, si applica completamente l'Art.

49.04.

49.06 Pneumatici con chiodi

L'uso di pneumatici chiodati sarà definito nelle Regole Supplementari della manifestazione. L'uso di pneumatici chiodati dovrà essere approvato dalla Giuria Internazionale, basandosi sullo stato del percorso.

Solamente pneumatici chiodati disponibili dai commercianti di pneumatici al dettaglio sono autorizzati. Questi dovranno apparire nel catalogo dei pneumatici del costruttore o nelle liste di specificazione disponibili al pubblico generico (vedi Diagramma S).

Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, metodo di montaggio, ecc., devono essere in accordo con la legislazione nazionale del Paese in cui è tenuta la manifestazione.

01.55 PLACCHE NUMERICHE

Sono richieste delle placche numeriche per i **Cross-Country Rallies**.

L'Organizzazione fornirà ad ogni concorrente un set di placche di identificazione comprendente 1 placca frontale e 2 laterali chiamate placche numeriche. La misura esatta e la posizione di queste placche numeriche saranno spiegate nel Regolamento Particolare.

Le placche numeriche saranno applicate in modo visibile sul lato frontale e sui lati posteriori del motociclo. In nessuna circostanza dovranno coprire, per tutta la durata del Rally, neanche parzialmente, targa e numero di telaio del motociclo.

55.07

Le cifre dovranno essere chiaramente leggibili e, come lo sfondo, dovranno essere verniciate in colori opachi per evitare il riflesso della luce del sole.

Le dimensioni minime delle cifre dovranno essere:

Altezza:	140mm
Larghezza:	80mm
Larghezza dei tratti:	25mm
Spazio fra 2 cifre:	15mm

55.08

Per i numeri deve venire utilizzato il sistema inglese. Vale a dire una singola linea verticale per l' "uno" e una semplice linea inclinata senza barra orizzontale per il "sette". (Vedi diagramma 0).

55.09

Tutte le altre placche numeriche o marchi su un motociclo che possano causare confusione con i numeri dovranno essere rimossi prima della partenza di una competizione.

55.12 Colori delle placche numeriche

I colori di sfondo e le figure variano secondo la classe del motociclo e il tipo di competizione; le regole principali sono indicate nel Regolamento Particolare di ogni manifestazione.

I colori dovranno essere opachi, in conformità con la tabella dei colori RAL, ad es.:

NERO	9005
GIALLO	1003
ROSSO	3020
BIANCO	9010
PORPORA	4006

I colori da utilizzare sono:

Cross-Country Rallies	450cc	Sfondo bianco	Numeri neri
	Oltre 450cc	Sfondo giallo	Numeri neri

	Quads	Sfondo bianco	Numeri neri
	Donne	Sfondo Porpora	Numeri bianchi

55.13

In caso di disputa riguardante la leggibilità dei numeri, la decisione del Commissario Tecnico sarà quella definitiva.

01.56 LUCI, DISPOSITIVO DI SEGNALEZIONE E CONTACHILOMETRI

I motocicli e il loro equipaggiamento dovranno attenersi ai requisiti legali nazionali per la circolazione su strada del Paese in cui il veicolo è immatricolato e alle altre regole specificate nel Regolamento Particolare.

Il generatore elettrico dovrà funzionare normalmente ed in modo continuo per quanto riguarda la corrente e il voltaggio durante la competizione e durante i controlli dopo la competizione. Le connessioni elettriche dovranno essere mantenute.

MOTOCICLI PER CROSS COUNTRY RALLY

01.58 GENERALITA'

Tutti i veicoli delle categorie Campionato Mondiale 450cc, **Coppa del Mondo oltre 450cc** e Quad dovranno conformarsi totalmente ai requisiti della Convenzione di Vienna del 1968, anche se il Paese nel quale il veicolo è stato costruito non sia firmatario di quella Convenzione, e dovranno essere immatricolati per la circolazione su strada.

58.01 Luci ed equipaggiamento di sicurezza

Il sistema di illuminazione di **tutte** le categorie deve conformarsi in tutto alla Convenzione Internazionale sulla circolazione stradale, inoltre:

I fari anteriori e le luci posteriori potranno essere modificati o sostituiti. Potranno essere aggiunte luci supplementari.

Ogni motociclo/quad dovrà essere equipaggiato con almeno:

- Un faro anteriore (min 55 watts o equivalente in 'lumen')
- Un fanale posteriore omologato con luce di arresto
- In aggiunta, una luce antinebbia (min 21 watts o equivalente in 'lumen'), con una superficie minima legale, potrà essere frazionata in due elementi e potrà lampeggiare
- Un generatore con una potenza minima di 140 watts
- Un clacson sonoro di minimo 90 dB/A, misurato ad un metro.
- Minimo uno specchietto retrovisore.
- Una tanica di riserva d'acqua fissa della capacità di 3 litri

Tutte le moto/i quads dovranno trasportare l'equipaggiamento di sopravvivenza necessario come richiesto nelle Appendici Cross-Country Rallies, Art. 081.23.

58.01 Carburante

Per tutte le categorie, il motore dovrà funzionare con carburante senza piombo, in accordo con le specificazioni della FIM sul carburante (vedi Art. 01.63) ed essere di tipo equivalente al carburante delle stazioni di servizio pubbliche. Le eccezioni saranno indicate nel Regolamento Particolare della manifestazione.

01.59 CAMPIONATO DEL MONDO 450cc E COPPA DEL MONDO OLTRE 450cc

Motocicli di serie, immatricolati per la circolazione su strada, che possono essere modificati ed equipaggiati per le competizioni di Cross-Country Rallies.

Le parti principali: telaio, motore (cilindri, testata e basamento) e bracci oscillanti utilizzati dovranno essere componenti standard, ed essere liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali, ad eccezione del basamento, potranno essere modificate ma dovranno rispondere alle Regole Tecniche della FIM per i Cross-Country Rallies.

Tutti i motocicli saranno conformi al Gruppo A1 (Art. 01.07).

59.01 Cilindrata del Motore

Campionato Mondiale categoria 450cc:

Motori a uno o due cilindri fino a 450cc

Categoria Coppa del Mondo FIM oltre 450cc:

Motori a uno o due cilindri oltre 450cc e fino a 1300cc

59.02 Motore

Il numero del motore deve rimanere visibile in ogni caso.

La preparazione del motore è libera, ad eccezione del basamento, che dovrà assolutamente essere standard.

Durante la manifestazione, un “cambio di motore” significa rimuovere il motore dal telaio. Motori “A”, montati originariamente nel telaio della moto possono essere rimossi dal telaio per essere riparati e sostituiti da motori “B”. Motori “A” possono essere riparati durante la manifestazione a condizione che il basamento marcato durante le verifiche tecniche preliminari rimanga lo stesso.

Riparazioni alla parte alta del motore (cilindro + testata) sono libere durante la manifestazione. Tutti gli interventi alla parte inferiore (all'interno del basamento) saranno considerati come un cambio di motore.

Almeno un bullone/dado utilizzato per fissare il motore dovrà essere forato, al fine di attaccare un sigillo che racchiuda il telaio.

Il motore potrà essere rimosso dal telaio per riparazioni non collegate al basamento. Questo potrà essere fatto solo sotto la supervisione del Commissario Tecnico. Solamente il Commissario Tecnico potrà tagliare e sostituire il sigillo senza che ciò comporti alcuna penalità.

59.03 Sistema di scarico.

I bordi esposti dei tubi di scarico dovranno essere arrotondati, per evitare che siano taglienti.

59.04 Telaio e ausiliari

Il telaio principale dovrà essere marcato con il Numero originale di Identificazione del Veicolo (VIN). Il numero di telaio (VIN) dovrà rimanere visibile per tutto il tempo.

Il telaio non potrà essere sostituito durante la manifestazione. Il telaio potrà essere riparato sotto la supervisione del Commissario Tecnico.

59.05 Serbatoi carburante

La capacità totale di carburante contenuta in tutti i serbatoi sarà di 35 litri al massimo.

59.06 Peso

Non ci sono restrizioni.

01.60 CATEGORIA QUAD

Quadricicli di serie, immatricolati per la circolazione su strada, come da gruppi G e H, che possono essere modificati ed equipaggiati per le competizioni di Cross-Country Rallies.

Le parti principali: telaio e motore (cilindro, testata e basamento) utilizzate dovranno essere componenti standard, e dovranno essere liberamente disponibili al pubblico. Queste parti principali, ad eccezione del basamento, potranno essere modificate, ma dovranno attenersi alle Regole Tecniche della FIM per i Cross-Country Rallies - Categoria Quads.

Sono autorizzati due gruppi:

- Gruppo G/ Quad da competizione:

A propulsione data dall'azione di due ruote (2 ruote motrici).

- Gruppo H/ Quad da competizione:

A propulsione data dall'azione di quattro ruote (4 ruote motrici)

Fare riferimento all'Articolo 01.7/ Classi, per le definizioni.

60.01 Cilindrata del motore

Gruppo G:

- da 250cc fino a 350cc per motori bilicindri, 2-tempi

- fino a 500cc per motori monocilindrici, 2-tempi

- fino a 750cc per motori **monocilindrici**, 4-tempi.

Gruppo H:

- fino a 900cc per motori mono o bicilindrici, 4-tempi.

60.02 Motore

Il numero del motore dovrà rimanere sempre visibile.

La preparazione del motore è libera, ad eccezione del basamento, che dovrà assolutamente essere standard.

Durante la manifestazione, un "cambio di motore" significa rimuovere il motore dal telaio. Un motore "A", originariamente montato nel telaio del quad potrà essere rimosso dal telaio per essere riparato e sostituito dal motore "B". Il motore "A" potrà essere riparato durante la manifestazione a condizione che il basamento marcato durante le verifiche tecniche preliminari rimanga lo stesso.

Riparazioni alla parte superiore del motore (cilindro + testata) sono libere durante tutta la manifestazione. Tutti gli interventi alla parte inferiore (all'interno del telaio) saranno considerati come un cambio di motore.

The total maximum fuel tank capacity contained in all tanks is 45 litres.

Almeno un bullone/dado utilizzato per tenere il motore dovrà essere forato per attaccare un sigillo che racchiuda il telaio.

Il motore potrà essere rimosso dal telaio per riparazioni non collegate al basamento. Questo potrà essere fatto solo sotto la supervisione di un Commissario Tecnico. Il Commissario Tecnico solamente potrà tagliare e sostituire i sigilli, senza che venga applicata alcuna penalità.

60.03 Specificazioni dei veicoli

Il veicolo è direzionato solamente dalle ruote anteriori.

60.04 Sistema di scarico

Il silenziatore non dovrà oltrepassare le estremità posteriori del quad. Il tubo di scarico del silenziatore dovrà essere protetto da un bordo arrotondato di minimo 4 mm.

60.05 Telaio e annessi

Il telaio dovrà essere marcato con il Numero originale di Identificazione del Veicolo (VIN). Il numero del **telaio** (VIN) dovrà rimanere visibile per tutto il tempo.

Il telaio non dovrà essere sostituito durante la manifestazione. **Il telaio** potrà essere riparato sotto la supervisione del Commissario Tecnico.

60.06 Interruttori di disinnescio dell'accensione

I Quads dovranno essere equipaggiati con un interruttore di sicurezza di disinnescio dell'accensione, che dovrà arrestare il circuito primario e dovrà essere permanentemente attaccato al pilota da un cavo a spirale non elastico, di adeguata lunghezza (max. 100cm quando tirato), simile a un cavo telefonico.

60.07 Placche numeriche

Sono richieste quattro placche numeriche:

- 1 placca fissata sul lato frontale del veicolo al livello del faro, rivolta in avanti.
- 1 placca su ogni lato del veicolo, posta sul parafrangente posteriore.

60.08 Sospensioni

Tutti i fissaggi degli elementi di sospensioni anteriori e posteriori, bracci di sospensione e gli assi di sterzo saranno frenati da un filo metallico di sicurezza o una spina.
The total maximum fuel tank capacity contained in all tanks is 43 litres.

60.09 Freni, ruote e cerchi

Il diametro dei cerchi delle ruote posteriori non potrà eccedere i 12 pollici nel Gruppo G e i 15 pollici nel Gruppo H. Non sono autorizzate le ruote a raggi.

Ogni ruota anteriore dovrà avere un singolo freno funzionale installato sull'asse di ogni ruota, azionato da una leva montata sul manubrio.

Sul lato posteriore, il veicolo dovrà avere un freno su ogni ruota o un freno installato congiuntamente sull'asse di trasmissione delle ruote posteriori, azionato o da una leva sul manubrio o da un pedale.

60.10 Parafanghi

Le ruote anteriori e posteriori dovranno essere coperte da parafanghi fatti in materiali flessibili, che coprano ogni ruota per un'area come minimo di oltre 30 gradi.

60.11 Serbatoi carburante

Serbatoi supplementari di carburante dovranno trovarsi ad almeno 25 mm (1 pollice) di distanza dai bordi della barre di protezione.

La quantità massima di carburante contenuto in tutti i serbatoi è di 45 litri.

The total maximum fuel tank capacity contained in all tanks is 45 litres.

60.12 Protezioni (vedi Diagramma Q)

La trasmissione secondaria della catena dovrà essere equipaggiata con una protezione che copra sia la corona che il disco del freno.

Una protezione sul pignone del contralbero è obbligatoria. Questa protezione dovrà coprire il pignone almeno per il 30% per evitare che le mani/i piedi del pilota vi rimangano intrappolati. La lunghezza totale della catena inferiore dovrà essere schermata da una protezione, solidamente fissata.

Una 'barra' o 'protezione' dovrà essere fissata alla parte anteriore e posteriore del veicolo.

Una barra di protezione (o barriera) dal profilo arrotondato (diametro minimo: 25 mm o 1 pollice) dovrà essere installata su ogni lato del veicolo. Questa barra (barriera) dovrà essere fissata in modo tale da essere in allineamento con le ruote, per evitare le possibilità di incastramento. Non dovranno esserci parti prominenti (appuntite).

Una struttura di cinghie incrociate o una griglia metallica dovrà essere fissata per riempire l'apertura fra le ruote e la barriera, per preservare il pilota da accidentali contatti dei piedi col suolo.

60.13 Dimensioni

La larghezza non potrà eccedere i 1300mm per il gruppo G e i 1400mm per il gruppo H.

L'altezza massima al livello del sedile del pilota è 950mm per il gruppo G e 1000mm per il gruppo H.

60.14 Peso

Non vi è alcuna restrizione.

01.63 CARBURANTE, OLIO E LIQUIDO REFRIGERANTE

Tutti i motocicli dovranno essere alimentati con benzina senza piombo, nel senso generale del termine (ad eccezione di Corse su Pista, motori a quattro tempi - monocilindri).

63.01 Proprietà fisiche per combustibile senza piombo

63.01.1 La benzina senza piombo dovrà essere conforme alle specificazioni della FIM.

63.01.2 La benzina senza piombo (**incl. E10**) sarà conforme alle specificazioni della FIM se:

(a) Rispetterà le seguenti caratteristiche:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Ossigeno	% (m/m)		4.0	EN 13132 or 14517
Azoto	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzene	% (V/V)		1.0	EN 238 or EN 14517
Pressione del vapore (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Piombo	g/L		0.005	EN 237 or ICP-OES
Manganese	g/L		0.005	ICP-OES
Densità a 15°C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Stabilità all'ossidazione	minuti	360		EN ISO 7536
Gomma esistente	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Solfuro	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Corrosione del rame	quotazione		classe 1	EN ISO 2160
Distillazione:				
E a 70°C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E a 100°C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E a 150°C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Punto Finale di Ebollizione	°C		210	EN ISO 3405
Residuo	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Apparenza	Chiaro e brillante			Ispezione visiva
Etanolo (1)	% (V/V)		10	EN 13132 or 14517
Olefine	% (V/V)		18.0	EN 14517 or 15553
Sostanze aromatiche	% (V/V)		35.0	EN 14517 or 15553
Totale diolefine	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

(1) Dovrà essere conforme a EN 15376

(b) Il totale dei componenti individuali di idrocarbonio presenti in concentrazioni di meno di 5% m/m dovrà costituire almeno il 30% m/m del carburante. Il metodo di controllo si effettuerà per cromatografia gassosa e/o GC/MS.

- (c) La concentrazione totale di nafteni, olefine e sostanze aromatiche classificata per numero di atomi di carbonio non dovrà eccedere i valori dati dalla seguente tabella:

%	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Nafteni	0	5	10	10	10	10
Olefine	5	20	20	15	10	10
Sostanze aromatiche	-	-	1.2	35	35	30

La concentrazione totale in nafteni bicicli e olefine bicicli non potrà mai essere superiore a 1% (m/m). Il metodo di controllo usato sarà la cromatografia gassosa.

- (d) Sono consentiti sono i seguenti ossigenati:

Metanolo. Etanolo. Alcool Iso-propilico. Alcool Iso-butilico. Etere metilico terziario butilico. Etere etilico terziario butilico. Etere terziario amil-metilico. Etere di-isopropilico. Alcool N-propilico. Alcool N-butilico terziario. Alcol N-butilico. Alcool butilico secondario.

- (e) Il manganese non è permesso in concentrazioni superiori a 0.005 g/l. Attualmente questa tolleranza è destinata unicamente a coprire il possibile rischio di contaminazione da parte di altri combustibili. Il combustibile non conterrà alcuna sostanza suscettibile di reazione esotermica in assenza di ossigeno esterno.

Le benzine di sostituzione ai carburanti con piombo, sebbene basicamente libere da piombo, non sono un'alternativa alla benzina senza piombo. Tali benzine potrebbero contenere additivi inaccettabili non conformi al Regolamento FIM sul Carburante.

63.01.3 L'etanolo E85 sarà conforme alle specificazioni della FIM se:

(a) Avrà le seguenti caratteristiche:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Pressione del vapore (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Piombo	g/L		0.001	ICP-OES
Manganese	g/L		0.001	ICP-OES
Stabilità di ossidazione	Minuti	360		EN ISO 7536
Gomma esistente	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Solfuro	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Corrosione del rame	Quotazione		Classe 1	EN ISO 2160
Distillazione:				
Punto Finale di Ebollizione	°C		210	EN ISO 3405
Residuo	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Apparenza	Chiaro e brillante			Ispezione visiva
Etanolo + alchools superiori	% (V/V)	75		EN 13132 or 14517
Alchools superiori (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 or 14517
Metanolo	% (V/V)		1.0	EN 13132 or 14517
Etere (5 o più atomi C)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Benzina senza piombo come specificato nel 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Acqua	% (V/V)		0.3	EN 12937
Clorido inorganico	mg/L		1	EN 15484
Acidità (come acido acetico)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

63.02 Olio

Per l'olio usato in miscele a due tempi, saranno concesse le seguenti tolleranze sulle specificazioni di carburante:

• Densità a 15°C	Più/meno di 30 kg/m ³
• Distillazione residua	Non controllata

Ogni infrazione alle specificazioni del carburante comporterà automaticamente l'esclusione del concorrente dall'intera manifestazione (vedi anche il Codice Sportivo della FIM Art. 140.1). Verrà tenuto in considerazione il risultato dell'analisi effettuata su un campione di carburante dei concorrenti (Campione A o B) più favorevole al concorrente (Vedi anche Art. 63.05.3).

Se il carburante disponibile localmente per la manifestazione non è di una qualità sufficiente all'uso da parte dei concorrenti, la FMN del Paese organizzatore dovrà chiedere una deroga alla FIM, al fine di permettere l'uso di carburante non corrispondente alle caratteristiche sopra definite.

63.03 Aria

Solo aria ambientale potrà essere mescolata con il carburante come ossidante.

63.04 Controlli Primari

63.04.1 In tutti i Campionati, la FIM potrà richiedere dei controlli preliminari sui carburanti utilizzati durante una determinata manifestazione.

63.04.2 La FIM potrà richiedere a qualsiasi persona o organizzazione, che sia un potenziale fornitore di carburante, di sottoporre un campione al controllo della conformità alle specificazioni del carburante nell'Art. 63.01.

63.05 Procedure di Controllo del Carburante

63.05.1 Controlli di carburante potranno essere effettuati in ogni momento e luogo durante il corso di qualsiasi manifestazione sotto l'autorità della FIM.

63.05.2 Solamente l'Ufficio CTI, in accordo con il Direttore della Commissione competente, è autorizzato, e può seguire l'iter dei controlli di carburante durante il corso di un Campionato FIM. Le istruzioni dovranno essere indicate in un documento scritto (Ordine di Controllo di Carburante) che dovrà essere consegnato al Presidente di Giuria FIM (o alla Direzione di Gara, quando applicabile) prima della manifestazione. Il Presidente di Giuria della FIM (o la Direzione di Gara quando applicabile) dovrà consegnare l'Ordine di controllo del Carburante al Commissario Tecnico responsabile per la manifestazione, che è incaricato dei controlli di carburante. L'Ordine di Controllo di Carburante dovrà contenere:

- (a) Il criterio (che potrà essere il caso) di selezione dei veicoli dai quali prendere i campioni; e
- (b) Gli ufficiali che dovranno effettuare i controlli.

(c) Almeno 3 delle caratteristiche specificate negli Artt. 63.01 e 63.02 saranno oggetto dei controlli, o solo 1 caratteristica quando si usi un “test breve” o un “metodo di controllo sul campo” approvato dalla ASTM per la detenzione di una sola delle caratteristiche in un campione di carburante.

63.05.3 Controlli di carburante dovranno essere effettuati in accordo con l’Ordine di Controllo di Carburante e dovranno conformarsi alle seguenti procedure:

(a) Solo ufficiali nominati potranno prendere i campioni.

(b) I contenitori per i campioni:

(i) dovranno essere puliti e costruiti in materiale robusto, non reattivo al carburante, impermeabile.

(ii) dovranno poter essere sigillati;

(iii) dovranno essere provvisti di un sistema di identificazione.

(c) L’equipaggiamento utilizzato per l’estrazione di carburante dai veicoli dovrà essere pulito e costruito con materiale non reattivo al carburante.

(d) Le FMNR dovranno assicurare che siano forniti almeno 12 contenitori (12 X 1 litro ciascuno).

(e) Ogni campione dovrà essere diviso in due e posto in contenitori separati, (2 campioni di massimo 1 litro ciascuno). Ogni campione potrebbe essere inizialmente controllato per una delle caratteristiche, usando metodi di test sul campo approvato dalla ASTM. I risultati ottenuti da tale controllo dovranno essere immediatamente consegnati alla Giuria Internazionale. I contenitori dovranno essere immediatamente sigillati e identificati con il riferimento al veicolo dal quale il campione sia stato preso.

Questa informazione dovrà essere indicata su un certificato (Certificato FIM di Campione di Carburante) che dovrà certificare la data, il luogo e l’ora del prelevamento del campione, l’identità del veicolo dal quale il campione è stato preso, e l’identità del suo pilota.

(f) Entrambi i campioni (campione A e campione B) dovranno rimanere sotto il controllo del Commissario Tecnico. Il pilota o il rappresentante del pilota/ team dovrà firmare il Certificato FIM di Campionamento del Carburante, attestante che un campione è stato preso, e dovrà averne copia.

(g) Alla fine della manifestazione il Commissario Tecnico dovrà consegnare entrambi i campioni (campione A e campione B) ad un corriere autorizzato dalla FIM, dal Presidente di Giuria o Commissario Tecnico. Il Commissario tecnico dovrà restituire copia del Certificato di Campionamento di carburante, firmato dal corriere, al Presidente di Giuria **FIM**.

(h) Il corriere autorizzato dovrà consegnare entrambi i campioni (campione A e campione B), insieme alle corrispondenti copie dei Certificati di Campionamento di Carburante, a un laboratorio autorizzato FIM, dove dovranno essere testati per il contenuto in conformità con le procedure scientifiche standard.

(i) I risultati di tali controlli dovranno essere allegati alla copia del laboratorio del Certificato di Campionamento di Carburante e consegnati alla FIM non appena ottenuti i risultati.

(j) In caso di non conformità alle regole, non appena ricevuti i risultati la FIM dovrà notificare:

(i) i corrispondenti piloti o rappresentanti degli equipaggi;

(ii) la FMNR in questione;

(iii) il Presidente di Giuria **FIM** per la manifestazione in questione.

63.05.4 La FIM potrà autorizzare uno o più laboratori nominati per il controllo dei carburanti. Tale autorizzazione dovrà apparire in un documento scritto, distribuito a tutte le FMNR.

63.05.5 Una Giuria potrà dirigere l'amministrazione dei controlli di carburante durante il corso di qualsiasi manifestazione internazionale diversa da un Campionato o da una Cerimonia di Premiazione FIM. L'Ordine di Controllo del Carburante dovrà essere consegnato al Commissario Tecnico. Tale Ordine di Controllo di Carburante avrà la stessa autorità che se fosse stato emesso dall'Ufficio CTI sotto l'Art. 63.05.2. Le procedure per l'amministrazione dei controlli di carburante indicate in questo Articolo dovranno conformarsi alle procedure degli Artt. 63.05.2 e 63.05.3.

63.05.6 Per i controlli indicati dall'Art. 63.04 tutte le caratteristiche specificate nell'Art. 63.01 dovranno essere riunite affinché il carburante controllato sia conforme.

63.05.7 Per i controlli indicati dagli Artt. 63.05.2 e 63.05.5 il carburante controllato dovrà essere conforme alle caratteristiche specificate nel relativo Ordine di Controllo di Carburante.

63.06 Costi del Controllo di Carburante

63.06.1 I costi dei controlli di carburante effettuati secondo gli Artt. 63.04.1, 63.04.2 e 63.05.2 saranno sostenuti dalla FIM.

63.06.2 I costi dei controlli di carburante effettuati secondo l'Art. 63.05.5. saranno pagati dall'Organizzazione della Manifestazione.

63.06.3 Quando un controllo di carburante è ordinato da una Giuria in riferimento a un reclamo, la parte perdente deve sostenere l'intero costo del controllo del carburante, o una parte dei costi in proporzione, fissata dalla Giuria.

01.65 EQUIPAGGIAMENTO E ABBIGLIAMENTO DI PROTEZIONE

Durante le prove e la gara, i piloti e i passeggeri dovranno indossare l'abbigliamento e le calzature di protezione.

65.01

I piloti dovranno indossare un abbigliamento in tessuto o pelle. Devono essere indossati stivali al ginocchio, e guanti di pelle o di un materiale equivalente.

E' raccomandata una protezione dorsale e/o una protezione supplementare del torace e del dorso.

65.05

Il materiale di tutto l'abbigliamento e del suo interno deve essere controllato e certificato da un istituto scientifico ufficiale, tenendo conto delle qualità di resistenza al fuoco e all'usura di tutte le parti dell'abbigliamento a diretto contatto con la pelle. Deve essere anti-inflammabile e potrà essere approvato da una FMN (Federazione Nazionale di Motociclismo).

Fare riferimento agli stessi articoli nella sezione 'Regolamenti tecnici'.

65.07 Materiale equivalente alla pelle

Le seguenti caratteristiche dei materiali dovranno almeno essere equivalenti a 1.5 mm di spessore di pelle di vacca (non pelle strappata):

- 65.07.1** Qualità ignifuga
65.07.2 Resistenza all'abrasione
65.07.3 Coefficiente di frizione contro tutti i tipi di asfalto
65.07.4 Qualità di assorbimento della traspirazione
65.07.5 Controllo medico - non tossico e non allergico
65.07.6 Struttura di una qualità che non fonde.
- 65.07.7** Gli abbigliamento in materiale diverso dal cuoio devono possedere un adesivo o un'etichetta indicante "in conformità con le regole FIM". Questa etichetta dovrà essere cucita o attaccata all'abbigliamento in modo permanente.

65.08 Approvazione

Il fabbricante dell'abbigliamento è responsabile nell'assicurare che i prodotti e i materiali che portano il suo nome siano conformi a queste regole. La FIM non può ritenersi responsabile per qualsiasi ferimento che un pilota o passeggero possa subire malgrado il loro uso.

01.67 UTILIZZO DEI CASCHI

E' obbligatorio, per tutti i partecipanti che prendano parte alle prove e alle gare, indossare un casco protettivo. Il casco dovrà essere debitamente allacciato, adattarsi perfettamente ed essere in buone condizioni. Il casco dovrà essere munito di un sistema di fissaggio al mento con cinghia del tipo 'sistema di ritenzione'.

I caschi costruiti con una conchiglia esterna di più di un pezzo sono permessi, purchè, in caso di emergenza, possano essere velocemente e facilmente rimossi dal capo del pilota slacciando o tagliando solamente il cinturino sottogola.

Tutti i caschi dovranno essere marcati con uno dei marchi ufficiali internazionali standard indicati nell'Art. 01.70 o il Marchio Approvato (timbro) della FMN del pilota. I caschi marcati da una FMN dovranno essere conformi a uno degli Standard Internazionali elencati nell'Art. 01.70 prima dell'approvazione da parte di una FMN.

La mancanza dell'osservanza delle regole sopraindicate implicherà l'esclusione.

01.69 ISTRUZIONI OPERATIVE PER L'USO DEI CASCHI

69.01

Gli esaminatori, sotto la supervisione del Commissario Tecnico in Capo, potranno controllare prima delle prove e delle gare che tutti i caschi rispondano ai requisiti tecnici.

69.02

Se il casco non è conforme ai requisiti tecnici e risulta difettoso, il Commissario Tecnico dovrà rimuovere tutti i marchi di approvazione e trattenere il casco fino alla fine della manifestazione. Il pilota dovrà sottoporre un altro casco all'approvazione da parte del Commissario Tecnico. A seguito di un incidente che comporti un impatto, il casco dovrà essere presentato al Commissario Tecnico per essere esaminato (vedi anche Art. 77.02.14).

69.03

Tutti i caschi dovranno essere intatti e non essere stati alterati rispetto alla loro costruzione. A seguito di un incidente che comporti un impatto, il casco dovrà essere presentato al Commissario Tecnico per l'esaminazione.

69.04

Il Commissario Tecnico e/o l'Esaminatore Tecnico potrà effettuare i seguenti controlli prima di dare al pilota il permesso di partecipare alla gara:

69.04.1 Che il casco si adatti perfettamente alla testa del pilota,

69.04.2 Che non sia possibile far scivolare il cinturino sopra il mento, dopo essere stato completamente agganciato,

69.04.3 Che non sia possibile sfilare il casco da sopra la testa del pilota tirandolo da dietro.

01.70 MARCHI DI APPROVAZIONE INTERNAZIONALE RICONOSCIUTI

- Europa ECE 22-05 'P', 'NP' o 'J'
- Giappone JIS T 8133: 2000 (**accettato fino al 31.12.2011**)
JIS T 8133: 2007 (dal 01.01.2010)
- U.S.A. SNELL M 2005 (**accettato fino al 31.12.2011**)
SNELL M 2010 (dal 01.01.2010)

(vedi anche gli Standards Internazionali dei Caschi nella sezione diagrammi)

01.71 PROTEZIONE VISIVA

L'uso di occhiali, occhiali protettivi, così come di visiere dei caschi e mascherine è permesso. Il materiale usato per le protezioni degli occhi e gli occhiali deve essere infrangibile. Le visiere dei caschi non dovranno essere parte integrante dei caschi.

Le protezioni degli occhi che causino disturbo visivo (graffi ecc.) non dovranno essere utilizzate.

01.73 COLORI NAZIONALI PER I CASCHI
(ad eccezione del CCP)

Sono approvati i seguenti colori Nazionali:

Andorra	FMA	Bianco con strisce verticali blu, gialle e rosse
Argentina	CAMOD	Bianco con striscia orizzontale blu
Australia	MA	Verde e giallo sui lati, e una rappresentazione della bandiera Australiana rossa, bianca & blu sulla cima
Austria	OeAMTC	Rosso brillante con una striscia nera larga 60 mm e l'etichetta del OeAMTC su campo bianco sul lato frontale
Belgio	FMB	Giallo
Brasile	CBM	Giallo e verde
Bulgaria	BMF	Verde e rosso
Canada	CMA	Bianco con 3 foglie d'acero rosse, una davanti e una su ogni lato
Cile	FMC	Rosso con striscia blu e stelle gialle
Cina	CMSA	Rosso e giallo
Repubblica Ceca	ACCR	Blu con bordo rosso, bianco e blu
Danimarca	DMU	Rosso e bianco
Finlandia	SML	Bianco con croce blu
Francia	FFM	Blu
Germania	DMSB	Bianco con bordo nero
Gran Bretagna	ACU	Verde
Grecia	ELPA	Bianco con bordo blu
Ungheria	MAMS	Rosso e verde
Irlanda	MCUI	Verde e arancio
Italia	FMI	Rosso con una striscia orizzontale verde e una bianca
Giappone	MFJ	Bianco con un cerchio rosso in cima
Kenya	KMSF	Nero, Rosso, Verde, con strisce bianche e il nome del Paese KENYA su entrambi i lati.
Lussemburgo	MUL	Porpora

Messico	FMM	Bianco con bordo verde e rosso
Monaco	MCM	Blu e bianco
Olanda	KNMV	Arancio
Nuova Zelanda	MNZ	Bianco con kiwi nero davanti
Norvegia	NMF	Rosso e blu
Perù	FPEM	Rosso con strisce bianche larghe 75 mm e bordo quadrettato blu e giallo
Polonia	PZM	Bianco con striscia rossa
Portogallo	FNM	Bianco
Romania	FRM	Nero con strisce verticali blu, gialle e rosse con l'emblema nazionale.
Russia	MFR	Bianco con bordo rosso e striscia verticale rossa con stella
San Marino	FSM	Bianco con l'emblema nazionale di San Marino
Slovacchia	SMF	Blu, rosso e bianco
Sud Africa	MSA	Nero, verde, blu e rosso con strisce gialle e bianche
Spagna	RFME	Giallo e rosso
Sezia	SVEMO	Blu e giallo
Svizzera	FMS	Rosso con croce bianca
Uruguay	FUM	Azzurro
U.S.A.	AMA	Blu con due strisce bianche

In aggiunta a questo, per i campioni del Campionato Mondiale o Nazionale in titolo, è ammessa una striscia centrale larga 50 mm da fronte a retro attraverso la cima, rappresentante i colori nazionali o l'arcobaleno.

Nelle competizioni fra equipaggi nazionali, i caschi dovranno essere dello stesso colore per ogni membro dello stesso equipaggio e dovranno includere nello schema generale dei caschi, i colori della loro bandiera nazionale, rappresentati da strisce o altri disegni.

01.75 EMBLEMA DELLA FIM

In alcune circostanze la FIM potrà permettere l'uso dell'emblema della FIM su alcuni equipaggiamenti, al fine di dimostrare che questi ultimi corrispondono agli standards prescritti dalla FIM. Quando l'autorizzazione è accordata, e l'equipaggiamento sul quale appare è in buone condizioni, l'emblema è allora la garanzia della conformità agli standard assegnati dalla FIM.

01.76 NUMERI DI GARA (PETTORINE)

Il numero di partenza sulla pettorina o abbigliamento del pilota, deve essere lo stesso che sul suo motociclo.

I numeri di partenza devono essere conformi a quanto segue:

76.01

Devono essere usati numeri neri su sfondo bianco.

76.02

La misura della superficie in cui i numeri sono stampati è: massimo 25 x 25 cm.

76.03

Altezza del numero 15 cm

76.04

Larghezza del numero: 6 cm

76.05

Larghezza di un tratto: 2 cm

76.06

Soltanto lo spazio al di fuori dell'area di 25 x 25 cm può essere usato per la pubblicità.

76.07

Pettorine in materie plastiche non sono permesse.

01.77 CONTROLLO

77.01 Verifica

Generalità

Un pilota è in ogni momento responsabile per il suo veicolo.

77.01.1 Il Commissario Tecnico in capo dovrà essere in servizio a una manifestazione 1 ora prima che le verifiche tecniche debbano avere inizio. Dovrà informare del suo arrivo il Direttore di Gara, il Presidente di Giuria e il Delegato CTI, se presente.

77.01.2 Dovrà assicurare che tutti i commissari tecnici, nominati per la manifestazione, svolgano i loro doveri in maniera corretta.

77.01.3 Dovrà nominare i commissari tecnici per le postazioni individuali della gara, delle prove e del controllo finale.

77.01.4 Verifiche tecniche saranno effettuate solamente quando il modulo di specificazioni tecniche del motociclo sia stato presentato all'Organizzazione.

77.01.5 Il pilota, o il suo meccanico, dovrà essere presente con il veicolo per il controllo tecnico entro i limiti di tempo stabiliti nel Regolamento Supplementare. Su richiesta del Commissario Tecnico, i piloti dovranno presentarsi di persona alle verifiche tecniche.

77.01.6 Il Commissario Tecnico in capo dovrà informare il Direttore di Gara/Presidente di Giuria dei risultati delle verifiche tecniche. Il Commissario Tecnico in capo redigerà poi una lista di veicoli ammessi e la sottoporrà all'attenzione del Direttore di Gara.

77.01.7 Il Commissario Tecnico in capo avrà diritto a guardare/ ispezionare ogni parte del motociclo in ogni momento della manifestazione.

77.02

Tutti i piloti che manchino di riportare quanto sopra richiesto potranno essere esclusi dalla manifestazione. Il Direttore di Gara potrà vietare a qualsiasi persona contravvenente alle regole o qualsiasi pilota che possa rappresentare un pericolo per gli altri partecipanti o spettatori, di prendere parte alle prove o alle gare.

77.02.1 Il controllo tecnico dovrà essere effettuato in conformità con la procedura e gli orari fissati dalle Regole Disciplinari e dal Regolamento Supplementare della manifestazione. Il numero massimo di persone ammesse ad essere presenti alle verifiche tecniche è il pilota, più altre due. Per manifestazioni per squadre, sarà ammesso anche il Responsabile dell'equipaggio.

77.02.2 Le verifiche tecniche dovranno essere effettuate in conformità con gli orari stabiliti dal Regolamento Supplementare della manifestazione.

77.02.3 Il pilota dovrà presentare personalmente un motociclo pulito, senza marchi di vecchie verifiche apposti durante manifestazioni precedenti, il casco prescritto e la scheda tecnica debitamente compilata e convalidata.

77.02.4 Il pilota potrà presentare un solo motociclo.

77.02.5 Il controllo fonometrico dovrà essere effettuato per primo. Il silenziatore dovrà essere marcato con vernice. Il livello del rumore dovrà essere registrato nella scheda tecnica.

77.02.7 Una verifica generale del motociclo dovrà essere effettuata in conformità con le regole della FIM. I motocicli ammessi saranno marcati in conformità con gli Artt. 061.44 or 062.23 delle Regole Sportive Enduro.

77.02.8 I piloti dovranno confermare il loro accordo firmando il registro. Il veicolo sarà poi posto in un parco chiuso.

77.02.9 Immediatamente dopo la verifica tecnica, il Commissari Tecnico in capo dovrà sottoporre all'attenzione del Direttore di Gara la lista dei piloti e dei veicoli ammessi, e dei livelli fonometrici.

77.02.10 Durante la manifestazione, nelle aree di arrivo e partenza, il commissario tecnico dovrà controllare le riparazioni e i cambi effettuati sui veicoli. Dovrà controllare che non sia stata prestata alcuna assistenza esterna. Dovrà inoltre controllare le condizioni del veicolo.

77.02.11 Ai controlli orari individuali, il commissario tecnico dovrà controllare le riparazioni ed altro tipo di assistenza tecnica. Dovrà inoltre verificare che i veicoli siano marcati (sigillo sul telaio) al fine di assicurare che non sia avvenuto nessun cambio di motociclo durante la gara.

77.02.12 All'arrivo, alla fine di ogni giornata, il commissario tecnico dovrà verificare tutte le parti e le condizioni del veicolo. Al pilota sono concessi 30 minuti supplementari per riparare o sostituire unicamente il silenziatore (vedi Artt. 061.44.5 e 062.23.2).

I concorrenti dovranno ritirare i loro veicoli entro 30 minuti dall'apertura dell'area del parco chiuso, ad eccezione dei veicoli che siano stati scelti per un eventuale smontaggio. Dopo questo limite di tempo, gli ufficiali del parco chiuso non saranno più responsabili dei veicoli lasciati all'interno.

77.02.13 All'arrivo, al termine della gara, tutte le parti dei motocicli marcate dovranno essere controllate. Dopo il controllo, i veicoli dovranno essere posti in un parco chiuso per 30 minuti in caso di reclamo o di ulteriore esame richiesto.

77.02.14 Se un motociclo o una parte di esso dovrà essere verificato o completamente smontato, il motociclo, la parte o il gruppo di parti in questione dovrà essere sigillato e inviato in un luogo provvisto della specifica attrezzatura necessaria allo smontaggio. La decisione sul luogo scelto per questa operazione dovrà essere presa dalla Giuria.

77.02.15 Lo smontaggio e la verifica del motociclo o delle parti in questione

dovrà essere effettuato in presenza del Commissario Tecnico nominato per la manifestazione.

77.02.16 L'Organizzazione sosterrà i costi per il trasporto e per le verifiche, in conformità agli Articoli 77.02.14 e 77.02.15.

77.02.17 Se uno smontaggio è richiesto e ordinato dalla Giuria, in seguito a un reclamo, in conformità con gli Artt.. 77.02.14 e 77.02.15, la parte perdente si accollerà tutti i costi di trasporto e delle verifiche, o una parte di questi costi fissata dalla Giuria.

77.05 Veicoli pericolosi

Se, durante le prove o la gara, un Commissario Tecnico rileva che un veicolo è difettoso e potrebbe costituire un pericolo per gli altri piloti, dovrà immediatamente renderlo noto al Direttore di Gara o suo delegato. E' loro dovere escludere tale veicolo dalle prove o dalla gara stessa.

01.79 CONTROLLO FONOMETRICO

**79.01 Il metodo '2 Meter max' –
Il nuovo metodo di controllo per verificare i livelli fonometrici
(non applicabile ai motocicli da Trial)**

Nella continuità delle misure prese per ridurre il livello del rumore a favore dell'ambiente e nel quadro della campagna 'GUIDA TRANQUILLA', verrà applicato progressivamente un nuovo metodo di misurazione del livello fonometrico chiamato 'massimo 2 metri' come dal 2010 in tutte le discipline 'tout-terrain' (e più in particolare nel Motocross, Enduro e Gare su Pista).

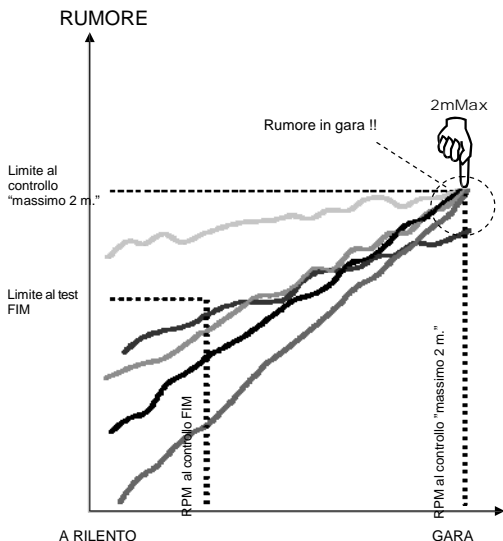
IN COSA CONSISTE?

Il metodo massimo 2 metri dimostra una correlazione molto buona fra il livello di potenza del suono (LwA) emesso dai motocicli in piena accelerazione, e i livelli di rumore massimo rilevato in prossimità degli stessi motocicli, con il motore **al rallentatore** e velocemente portato alla sua massima velocità di rotazione.

Le specificazioni tecniche e i mezzi per mettere in opera l'applicazione di questo nuovo metodo, ad uso dei commissari tecnici e degli ufficiali, sono indicati nell' Art. 79.01 di questi regolamenti Tecnici. Questo articolo indicherà in dettaglio il metodo "massimo 2 metri", i livelli sonori, le attrezzature indispensabili, ecc.

Solamente i livelli fonometrici misurati con il metodo 'massimo 2 metri' saranno considerati dai commissari tecnici e dalla Giuria della manifestazione per decidere se il motociclo sia in conformità con i massimi livelli sonori autorizzati.

IL METODO MASSIMO 2 METRI - IN FOCUS



RPM

LE PROCEDURE DI FUNZIONAMENTO

Il metodo 'massimo 2 metri' consisterà nel quantificare non solo il livello del suono prodotto dal silenziatore, bensì il livello del suono massimo raggiunto dal motociclo quando il motore è al suo massimo regime, limitato da

- Ø naturale regolazione per 2T, o
- Ø limitatore di regime per 4T.

Per motori da 250cc e 500cc (4 tempi) usati nello Speedway, "Long track" e Corse su Ghiaccio, senza limitatore di regime, converrà limitare l'apertura completa della valvola del gas a 1 o 2 secondi al massimo.

LA PREPARAZIONE DEL FONOMETRO

- Fonometro calibrato a 93,5 dB o 113.5 dB, tenendo conto dell'incidenza della palla in schiuma anti-vento
- Posizione della palla anti-vento sul microfono
- Ponderazione 'A' attivata
- Ponderazione **FAST** attivata
- Calibro altezza **80~130 dB** selezionato
- Funzione MAX MIN attivata – posizionata su **MAX**

IL POSIZIONAMENTO DEL FONOMETRO E DEL MOTOCICLO

- I livelli del suono saranno misurati con il fonometro/microfono fissato su un treppiede, in posizione orizzontale, posteriormente al motociclo.
- Per il luogo e la posizione del motociclo, assicurarsi che non ci siano ostacoli solidi entro un raggio di 10 metri attorno al microfono.
- Il fonometro sarà posizionato a una distanza di 2 metri dietro al motociclo, ad un angolo di 45° di distanza dalla linea centrale della moto, sul lato del tubo di scappamento e ad un'altezza di 1.35 metri dal suolo, a livello del fonometro.
- La distanza di 2 metri è misurata dal punto in cui il centro del pneumatico posteriore tocca il suolo.
- E' preferibile effettuare i controlli su terreno morbido, non riecheggianti, ad es. erba o ghiaia fine.
- In condizioni di vento più che moderato, i veicoli dovranno essere posizionati verso la direzione dello stesso (controvento).
- Il livello del suono dell'ambiente dovrà rimanere inferiore ai 100 dB/A.

IL POSIZIONAMENTO DEL MOTOCICLO (vedi illustrazioni seguenti)

I punti di riferimento:

- Per una moto: il punto di contatto della ruota posteriore con suolo.
- Per moto equipaggiate con 2 tubi di scappamento, la misurazione verrà effettuata sul lato dell'immissione dell'aria. Se è utilizzata un'immissione di aria centrale, il test verrà effettuato su entrambi i lati.

- Per i Side-cars: il punto di contatto della ruota laterale col suolo.
- Per i Quad: la linea verticale al suolo dal punto centrale dell'asse posteriore.
- Per i Quad con uno sbocco di gas di scarico spostato dall'asse mediano, la misurazione verrà effettuata sul lato equivalente.

Per effettuare misurazioni ripetitive, tutti i motocicli potranno essere posizionati in una piccola intelaiatura fissata al suolo.

IL NUOVO METODO “MASSIMO 2 METRI” – L'OPERAZIONE – PROTEGGI IL TUO UDITO – USA PROTEZIONI UDITIVE

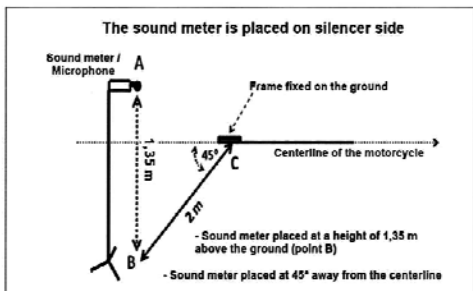
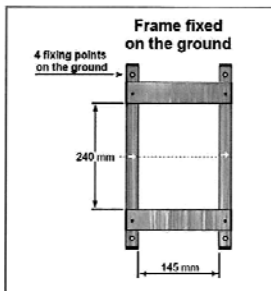
- La misurazione è effettuata con il motociclo sulle sue ruote con il motore a caldo.
- Il commissario tecnico prende posto dietro al motociclo, al lato opposto al microfono, o di fronte al manubrio vicino alla ruota anteriore, per non schermare il rumore stando in piedi fra la moto e il microfono. Un meccanico, posizionato sul lato sinistro della moto, attiverà la frizione
- Se un secondo commissario è permanentemente addetto ai controlli fonometrici, gli viene altamente consigliato di usare dei tappi per le orecchie, un casco apposito o protettori uditivi.
- L'ispettore aprirà la valvola del gas il più velocemente possibile fino alla posizione completamente aperta (istantaneamente, entro 0.3 secondi). Manterrà il motore alla massima rotazione per almeno 1 secondo. Per terminare, l'ispettore lascerà rapidamente la valvola del gas.
- Se il risultato eccede il limite, comprendente la 'combustione di gas non controllata', l'ispettore testerà il motociclo ancora 2 volte al massimo.
- Per i motocicli equipaggiati con un motore limitante gli rpm, l'apertura della valvola del gas sarà fatta - immediatamente, entro 0.3 secondi – e mantenuta aperta finché sia trascorso almeno 1 secondo e/o fino a quando ci sia un segnale udibile che indichi il sovraregime del motore.
- Per i motocicli senza limitatore di 'rpm' motore, l'apertura della valvola dovrà essere inferiore a 2 secondi e/o fino a quando ci sia un udibile segnale di sovra-regime del motore.

- Se il motore tende a soffocare, chiudere leggermente la valvola e riapirla.
- Se appaiono scoppi, la misurazione dovrà ricominciare.

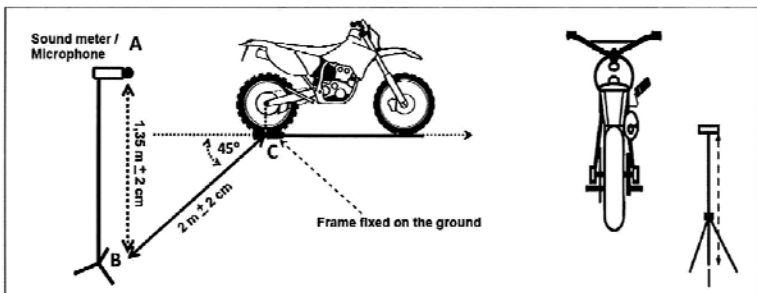
I numeri ottenuti dal test non dovranno essere arrotondati in difetto.

Per la misurazione del livello del suono, il maneggiamento della valvola è limitato

solo all'Ispettore, che dovrà aprire lui stesso la valvola da sé per ridurre al minimo l'influenza di un altro operatore (per questa operazione, è utile avere il microfono equipaggiato con un cavo estensibile collegato al fonometro).



POSITION OF THE SONOMETER IN RELATION TO THE MOTORCYCLE



POSIZIONE DEL FONOMETRO IN RELAZIONE AL MOTOCICLO

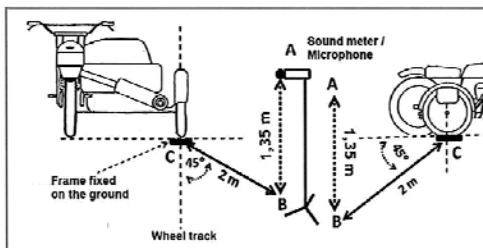
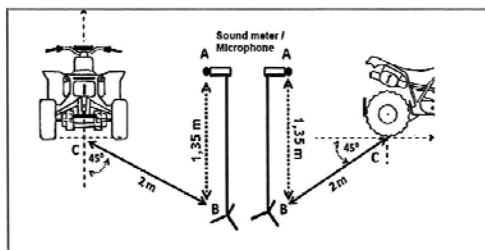
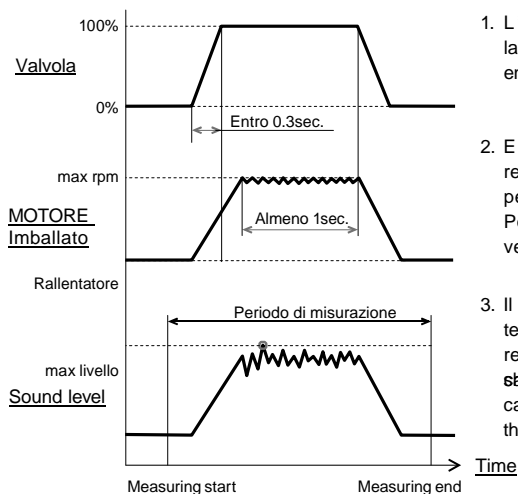


IMMAGINE DELLA PROCEDUR DI MISURAZIONE DEL SUONO



1. L' ispettore dovrà aprire la valvola completamente entro 0.3 secondi.
2. E restare al massimo regime (un limitatore rpm) per almeno 1 secondo. Poi, rilasciare velocemente la valvola.
3. Il livello del suono è misurato in tutto il tempo e il massimo livello sarà registrato in ogni caso (automaticamente dal fonometro).

Livello dei rumore

Tempo

Inizio della misurazione Fine della misurazione

LA MISURAZIONE – REGISTRAZIONE DEL LIVELLO DEL SUONO

- Quando la misurazione è considerata accettabile, riportare per iscritto il risultato, poi resettare il fonometro, premendo di lato il tasto MAX MIN finchè il valore precedente non sia sparito dal display.
- Premere nuovamente di lato MAX MIN per ricaricare il fonometro.
- Il fonometro è allora pronto per la prossima misurazione.

Un tentativo da parte di un concorrente di far evitare al proprio motore di raggiungere le cifre del regime massimo di rotazione pubblicato sarà considerato come mancato rispetto delle regole.

Perfino dopo aver superato il controllo fonometrico, se vi sono dubbi, il motociclo può essere nuovamente sottoposto a controllo.

Un regime di motore notevolmente abbassato è facilmente intuibile all'ascolto. Se ci sono dubbi, bisognerà controllare il valore massimo del regime di limitazione rpm con un contagiri.

I livelli fonometrici saranno controllati nei limiti di quanto stabilito in **ogni sezione della rispettiva disciplina (CMS, CEN, CCP)**.

Per il controllo fonometrico iniziale e le verifiche tecniche, un pilota (o il suo meccanico) dovranno presentare solo un silenziatore di riserva per veicolo.

Altri silenziatori di riserva potranno essere presentati dopo che tutti i partecipanti abbiano presentato i loro motocicli, o durante i giorni seguenti della manifestazione.

79.02 Il metodo 'statico' (vedi sezioni Motocross e Trial)

79.03 Controllo fonometrico durante e dopo una competizione

In una competizione che richieda un'esaminazione finale dei veicoli prima che i risultati siano annunciati, questo controllo dovrà includere una misurazione fonometrica di almeno tre veicoli, scelti a discrezione del Direttore di Gara in cooperazione con il Commissario Tecnico in Capo. Fare riferimento a ogni disciplina per maggiori informazioni.

79.11 Limiti di livello sonoro in vigore

PER TUTTI I TIPI DI MOTORE: 115 db/ a target

CONTROLLI PRIMA DELLA GARA: 116 dB/A -- 115 dB/A, + 1 dB/A di precisione del metodo

CONTROLLI DURANTE E DOPO LA GARA: 117 dB/A 116 + 1 dB/A per degrado del silenziatore

01.80 DIRETTIVE PER L'UTILIZZO DEI FONOMETRI

80.01

L'Ufficiale del Controllo fonometrico (NCO) dovrà arrivare in tempo sufficiente per discutere con il Direttore di Gara e altri Ufficiali Tecnici, in maniera che possa essere convenuto un luogo adatto per il test e accordata una procedura.

80.02

L'equipaggiamento per la misurazione fonometrica dovrà includere un calibratore compatibile, che dovrà essere usato immediatamente prima che i controlli abbiano inizio e sempre prima di un ri-controllo nel caso sia stata imposta una sanzione disciplinare.

Due equipaggiamenti dovranno essere disponibili in caso di mal funzionamento del tachimetro, fonometro o calibratore durante le verifiche tecniche.

80.03 Correzioni

Le correzioni vengono ora presentate nei limiti sonori in vigore. Tutte le correzioni sono cumulative.

80.04 Temperatura dell'ambiente

Nessuna sottrazione.

80.05 azioni e decisioni dipenderanno dalla disciplina sportiva coinvolta, e le decisioni verranno prese previa discussione con il direttore tecnico FIM e/o con il capo tecnico (or the Chief Technical Steward)

80.11 Precisione del metodo (tolleranze)

Tutte le **correzioni** sono cumulabili.

Le azioni e le decisioni dipenderanno dalla relativa Disciplina Sportiva, e le decisioni saranno prese previa discussione con il Direttore Tecnico della FIM e/o del Commissario Tecnico in Capo.

01.81 CRONOMETRAGGIO

Dal 1.1.1993, la responsabilità per il cronometraggio è stata assegnata ad ogni Commissione Sportiva.

81.01 Strumenti di cronometraggio

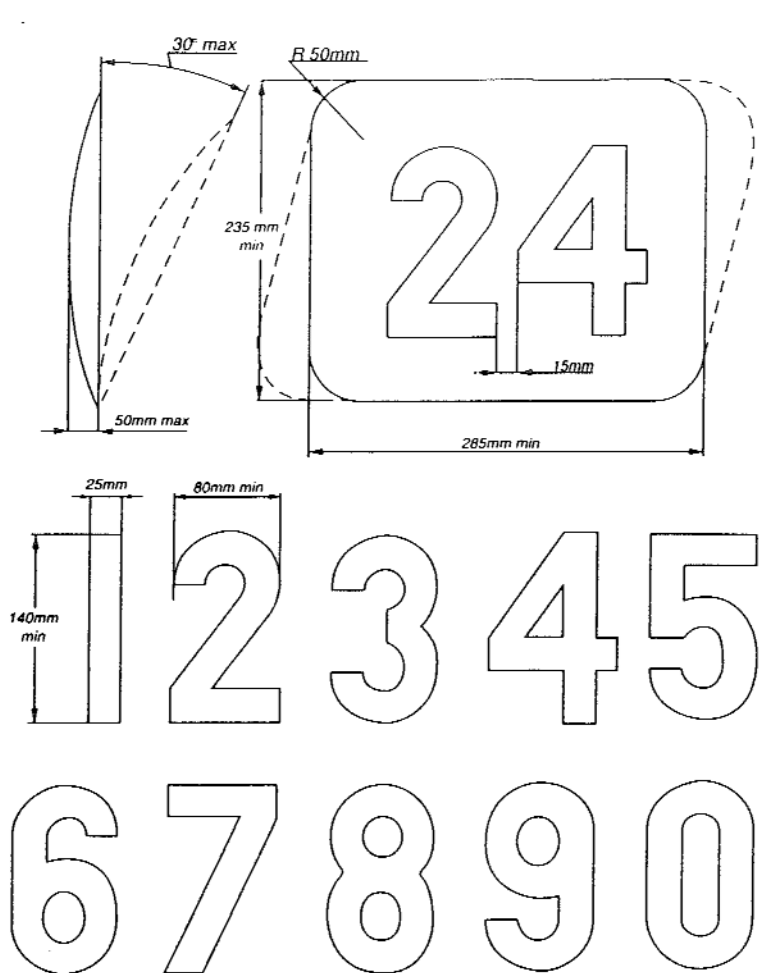
Tutti motocicli (nelle CMS, CEN, CTR e CCP quando applicabile) dovranno avere una corretta installazione del supporto del trasponder.

Il trasponder dovrà essere fornito o approvato dai Cronometristi ufficiali e fissato al motociclo (per modelli off-road, tipicamente sulla forcella anteriore), su entrambi i lati, sinistro e destro, evitando che sia coperto da parti in carbonio.

L'installazione corretta del sostegno del trasponder necessita al minimo di un collare, ma preferibilmente di viti o rivetti. Ogni fermaglio di fissaggio del trasponder dovrà anche essere assicurato tramite collare. L'utilizzo di solo velcro o adesivi non sarà accettato.

NUMBERS / NUMEROS

0



Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Oliver Med.

0123456789

Oliver Med. Italic

0123456789

Franklin Gothic

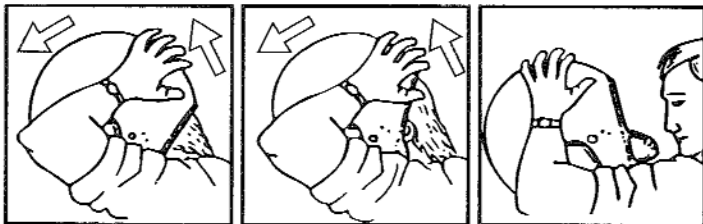
0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

TEN FITTING TESTS FOR HELMETS
DIX TESTS D'ADAPTATION POUR LES CASQUES

1. *Obtain correct size by measuring the crown of the head*
Avoir la bonne grandeur en mesurant le sommet de la tête
2. *Check there is no side to side movement*
Vérifier qu'il n'y ait pas de déplacement d'un côté à l'autre
3. *Tighten strap securely*
Serrer solidement la jugulaire
4. *With head forward, attempt to pull up back of helmet to ensure helmet cannot be removed this way*
Tête en avant, essayer de soulever le casque pour s'assurer qu'il ne peut pas être enlevé de cette façon



5. *Check ability to see clearly over shoulder*
Vérifier si vous pouvez voir clairement par-dessus l'épaule
6. *Make sure nothing impedes your breathing in the helmet and never cover your nose or mouth*
S'assurer que rien ne gêne votre respiration dans le casque et ne jamais couvrir le nez ou la bouche
7. *Never wind scarf around neck so that air is stopped from entering the helmet. Never wear scarf under the retention strap*
Ne jamais enrouler une écharpe autour du cou, car cela empêche l'air d'entrer dans le casque. Ne jamais porter d'écharpe sous la jugulaire
8. *Ensure that visor can be opened with one gloved hand*
S'assurer que la visière peut être ouverte avec une main gantée
9. *Satisfy yourself that the back of your helmet is designed to protect your neck*
S'assurer que l'arrière de votre casque a une forme telle qu'il vous protège la nuque
10. *Always buy the best you can afford*
Toujours acheter le meilleur que vous pouvez vous offrir

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS

NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czech Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa. **E48** New Zealand.



Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000 - 2007
(Label affixed inside the helmet).

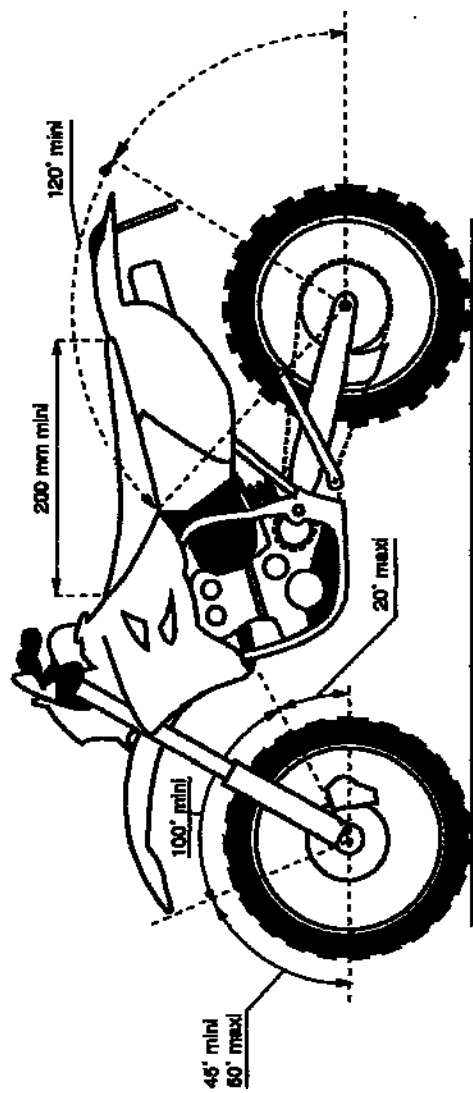


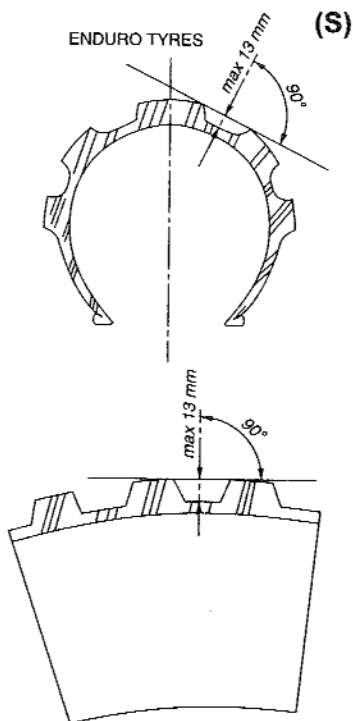
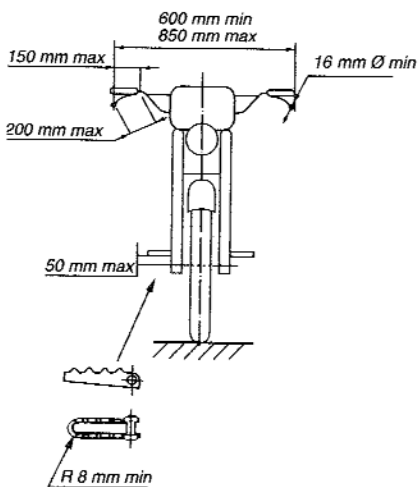
(USA) SNELL M2005
(Label affixed inside the helmet).



(USA) SNELL M2010
(Label affixed inside the helmet).

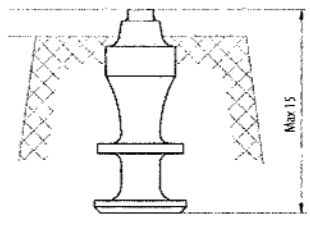
For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook





Art. 51.06
Example:
Studs/Clous

MIN Ø 2.5 mm



MAX
25.0 mm

MAX Ø 9.0 mm

ENDURO / SIDECAR

N

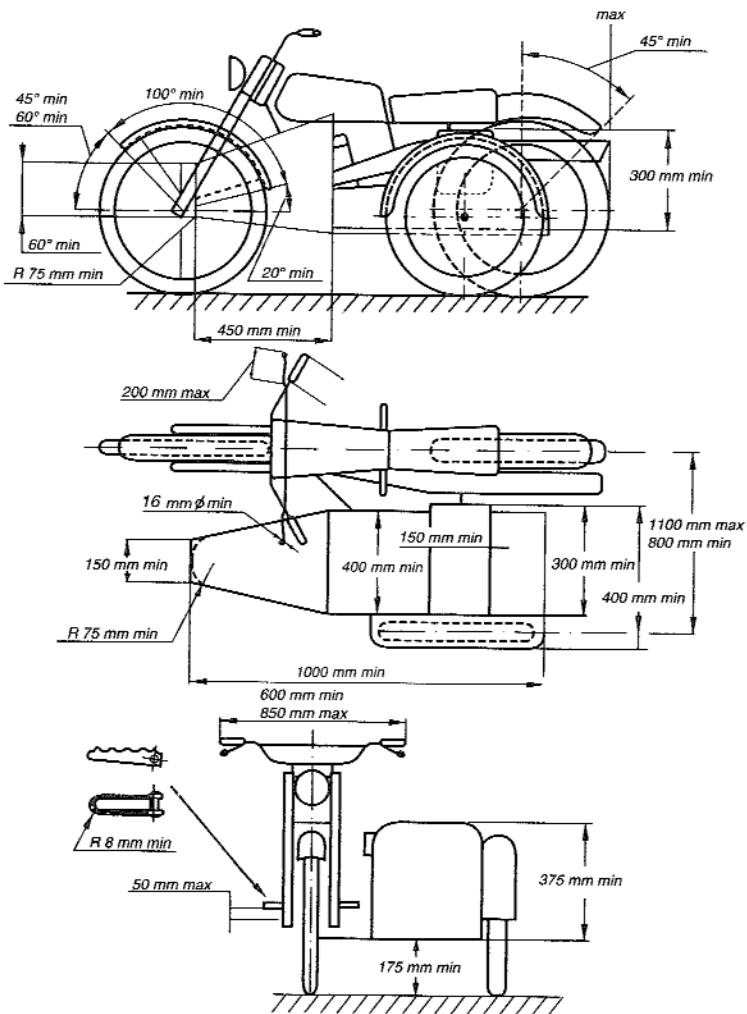
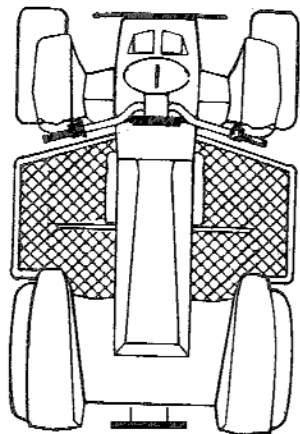
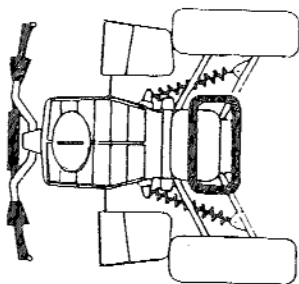


DIAGRAMME Q QUAD RACER



Max. 1300 mm. Group G
1400 mm. Group H

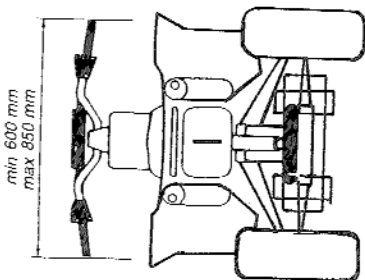
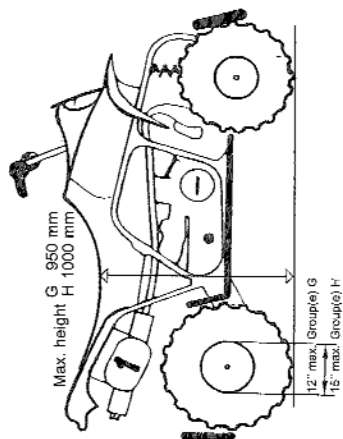
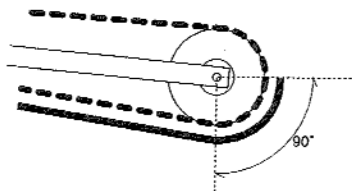


DIAGRAMME Q (suite)

PROTECTIVE DEVICES (REAR) : sprocket and disc
SYSTEMES DE PROTECTION (AR): couronne et disque

- (1) Chain guard, mounting to a height corresponding to minimum 90°
Sabot inférieur remontant à la hauteur Correspondant à 90° minimum



- (2) Chain guard + (3) protective guard
Sabot inférieur + (3) barre de protection

