

COMITATO REGIONALE FMI PIEMONTE

CAMPIONATO REGIONALE ENDURO 2010 PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

PARTE GENERALE

G.1 OGGETTO DEL REGOLAMENTO

Il CoRe Piemonte indice il "**Campionato Regionale Enduro**", campionato a carattere regionale, riservato a licenziati FMI appartenenti a Moto Club di Piemonte e Valle d'Aosta.

Il presente regolamento, qualora se ne presentasse la necessità, potrà essere modificato durante lo svolgimento del campionato stesso, su indicazione del Comitato Enduro Regionale (CER) e ad insindacabile giudizio del CoRe Piemonte.

G.2 PILOTI E LICENZE

Al Campionato Regionale sono ammessi tutti i piloti appartenenti a Moto Club di Piemonte e Valle d'Aosta in possesso di licenza rilasciata dalla FMI valida per l'anno in corso:

- **Fuoristrada Under 21; Fuoristrada Over 21; Elite;**
- **Tessera Sport** (concorrono alla sola classifica di giornata, non acquisiscono punti per il campionato).

Sono ammessi piloti appartenenti a Moto Club di Liguria, Lombardia ed Emilia Romagna qualora il numero degli iscritti risultasse inferiore a 300 (vedasi paragrafo G.5.2) e se previsto dal NO rilasciato dal CoRe.

G.3 CATEGORIE E CLASSI

Il campionato prevede la suddivisione nelle classi:

- **E** - Elite unificata
- **Z** - Cadetti 50 codice (solo licenziati Cadetti)
- **E1,E2,E3 under 23**
- **E1,E2,E3 under 35**
- **E1,E2,E3 over 35**
- **Ladies**
- **Y** - Classe 4T con cilindrata fino a 125 4T unificata
- **Trofeo 80**
- **Tessera Sport** (partecipa alla classifica di giornata ma non acquisisce punteggio per il campionato)

Le classi Y e Trofeo 80 sono costituite solo se il numero di piloti verificati in sede di OP è uguale o superiore a 5.

G.3.1 CAMBI DI CLASSE

Il cambio di classe durante il campionato è ammesso. Al pilota saranno attribuiti i punteggi conseguiti in ciascuna delle classi separatamente.

I punteggi acquisiti sono valedoli anche per le squadre.

G.4 NUMERI DI GARA E TABELLE PORTANUMERO

I numeri di gara sono assegnati dal CER ad inizio campionato e varieranno in base alla classifica di campionato per le gare successive.

I numeri di gara devono essere esposti sulle tabelle portanumero del motociclo (una in posizione frontale, una in posizione laterale destra ed una in posizione laterale sinistra).

I numeri devono rispondere a quanto previsto dall'articolo 20 del Regolamento Tecnico Generale (RTG).

I colori delle tabelle portanumero e del numero sono indicati in tabella e devono esser tali da renderne chiara ed immediata la lettura (il numero deve essere a tinta unica, in contrasto con quella della tabella, ed a tratto netto; sono vietati numeri "stilizzati" o "fantasiosamente colorati"):

- Elite - numero bianco su fondo rosso
- Assoluti - numero bianco su fondo verde
- tutti gli altri piloti - numero nero su fondo giallo.

I numeri vengono assegnati dal CER come segue:

da 1 a 10 categoria Elite + wild card

da 11a 20	classe Z
da 21a 30	Ladies
da 31 a 80	classe E1 u23
da 81 a 100	classe E2 u23
da 101 a 200	classe E3 u23
da 201 a 300	classe E1 u35
da 301a 400	classe E2 u35
da 401a 500	classe E3 u35
da 501a 600	classe E1 o35
da 601a 700	classe E2 o35
da 701a 800	classe E3 o35
da 801 a 900	classe ospiti
da 901 a 950	classe Sport 2T
da 951a 999	classe Sport 4T

Se costituite, le classi Y e Trofeo 80 partono dopo la classe Ladies con numeri disponibili da 11 a 30.

G.5 ISCRIZIONI E TASSE DI ISCRIZIONE

Le tasse di iscrizione sono fissate dal CoRe.

Le iscrizioni delle squadre si effettuano in sede di OP, con il pagamento della relativa tassa. Le squadre devono appartenere a Moto Club o Team dipendenti ognuno da un unico Moto Club. Un Moto Club può iscrivere più di una squadra dipendente da un suo Team.

L'iscrizione alle prove di campionato deve essere inviata in originale al Moto Club organizzatore, compilata in ogni sua parte sull'apposito modulo e firmata, almeno 10 giorni prima della apertura delle OP (fa fede il timbro postale), accompagnata dall'evidenza dell'avvenuto pagamento della tassa di iscrizione.

E' ammesso l'invio del modulo d'iscrizione a mezzo fax con lo stesso anticipo di 10 giorni rispetto all'apertura delle OP, sul quale il DdG potrà richiedere la firma in originale in sede di OP. includendo l'evidenza dell'avvenuto pagamento della tassa di iscrizione.

Per gli inadempienti viene applicata la tassa doppia (quantificata in una penale di 10 EUR rispetto alla tassa semplice) ed è facoltà dell'organizzatore non accettare le iscrizioni pervenute oltre i termini (rimane comunque responsabilità del concorrente verificare per tempo la corretta ricezione del modulo d'iscrizione da parte dell'organizzatore).

G.5.1 PRE-ISCRIZIONE

Non è prevista la pre-iscrizione all'intero campionato regionale.

G.5.2 NUMERO MASSIMO DI ISCRITTI

Il numero massimo di piloti ammessi ad ogni gara è 300, escludendo da questo conteggio i licenziati Elite, 50 Codice, Ladies e Sport.

Sono ammesse 10 "wild card", a discrezione del CER.

Nel caso in cui il numero degli iscritti ad una gara di Campionato Regionale superasse questo limite, la precedenza sarebbe data ai piloti appartenenti ai Moto Club di Piemonte e Valle d'Aosta, raggiungendo con essi il limite massimo oppure arrivando a questo limite iscrivendo i piloti extra-regione (con precedenza alla Valle d'Aosta) che per primi hanno inviato l'iscrizione.

Eventuali deroghe al numero massimo indicato devono essere espressamente richieste al CoRe e sono valutate dal CER.

G.6 COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

Le squadre di Moto Club o Team dipendente si compongono di 3 o 4 piloti:

- piloti Elite (massimo 1 squadra per Moto Club)
- piloti Cadetti, Junior, Senior, Major unificata (massimo 1 squadra per Moto Club)

Le squadre possono essere composte da piloti appartenenti alla stessa classe in numero massimo di 2.

Nel corso del campionato i piloti di una squadra di Moto Club o Team dipendente possono essere cambiati.

G.7 OPERAZIONI PRELIMINARI E VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Per le licenze agonistiche le OP si svolgono il giorno antecedente la gara dalle ore 14,00 alle ore 19,00, contemporaneamente alle verifiche tecniche e punzonature.

Per le tessere Sport e per un massimo di 25 licenze agonistiche (previa comunicazione al Moto Club organizzatore) le verifiche amministrative si svolgono il giorno della gara dalle 7.30 alle 8.00.

Alle verifiche amministrative sono controllati:

- licenza valida per l'anno in corso e scadenza visita medica;
- conformità dei dati sul modulo d'iscrizione;
- regolarità della domanda d'iscrizione.

I motocicli devono essere accompagnati dai documenti originali.

All'inizio delle OP devono essere esposti in bacheca l'elenco completo degli iscritti, la piantina del tracciato con indicate le zone di PS ed il relativo senso di marcia, la descrizione della tipologia di indicazioni e gli avvisi riguardanti i punti di particolare pericolosità.

G.8 PROVE LIBERE

Non sono previste prove libere – paragrafo non applicabile a questa specialità.

G.9 SVOLGIMENTO DELLA GARA

Il via viene dato, a discrezione della direzione di gara, ad un massimo di tre piloti ogni minuto. Le modalità di svolgimento sono quelle previste dalle norme nazionali.

G.10 ZONA DI PARTENZA

La zona di partenza si compone di:

- parco chiuso
- area di partenza

le cui caratteristiche sono descritte all'articolo 8 dell'annesso III RMM, nelle quali piloti e meccanici devono tenere un comportamento rigidamente vincolato a quanto previsto dalle norme nazionali.

G.11 BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

Non sono previste batterie di qualificazione – paragrafo non applicabile a questa specialità.

G.12 PROCEDURA DI PARTENZA

La procedura di partenza è quella prevista dalle norme nazionali dell'annesso III RMM - Enduro.

L'ordine di partenza è numerico e progressivo, da 1 a 999. L'avvicinarsi delle categorie è quindi:

Elite + wild card - Z - Ladies - E1 u23 - E2 u23 - E3 u23 - E1 u35 - E2 u35 - E3 u35 - E1 o35 - E2 o35 - E3 o35 - ospiti - Sport 2T - Sport 4T

Se costituite, le classi Y e Trofeo 80 partono dopo la classe Ladies con numeri disponibili da 11 a 30.

G.12.1 MANCATA PARTENZA

La partenza non conforme a quanto descritto all'articolo 15 dell'annesso III RMM- Enduro viene penalizzata come descritto nell'articolo stesso ed all'articolo 401 dell'Annesso III RMM - Enduro.

G.13 CRONOMETRAGGIO E CONTROLLI A TIMBRO

E' previsto il servizio di cronometraggio da parte della FICr.

Il responso del Servizio Ufficiale di Cronometraggio, dopo l'esame degli eventuali reclami, è inappellabile.

Oltre al CO possono essere disposti controlli a timbro (CT), detti anche di passaggio (CP) e controlli volanti (CV), con lo scopo di controllare il percorso seguito dai conduttori.

I CT devono essere segnalati sui due lati del percorso da due bandiere blu disposte 200 metri prima del posto di controllo.

Il posto di controllo deve essere presidiato da due Ufficiali di Gara che provvedono all'apposizione del timbro sulla tabella di controllo ed compilano un elenco relativo alla cronologica successione dei passaggi da parte dei conduttori. I conduttori sono obbligati a fermarsi tra le bandierine rosse.

Al CV viene redatto il solo elenco cronologico dei passaggi e l'ubicazione degli stessi non è segnalata.

La mancanza di un timbro di passaggio o il non avvenuto passaggio verificato a un CV comportano l'esclusione dalla classifica.

G.14 INTERRUZIONE DELLA GARA

Per motivi ritenuti validi dal DdG, la gara può essere interrotta ed avere termine prima del previsto.

G.15 INFORTUNI

Il pilota che incorre in una caduta e viene assistito dal personale medico non può riprendere la gara in corso di svolgimento se non su diretta autorizzazione del personale medico.

Può prendere parte al seguito della manifestazione secondo quanto descritto al paragrafo G.15.1.

G.15.1 ACCESSO ALLA GARA DOPO INFORTUNIO

Il pilota infortunato può essere riammesso alla manifestazione purché il medico di gara, a suo insindacabile giudizio, ne dia autorizzazione ed il pilota non abbia accumulato penalità superiore a 15 minuti primi dall'orario teorico della tabella di marcia.

Casco ed abbigliamento non devono presentare rotture o abrasioni tali da renderli insicuri.

G.16 PARCO CHIUSO E RECLAMI

Non è previsto parco chiuso al sabato né al termine della manifestazione. Deve essere previsto uno spazio sufficiente dalle ore 7,30 alle ore 9,00 prima della partenza della gara. Tale spazio potrà essere anche utilizzato per la verifica dei motocicli sottoposti a reclamo. E' facoltà del Moto Club organizzatore la predisposizione del parco chiuso già dal sabato, se previsto nel regolamento particolare.

Eventuali reclami sui motocicli devono essere accompagnati dalla tassa di reclamo prevista dal RMM, che sarà restituita solo nel caso il reclamo risultasse fondato.

Nel caso non fosse possibile verificare immediatamente il motociclo oggetto di reclamo e quello di chi ha esposto il reclamo, entrambi saranno trattenuti in luogo chiuso per le verifiche che la FMI predisporrà nei giorni immediatamente seguenti. Le parti dei motocicli che sono oggetto del reclamo devono essere punzonate dal CdG. I reclami per sospette irregolarità o possibili errori nelle classifiche possono essere avanzati nel tempo limite di 30 minuti dall'orario di esposizione della classifica incriminata. E' consentita la presentazione dei reclami contro la sola classifica provvisoria finale entro le 48 ore che seguono l'esposizione, inoltrando il reclamo al Giudice Unico con lettera raccomandata accompagnata dalla tassa di reclamo (art. 91.2 RMM e pag.19 Norme Sportive).

G.17 CLASSIFICAZIONE E PUNTEGGI

Le classifiche di giornata vengono stilate dalla FICr.

Penalizzazioni in termini di secondi o esclusione possono essere inflitte sul campo di gara secondo quanto elencato agli articoli 401 e 402 dell'annesso III RMM.

I punteggi che vengono assegnati al fine del campionato sono riportati in tabella (pag.11 Norme Sportive):

posizione in class. di giornata	punteggio per la class. di campionato
1	25
2	20
3	16
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

G.18 CLASSIFICA DI GIORNATA E PREMIAZIONI

Dopo ogni manifestazione si procede alla premiazione di giornata, in base alla classifica stilata dalla FICr.

Le premiazioni prevedono premi per almeno i primi tre classificati per ogni classe costituita.

La premiazione della classe Elite è lasciata alla discrezione dell'organizzazione.

Il pilota, per avere diritto alla consegna dei premi, deve presenziare alla premiazione.

I premi di fine giornata, se non ritirati dall'interessato, sono incamerati dall'organizzatore.

G.19 CLASSIFICA E PREMIAZIONI DI CAMPIONATO

Ogni pilota concorre al titolo di Campione Regionale della classe in cui ha gareggiato.

Il campionato prevede, per ognuna delle classi separatamente, una classifica dedicata.

Viene anche stilata la classifica assoluta.

I punteggi validi per la classifica del Campionato Regionale sono attribuiti come descritto all'articolo G.17.

Le classifiche finali del campionato sono la somma dei punti, assegnati in ogni singola gara disputata, con uno scarto.

Nel caso una manifestazione non venisse effettuata oppure non omologata, questa verrà utilizzata quale scarto.

In caso di parità del punteggio finale, sono considerati discriminanti prima il numero delle vittorie e poi, a seguire, il numero di secondi posti, terzi, quarti e così via sino a che compaia una disparità.

Il campionato regionale prevede il numero di prove indicato dalla Circolare Sportiva.

Il campionato sarà ritenuto valido con un numero di prove almeno pari a 4.

In caso di mancato svolgimento di una o più prove, le stesse potranno essere recuperate se richieste dallo stesso Moto Club organizzatore e, sentito il parere del CER, ad insindacabile giudizio del CoRe

Vengono premiati i primi 3 piloti per ogni classe.

Il pilota, per avere diritto alla consegna dei premi, deve presenziare alla premiazione.

I premi di fine campionato, se non ritirati dall'interessato, sono incamerati dal CoRe.

G.19.1 MONTEPREMI

Non sono previsti montepremi.

G.20 DISPOSIZIONI GENERALI

Ad ogni prova di Campionato Regionale è assegnato un componente del CoRe o un rappresentante del CER, con il compito di collaborare con la Direzione di Gara al fine di favorire l'omogeneità di svolgimento delle singole prove e garantire a tutti gli Ufficiali di Gara il necessario apporto di informazioni.

Per quanto non espressamente menzionato valgono i Regolamenti Tecnici e Sportivi della FMI in vigore per l'anno in corso.

Per il fatto di partecipare alla gara il pilota e il suo assistente attestano di conoscere i regolamenti dell'FMI, il presente regolamento ed il R.P. della singola gara e si impegnano ad osservarli.

PARTE TECNICA

T.1 MOTOCICLI AMMESSI

I motocicli devono rispondere a quanto previsto dal RTG e Norme Tecniche annesso III RMM.

T.2 VERIFICHE TECNICHE E FONOMETRICHE

Per le licenze agonistiche le verifiche tecniche e le punzonature avvengono contemporaneamente alle OP del giorno antecedente la gara, dalle 14.00 alle 19.00.

Per le tessere Sport e per un massimo di 25 licenze agonistiche (previa comunicazione al Moto Club organizzatore) le verifiche tecniche e le punzonature avvengono il giorno della gara dalle 7.30 alle 8.00.

E' concesso a coloro i quali non potessero presenziare alle punzonature, comunque sotto la propria responsabilità, affidare il proprio motociclo ad altri perché sia presentato alle punzonature.

I motocicli, oltre a quanto altro previsto dal RTG e Norme Tecniche annesso III RMM, devono avere:

- targa in originale oppure in fotocopia;
- dispositivo paracatena;
- una imbottitura nella parte centrale del manubrio a coprire la barra di rinforzo (a "salsicciotto") o le viti di fissaggio (a "cuscino");
- sfere sulla parte terminale delle leve di freno anteriore e frizione;
- cavalletto di sostegno di tipo permanente (non asportabile);
- targhe e numeri come da articolo G.4;
- pneumatici per uso stradale non racing (non recanti, cioè, la scritta "Not for highway use") e come descritto nel dettaglio all'articolo 518 dell'annesso III RMM – enduro.

L'abbigliamento deve rispondere ai regolamenti come descritto di seguito:

- il casco deve essere omologato ed in buono stato d'uso, cioè non deve riportare evidenti segni di urti precedenti;
- abbigliamento di gara in buono stato d'uso e correttamente indossato.

Il controllo fonometrico, eventualmente disposto dal CoRe unitamente al Gruppo Commissari di Gara, non dovrà eccedere il limite di 94dB(A).

Per verificare che i mezzi non siano derivazioni dirette di moto da cross (senza impianto di bordo con ricarica e con batteria di alimentazione esterna, articolo 520 annesso III RMM), può essere richiesta l'accensione del mezzo per la verifica della tensione dell'impianto elettrico al variare del regime di rotazione del motore.

T.2.1 PUNZONATURE

Come da regolamento nazionale, le parti del motociclo da punzonare sono:

- telaio (zona del canotto di sterzo)
- silenziatore di scarico
- mozzi di entrambe le ruote
- carter motore.

Scambi e prestiti di motocicli dopo le punzonature sono esclusi.

T.2.1.1 PUNZONATURA DI DUE MOTOCICLI

Non è ammessa.

T.2.1.2 PUNZONATURA DELLO STESSO MOTOCICLO PER DUE PILOTI

Non è ammessa.

T.3 CONTROLLO DEI MOTOCICLI DURANTE LA GARA

Il CdG, il DdG e il personale dal lui incaricato, in qualsiasi momento della gara, possono controllare una o più parti punzonate dei motocicli (articolo 7.3 annesso III RMM - Enduro). In mancanza di una o più punzonature il CdG eseguirà una nuova punzonatura con vernice diversa e, al controllo finale o di giornata, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica. Se si risconterà la mancanza di una o più punzonature, fatta eccezione per il silenziatore il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Sono consentiti controlli fonometrici (articolo 7.2 annesso III RMM - Enduro), senza preavviso in qualsiasi parte del percorso o anche dopo il CO di arrivo. Al pilota cui viene effettuato il controllo vengono assegnati due minuti di

tolleranza da utilizzare a discrezione del pilota nel CO successivo al controllo fonometrico. E' concessa una tolleranza di 2 decibel rispetto ai limiti massimi previsti. Se ad un primo controllo un motociclo supera i 96 decibel, il conduttore viene penalizzato di 60 secondi; in caso di superamento del limite di 96 decibel al secondo controllo, il conduttore viene escluso dalla gara.

E' facoltà del CdG siglare il telaio o il silenziatore in qualunque momento per un ulteriore controllo.

Lo scambio di moto tra piloti è vietato.

T.4 PERCORSO

La preparazione del percorso è responsabilità del DdG, che ne deve predisporre l'approntamento nei giorni precedenti la competizione e provvedere con impegno all'adeguata preparazione del terreno.

La lunghezza del percorso deve essere tale da consentire la partenza di tutti i concorrenti ad una frequenza massima di tre ogni minuto conservando sul tempo teorico un margine di 15 minuti tra arrivo e ripartenza al CO. Devono essere previsti per giro almeno 2 CO e 2 PS ed un tempo cronometrato di almeno 25 minuti.

Il percorso deve quindi avere una lunghezza complessiva non inferiore ai 45km.

La gara deve prevedere una durata complessiva di almeno 6 ore (3/4 giri).

T.5 BANDIERE E SEGNALAZIONI

Bandiera nazionale: segnale di partenza

Bandiera bianca: inizio controllo orario con assistenza (enduro); inizio area di assistenza (hard race)

Bandiera bianca con croce nera di Sant'Andrea: inizio controllo orario nel quale è vietata l'assistenza

Bandiera gialla: fine controllo orario con assistenza (enduro); fine area di assistenza (hard race)

Bandiera gialla con croce nera di Sant'Andrea: fine controllo orario nel quale è vietata l'assistenza

Bandiera a scacchi rosso/bianco: inizio e fine prova speciale, linea di rilevamento tempi

Bandiera blu: segnalazione a 200 metri prima del controllo a timbro

Bandiera nera: accompagnata ad un numero (o su chiara indicazione diretta del DdG), informa il pilota che gli è stata inflitta una penalizzazione di 2 minuti per partenza anticipata (hard race)

Bandiera rossa: interruzione della gara (hard race).

La mancata osservazione delle segnalazioni, laddove le stesse non prevedano penalizzazioni più severe, viene punita come descritto dal Regolamento Disciplinare all'articolo 102 del RMM.

T.6 DISPOSIZIONI GENERALI

Per quanto non espressamente menzionato in questo regolamento tecnico valgono le norme del Regolamento Tecnico Generale (RTG) e le Norme Tecniche specificate dall'annesso III RMM valevole per l'anno in corso.

PARTE AMMINISTRATIVA ED ORGANIZZATIVA

A.1 DOCUMENTI NECESSARI ALLA MANIFESTAZIONE

Nulla Osta / Permesso di Organizzazione ed Regolamento Particolare rilasciati dal CoRe, assicurazione come previsto dall'art. 124 del D.L.vo n. 209/05 e dall'art. 33 del RMM, autorizzazione dei Comuni di competenza sul territorio nel quale si sviluppa il tracciato di gara.

A.2 AUTORIZZAZIONE IMPIANTI PERMANENTI

Se il percorso di gara interessa impianti permanenti, oltre alla necessaria autorizzazione del Comune, l'impianto deve essere omologato come previsto dalle norme FMI.

A.3 Paddock

Adiacente la pista, in luogo idoneo, è situato il paddock che deve avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i concorrenti con i loro mezzi. La zona paddock deve essere dotata di servizi igienici e di un numero sufficiente di prese di corrente elettrica.

A.4 DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE

Per le manifestazioni in programma gli organizzatori devono fornire il personale adeguato al loro svolgimento ed inoltre una persona ad ogni tavolo dei cronometristi e una alla fine di ogni PS.

Per ogni manifestazione viene costituito dal Comitato Enduro uno staff di almeno due persone con l'incarico di visionare il percorso e verificare la logistica nei giorni precedenti la manifestazione al fine di permettere al Moto Club organizzatore l'apporto delle eventuali necessarie modifiche per la buona riuscita della manifestazione. I Moto Club sono invitati ad agevolare gli incaricati del sopralluogo del percorso collaborando con loro.

Per coordinare i vari servizi della gara ed evitare errate interpretazioni, si consiglia di effettuare un briefing al termine delle OP del sabato o alla domenica mattina, da parte del direttore di gara o dell'organizzatore che sia a perfetta conoscenza del percorso di gara.

Per snellire i tempi di stesura delle classifiche, i Moto Club organizzatori devono predisporre un servizio di raccolta delle tabelle dei cronometristi presso i CO e le PS che sia tempestivo e frequente.

Gli organizzatori devono segnalare in tempo utile al CoRe i contrattamenti e le difficoltà che possono mettere in forse la gara.

I Moto Club devono rispettare l'ordine di partenza redatto alla prima gara di Campionato Regionale dal Comitato Enduro.

La partenza della gara deve avvenire entro le ore 9,30.

Per garantire un buon livello di sicurezza anche nelle zone altrimenti difficilmente raggiungibili, è consigliabile predisporre almeno un mezzo di soccorso fuoristrada.