



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

**FMI** **2025**

# *Enduro*



# *Enduro*

## Indice

<b>Titolo I - Norme generali .....</b>	<b>pag. 3</b>
<b>Titolo II - Campionati Italiani .....</b>	<b>pag. 34</b>
<b>Titolo III - Trofei Nazionali .....</b>	<b>pag. 44</b>
<b>Titolo IV - Enduro Country .....</b>	<b>pag. 53</b>
<b>Titolo V - Enduro Sprint .....</b>	<b>pag. 57</b>
<b>Titolo VI - Formula Fast .....</b>	<b>pag. 58</b>
<b>Titolo VII - Enduro Estremo .....</b>	<b>pag. 59</b>
<b>Titolo VIII - Campionato Italiano Enduro Estremo .....</b>	<b>pag. 63</b>
<b>Titolo IX - Prospetti riepilogativi .....</b>	<b>pag. 68</b>
<b>Titolo X - Norme Tecniche .....</b>	<b>pag. 74</b>

Approvato dal Consiglio Federale n. 30 del 14 Dicembre 2024 con deliberazione n. 891.  
 Modificato dal Consiglio Federale n. 2 del 17 Gennaio 2025 con deliberazione n. 20.  
 Pubblicato il 24/1/2025.

## REGOLAMENTO ENDURO 2025

## Titolo I- Norme generali

## Art. 1- Disposizioni Generali

1. Ai sensi di quanto predisposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana- FMI - quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano- CONI- e dalla Federazione Internazionale Motociclistica- FIM.
2. La FMI riconosce a livello statutario quale specialità motociclistica l'Enduro.
3. In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale -ROF- la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati sportivi di specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.
4. Le definizioni e le caratteristiche della specialità Enduro sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato Enduro e pubblicata sul sito istituzionale -[www.federmoto.it](http://www.federmoto.it) - nella sezione appositamente dedicata.
5. Il Comitato Enduro si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.
6. Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI. La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.
7. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato Enduro.
8. Il Comitato Enduro è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
9. Il Coordinatore del Comitato Enduro propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.
10. Tutti i membri del Comitato Enduro sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.
11. Il Coordinatore del Comitato Enduro ed i membri del Comitato Enduro durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.

12. Tutti i componenti del Comitato Enduro, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.
13. La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita *ad interim* da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'*interim*.
14. Il Comitato Enduro si occupa di:
  - a) programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica dell'enduro, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
  - b) programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità Enduro
  - c) elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici - circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità Enduro, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
  - d) programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe
15. Le gare di Enduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su tratti di strada, aperti al traffico, da percorrerli con medie e tempi d'impiego prefissati, nel rispetto delle norme previste dal Codice della Strada.
16. All'interno della manifestazione vengono svolte prove speciali (definite gara), su strade a fondo naturale e/o percorsi di varia natura.
17. Ogni manifestazione di Enduro è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare- RP- che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM - approvato dal Consiglio Federale.
18. Le manifestazioni di Enduro vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
  - se a carattere nazionale - da parte del SETTORE TECNICO - SPORTIVO (S.T.S.) AREA SPORTIVA - Comitato Enduro
  - se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.
19. Con l'iscrizione alla manifestazione, il pilota accetta il contenuto del RP della specifica manifestazione e dichiara, in occasione di **percorso** con tratti aperti al traffico, sotto la propria responsabilità:
  - a) di essere in possesso di idonea autorizzazione alla guida
  - b) che il motoveicolo con cui intende partecipare è in regola con le norme del Codice della Strada e regolarmente coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge
  - c) di osservare le norme del codice della strada.
20. **Le gare di Minienduro sono manifestazioni motociclistiche di regolarità che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi di impiego prefissati.**

#### Art. 2- Licenze - Partecipazione

1. La Licenza Agonistica è il requisito amministrativo che consente ai Tesserati di prendere parte a manifestazioni di Enduro organizzate sotto l'egida della FMI, in accordo con quanto previsto dalle norme contenute nel presente Regolamento che sancisce i criteri ed i limiti di utilizzo delle varie Licenze.

2. Per la stagione sportiva in corso, secondo quanto indicato nella Circolare FMI, è prevista per la partecipazione a manifestazioni di Enduro- a carattere nazionale e/o regionale - il rilascio delle seguenti Licenze:
  - Mini OffRoad
  - Fuoristrada
  - Fuoristrada Elite
  - Fuoristrada One Event (acquisisce punti in qualsiasi campionato)
  - **Estensione Fuoristrada delle licenze: Velocità Elite, Velocità, Miniroad**
  - Licenza Training (I Comitati Regionali potranno inserire nelle gare di enduro territoriali al massimo due categorie riservate alla licenza training, suddivise o per età o per tecnologia del motore, 2 o 4 tempi. Le Training Race Enduro dovranno prevedere per i partecipanti un percorso facilitato rispetto a quello previsto per le gare territoriali in cui sono inserite, prescrivendo un giro in meno o, in alternativa, **una prova speciale in meno ad ogni giro**. I partecipanti saranno premiati nell'ambito della gara ma non compariranno nell'assoluta di giornata e non avranno diritto ad una classifica generale né di Campionato né di Trofeo).
3. **Se le manifestazioni di Enduro a carattere nazionale sono iscritte a calendario Internazionale è ammessa la partecipazione di piloti stranieri in possesso di nulla osta della federazione di appartenenza e di una delle seguenti licenze valide per la specialità: FIM, continentale, o nazionale.**
4. Le norme sportive regolamentano l'eventuale conseguimento di punti e titoli. I successivi Regolamenti di Campionati Enduro stabiliscono i licenziati ammessi a partecipare ad ogni manifestazione, fatte salve limitazioni di età e/o di ranking previste.
5. Per le iscrizioni a qualsiasi gara di enduro si fa riferimento all'Art. 17 del R.M.M.- "iscrizioni alle manifestazioni".

#### Art. 3- Categorie

1. ENDURO
  - a) Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita.
  - b) **L'età minima di 14 anni deve essere compiuta in occasione di percorso con tratti aperti al traffico.**
  - c) Per l'anno in corso sono previste le seguenti categorie:

CATEGORIA	Anni di nascita	SOTTO CATEGORIE	Anni di nascita
<b>ELITE</b> (vedi successivo Art. 4)	<b>09 e precedenti</b>		
<b>CADETTI</b>	<b>07 - 11</b>		
<b>JUNIOR</b>	<b>02 - 06</b>		
<b>SENIOR</b>	<b>90 - 01</b>		
<b>MAJOR</b>	<b>76 - 89</b>	<b>Master Expert</b>	<b>83 - 89 76 - 82</b>
<b>VETERAN</b>	<b>75 e precedenti</b>	<b>Veterani Superveteran Ultraveteran</b>	<b>73 - 75 69 - 72 68 e prec.</b>
<b>FEMMINILE</b>	<b>11 e precedenti</b>		
<b>UNDER</b>	<b>(raggruppa cadetti - junior)</b>		

## 2. MINIENDURO

- a) Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita.  
 b) L'età minima di 8 anni deve essere compiuta.

CATEGORIA	Anni di nascita	SOTTO CATEGORIE	Anni di nascita
MINI 65	14 - 17	DEBUTTANTI	16 - 17
		CADETTI	14 - 15
MINI 85	11 - 15	JUNIOR	13 - 15
		SENIOR	11 - 12
MINI 50	10 - 12		
MINI 125	09 - 11		
MINI 65 FEMMINILE	14 - 17		
MINI 85 FEMMINILE	11 - 15		
MINI 125 FEMMINILE	09 - 11		

4. A livello territoriale oltre alle categorie di cui al comma 3, possono essere previste le seguenti Categorie:

CATEGORIA	Anni di nascita	SOTTO CATEGORIE	Anni di nascita	RANKING INIZIALE	
				MIN	MAX
ELITE	09 e precedenti			Licenza Fuoristrada Elite	
TOP CLASS	09 e precedenti			30,00	a discrezione dei Co.Re
TERRITORIALI	02 e precedenti	Junior	02 - 06		
		Senior	90 - 01	a discrezione dei Co.Re	a discrezione dei Co.Re
		Major	76 - 89		
		Veteran	75 e prec.		
ULTRA TERRITORIALI	02 e precedenti			a discrezione dei Co.Re	a discrezione dei Co.Re

## Art. 4- Titolo di merito Elite

- La Circolare FMI, annualmente approvata dal Consiglio Federale, stabilisce che la Licenza Fuoristrada Elite possa essere rilasciata solo al compimento dei 14 anni d'età ed unicamente su assegnazione da parte del Comitato Enduro e sulla base delle presenti norme sportive che stabiliscono i criteri di attribuzione del titolo di merito Elite.
- I piloti con Licenza ELITE possono partecipare, con classifica separata, a tutte le gare nazionali titolate, nazionali e territoriali.
- In tutte le gare di enduro disputate in Italia, i piloti in possesso di Licenza Fuoristrada Elite saranno considerati Elite Enduro, anche nel caso in cui il titolo di merito "Elite" non sia stato attribuito dal Comitato Enduro.
- I piloti con Licenza Elite, provenienti da altra specialità, verranno inseriti nella classe Elite in qualsiasi gara territoriale e al Trofeo delle Regioni, mentre per la partecipazione ai campionati italiani dovranno chiedere wild card.
- La Licenza ELITE per l'anno di validità del presente regolamento, indipendentemente dalla fascia di età, verrà rilasciata ai piloti che alla fine della stagione precedente saranno in possesso di un Ranking compreso tra 0 e 29,99.

## Art. 5- Tabelle porta numero

1. Le tabelle porta numero possono essere scelte esclusivamente tra le seguenti colorazioni:

TABELLA	PANTONE	NUMERI	PANTONE
Nero	9005	Bianchi	9010
Rosso	3020	Bianchi	9010
Bianco	9010	Neri	9005
Giallo	1003	Neri	9005
Verde	6002	Bianchi	9010
Blu	5005	Bianchi	9010

- Su ogni motociclo dovranno essere lasciati 6 spazi liberi, a disposizione di eventuali Promoter, della dimensione di cm 3 x 21. Gli spazi liberi sono da intendere 2 ogni tabella porta numero, uno nella parte superiore ed uno in quella inferiore.
- Sono vietati, su maglie da gara e pettorine, numeri stampati diversi da quello di gara. La violazione comporta una ammenda di € 30,00.
- I dati devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari, le dimensioni minime delle cifre devono essere:
  - altezza: 70 mm
  - larghezza dei tratti: 20 mm
  - spazio tra le cifre: 5 mm

## Art. 6- Numero fisso

- Hanno diritto al numero fisso NAZIONALE, per tutta la stagione, a qualsiasi gara di enduro, i piloti che risultano iscritti all'intero Campionato Assoluti D'Italia.
- Tutti i piloti di cui sopra dovranno richiedere il numero fisso al Comitato Enduro entro 30 giorni dalla prima prova degli Assoluti d'Italia.
- I piloti possessori di numero fisso devono realizzare in proprio le tabelle per qualsiasi gara, rispettando le indicazioni del promotore.
- L'assegnazione dei numeri ai piloti, nel rispetto di quanto previsto al comma 1), terrà conto, nell'ordine, delle seguenti priorità:
  - piloti che abbiano un numero fisso al campionato mondiale
  - pilota con numero fisso dell'anno precedente
- I numeri fissi dovranno essere compresi tra 1 e 99. Un numero già assegnato non potrà essere assegnato a nessun altro pilota. Verranno assegnati massimo 99 numeri. In caso le richieste siano superiori a 99, il numero fisso verrà concesso in ordine crescente di ranking iniziale.
- In nessuna gara di Enduro, Minienduro, Enduro country, Enduro sprint, nazionale e territoriale, potranno essere assegnati numeri inferiori a 100, che saranno sempre riservati ai piloti con numero fisso NAZIONALE.

## Art. 7- Partecipazione a manifestazioni internazionali

- La partecipazione a gare internazionali titolate è consentita unicamente a piloti che rientrino nei seguenti limiti di Ranking Aggiornato:

- Campionato Mondiale Enduro  
GP e Junior Max 100,00  
Youth Max 130,00  
**Open Max 200**
- Sei Giorni Internazionale Enduro - Verrà utilizzato il Ranking aggiornato per definire la graduatoria di partecipazione tra le squadre preiscritte.
- 2. Eventuali Wild card potranno essere autorizzate dal Comitato Enduro.

#### Art. 8- Classifiche di gara individuali

1. La classifica di ogni gara si otterrà sommando i tempi delle prove speciali validamente disputate, delle penalizzazioni riportate ai C.O. e di tutte le altre penalizzazioni eventualmente inflitte ad un pilota.
2. Per ogni gara dovrà essere predisposta una classifica assoluta e la classifica di categoria o classe prevista. Le classifiche dovranno essere disponibili anche su file, obbligatoriamente in formato XML o CSV (max 10 ps) il file generato DEVE essere nominato: codice di gara-CLS. I servizi di cronometraggio, per produrre il file, dovranno attenersi alle specifiche tecniche fornite dalla FMI.
3. Ogni gara verrà contraddistinta da un codice di gara assegnato in sede di pubblicazione dei calendari. Ad un codice gara deve corrispondere una classifica assoluta comprendente tutti i piloti iscritti a quella gara, anche nel caso facciano parte della classe ospiti o gareggino per un trofeo monomarca abbinato alla gara.
4. Il codice gara assegnato dovrà essere riportato sulla intestazione di tutte le classifiche.
5. Sulla intestazione di tutte le classifiche, dovranno essere riportati:
  - Validità
  - Intestazione della gara
  - Codice Gara
  - Moto Club organizzatore
  - Luogo
  - Data
  - Penalizzazione Gara calcolata (per le gare valide ai fini della Cifra di Valutazione)
  - Penalizzazione Gara applicata
6. Ad ogni gara valida ai fini della cifra di valutazione, dovrà essere stampato il foglio di calcolo della penalizzazione di gara.
7. Il corpo della classifica dovrà riportare i seguenti dati fondamentali:
  - Posizione
  - Numero di gara
  - Numero di Licenza
  - Cognome e Nome
  - Classe
  - Posizione nella classe (solo su assoluta)
  - Anno di nascita
  - Ranking Aggiornato
  - Moto Club
  - Moto
  - Penalità C.O.
  - Penalità

- Tempo totale
  - Cifra Gara
  - Punti gara
  - Tempo di ogni prova speciale
  - Distacco dal primo
  - Regione di appartenenza del M.C.
8. Tutte le classifiche che non rispettano i parametri sopra descritti, e/o non sono inviate nei formati e nelle specifiche previste, NON saranno ritenute valide ai fini del Ranking

#### Art. 9- Classifiche di gara a squadre

1. Le squadre, che devono essere affiliate alla FMI per l'anno in corso per la propria categoria, possono essere di:
  - **TIPO A:** Moto Club (piloti licenziati ad uno stesso Moto Club), e/o Scuderia motociclistica (piloti affiliati ad una stessa Scuderia)
  - **TIPO B:** Team indipendente da M.C. (piloti appartenenti ad uno stesso Team)

**I regolamenti di campionato e gli R.P. definiranno quali tipi di squadra sono previsti per ogni campionato / gara.**
2. Per la redazione della classifica a Squadre saranno considerati d'ufficio i tre migliori piazzamenti dei piloti (due per le squadre Femminili) ottenuti nelle rispettive classi di appartenenza. I moto club non dovranno dichiarare i piloti componenti le stesse ad eccezione che nelle manifestazioni denominate "Trofei delle Regioni"
3. Per ogni tipo di squadra la classifica sarà determinata sommando i punti acquisiti dai piloti di cui al punto precedente secondo quanto previsto dal successivo Art.9 bis.
4. Nel corso di una manifestazione e/o di un Campionato un pilota non può far parte di due squadre dello stesso tipo (A - B)
5. Tutte le squadre che hanno 3 piloti verificati, 2 per le Femminili, entrano in classifica. Non serve nessuna iscrizione.
6. In caso di parità tra due squadre, per definire la classifica della singola gara, si considera il pilota meglio piazzato nella classifica assoluta, tra tutti i componenti della squadra (2 per le Femminili).

#### Art. 9 bis Classifiche di Campionato

1. Al termine di ogni giornata di gara, ai primi 15 piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella:
 

Piazzam.	Punti	Piazzam.	Punti	Piazzam.	Punti
1°	20	6°	10	11°	5
2°	17	7°	9	12°	4
3°	15	8°	8	13°	3
4°	13	9°	7	14°	2
5°	11	10°	6	15°	1
2. In caso di parità di risultato a ciascun pilota vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto. Il pilota successivo riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

**Esempio:**

PILOTA A = 28'33" - 1° 20 punti

PILOTA B = 28'33" - 1° 20 punti

PILOTA C = 30'00" - 3° 15 punti

3. Nel caso in cui un pilota non abbia diritto ad acquisire punti, agli altri piloti classificati verranno attribuiti i punti relativi al piazzamento dallo stesso ottenuto, senza considerare il piazzamento di chi non ha diritto ai punti di Campionato.

**Esempio:**

PILOTA A = 29'34" - 1° 20 punti

PILOTA B (che non prende punti) = 30'31" - 2° 0 punti

PILOTA C = 31'00" - 3° 17 punti

4. Al termine dei Campionati se due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie e, a parità di vittorie, chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti. In caso siano previsti degli scarti, nel computo dei migliori piazzamenti NON rientreranno i risultati scartati
5. In caso di ulteriore parità verrà considerato il miglior piazzamento dell'ultima giornata di gara.
6. Se al termine dei Campionati due o più squadre avranno ottenuto lo stesso punteggio, verrà dichiarata vincitrice la squadra che avrà ottenuto il miglior piazzamento nell'ultima manifestazione.
7. I regolamenti dei singoli campionati (Nazionali e Territoriali) dovranno indicare se sono previsti o meno scarti. Nel caso siano previsti, si intende scartabile ogni gara, indipendentemente dal fatto che un pilota sia iscritto o meno.

**Art. 10- Invio classifiche al programma elaborazione dati**

- Entro le ore 24 del giorno della manifestazione tutte le classifiche e l'elenco iscritti in formato XML, o CSV, dovranno essere inviate al Comitato Enduro via mail a .
- I file da inviare sono:
  - Codice gara-CLS.XML oppure Codice gara-CLS.CSV
  - Codice gara-ISC.XML
- Il responsabile dell'invio è il Commissario Delegato che può inviarle direttamente, oppure accertarsi che le stesse siano correttamente inviate dai cronometristi o dalla segreteria di gara.

**Art. 11- Transponder**

- In fase di verifiche amministrative al pilota verrà consegnato, se previsto, il transponder per i rilevamenti cronometrici.
- Il pilota firmerà un apposito elenco approntato dalla segreteria di gara sia in fase di ricezione che di riconsegna dello stesso.
- Il montaggio del transponder sul motociclo è a cura del pilota che deve presentarsi alle verifiche tecniche con il Transponder montato.
- Lo smarrimento del transponder durante la manifestazione comporta il pagamento del prezzo di listino IVA compresa al proprietario del transponder. Il mancato pagamento blocca l'utilizzo della Licenza fino all'avvenuto pagamento.

**Art. 12- Il Regolamento Particolare (R.P.)**

- Il RP è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di Enduro. Deve contenere tutte le informazioni relative a: percorso, tasse d'iscrizione ecc. e sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili
- Il R.P. una volta approvato dalla Struttura Federale competente, a norma di quanto indicato all'art. 1 comma 7 del RMM, non potrà essere modificato. Il DdG, limitatamente alle attività di propria competenza, in aderenza alla vigente regolamentazione, potrà produrre comunicati che integrano la funzione del R.P., sentito il parere della Giuria, qualora l'istituzione della stessa fosse prevista dalle norme di specialità.
- L'organizzazione, in accordo con il Comitato Enduro Nazionale / Regionale ha la facoltà di stabilire il numero massimo degli iscritti che dovrà essere pubblicato sul R.P. Nel caso in cui pervengano un numero eccessivo di iscrizione, il metodo di selezione deve essere pubblicato sul R.P.

**Art. 13- Copertura assicurativa- Personale - Responsabilità**

- L'assicurazione per la R.C. Gare e competizioni motociclistiche è obbligatoria per legge per tutte le manifestazioni che si svolgono sotto l'egida della FMI.
- L'Organizzatore di una manifestazione sportiva deve essere in possesso obbligatoriamente di una polizza di assicurazione per la R.C. Obbligatoria Gare e Competizioni motociclistiche, come previsto dalla normativa vigente.
- Tutti gli Addetti, devono essere inseriti, a cura del Moto Club organizzatore, in un elenco dedicato per la procedura ai fini della copertura assicurativa, sottoscritto dal Direttore di Gara, esposto in bacheca, e consegnato al Commissario Delegato.

**Art. 14- Personale addetto alla manifestazione**

- Il Consiglio Federale della FMI ha istituito e riconosciuto, la figura degli "Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche", allo scopo di garantire il corretto svolgimento delle manifestazioni motociclistiche disputate sul territorio nazionale.
- Gli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche assumono una specifica denominazione e qualifica a seconda della specialità della manifestazione nella quale sono chiamati a prestare servizio.
- Se prestano servizio in occasione di manifestazioni di Enduro sono denominati Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali, come specificato all'art. 4 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni, approvato dal CF.
- Il Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali, di seguito denominato "Addetti", si distingue in:
  - Responsabile di Percorso e Responsabile di Prova Speciale- come indicato all'art. 4 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni
  - Incaricati di Percorso ed Incaricati di Prova Speciale- come indicato all'art. 4 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni.

**Art. 15- Responsabilità Moto Club Organizzatore**

1. L'assicurazione per la R.C. Gare e Competizioni motociclistiche è obbligatoria per legge per tutte le manifestazioni che si svolgono sotto l'egida della FMI.
2. L'Organizzatore di una manifestazione sportiva deve essere in possesso obbligatoriamente di una polizza di assicurazione per la R.C. Obbligatoria Gare e Competizioni motociclistiche, come previsto dalla normativa vigente.
3. Il Moto Club Organizzatore di manifestazioni enduro (Enduro, Minienduro, Enduro country, Enduro Sprint), è responsabile per i seguenti incarichi:
  - a) ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendendo visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;
  - b) informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.

**Art. 16- Cifra Valutazione Pilota**

1. Al termine di ogni anno viene redatta la lista Cifra di Valutazione FMI, riportante per ogni pilota il Ranking, conseguito come di seguito descritto.
2. Durante la stagione sono previsti vari aggiornamenti a discrezione del Comitato Enduro. Per i primi aggiornamenti della stagione, il Comitato Enduro potrà decidere di bloccare i peggioramenti.
3. Ogni aggiornamento terrà conto dei risultati ottenuti dall'inizio della stagione alla data di aggiornamento, oltre al Ranking iniziale.
4. La stagione agonistica, ai fini del Ranking inizia il 1° gennaio e termina il 30 novembre
5. In caso di categorie per la cui appartenenza si fa riferimento ad un limite (inferiore e/o superiore) di Ranking, fa fede per tutto il Campionato il Ranking iniziale.
6. I Ranking aggiornati saranno utilizzati sia per il calcolo delle penalizzazioni di gara, che per stilare l'ordine di partenza

**Art. 17- Gare valide**

1. Ai fini del Ranking sono prese in considerazione tutte le prove di:
 

• Assoluti d'Italia	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 0,00
• Camp.Italiano Under 23 & Senior	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 35,00
• Campionato Italiano Major	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 50,00
• Coppa Italia	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 80,00
• Campionati Regionali	Penalizzazione Calcolata - Min 60,00- Max 200,00
• Trofeo delle Regioni	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 40,00
• <b>Camp.Italiano Minienduro gara unica</b>	<b>Penalizzazione Fissa 150</b>
• <b>Tr. Regioni Minienduro F. Manzoni</b>	<b>Penalizzazione Fissa 150</b>
• Trofei Monomarca	Penalizzazione Calcolata - Penalizz. Min 80,00
• Gare indicate dal Comitato Enduro	Penalizzazione Fissa indicata Comitato Enduro
• <b>Campionati Regionali Minienduro</b>	<b>Penalizzazione calcolata - Min 180- Max 300</b>
2. I piloti Elite ottengono ranking unicamente agli Assoluti d'Italia ed alle gare indicate dal Comitato Enduro, in tutte le altre gare entrano unicamente nella classifica di classe ELITE (EU) senza entrare nella classifica assoluta e conseguentemente nel calcolo del Ranking.

**Art. 18- Cifra pilota**

1. La Cifra Pilota per ogni singola gara si ottiene sommando la Cifra Gara ottenuta dal pilota alla penalizzazione della gara stessa. Vengono prese in considerazione solo Cifre Pilota sino a 749,99; pertanto nelle gare in cui il pilota ha conseguito una Cifra Pilota (Cifra Gara + Penalizzazione) di 750,00 e oltre, lo stesso non avrà alcun valore agli effetti del conteggio del Ranking. Ai piloti che avranno ottenuto una cifra pari o superiore a 749,99 e a quelli che non hanno ottenuto nessun risultato, sarà attribuito un Ranking di 750,00.

**Art. 19- Formula per il calcolo della cifra gara di ogni singolo**

1. La formula per il calcolo della Cifra Gara (inserita obbligatoriamente nel programma di cronometraggio) prevede un fattore (F) variabile, calcolato per come di seguito:
  - Assoluti d'Italia - Coppa Italia  
 $F = [500 - (T10 - To)] \times 1,15$
  - Campionato italiano Under 23 & Senior - Campionato italiano Minienduro-- Trofeo delle Regioni  
 $F = [600 - (T10 - To)] \times 1,15$
  - Campionato italiano Major - Trofeo delle Regioni Minienduro e altre gare nazionali e territoriali valide per il ranking  
 $F = [750 - (T10 - To)] \times 1,15$   
*dove:*  
 F = Fattore variabile  
 To = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.  
 T10= tempo in secondi del 10° assoluto  
 Tx = Tempo in secondi del pilota in esame
2. Qualunque sia il risultato il fattore fisso non potrà essere inferiore a 300 e superiore a 1000.
3. In seguito si procederà al calcolo della cifra gara, utilizzando il Fattore variabile (F) appena calcolato, applicando la seguente formula, per qualsiasi gara.  
 $CG = [(F * Tx) : To] - F$   
*dove:*  
 CG = Cifra Gara  
 F = Fattore variabile  
 To = Miglior tempo ASSOLUTO in secondi.  
 Tx = Tempo in secondi del pilota in esame.
4. E' possibile utilizzare la seguente formula, che riassume entrambi i calcoli.
  - Assoluti d'Italia- Coppa Italia:  
 $CG = [((500 - (T10 - To)) \times 1,15) * Tx : To] - [500 - (T10 - To)] \times 1,15$
  - Campionato Italiano Under 23 & Senior - Campionato italiano Minienduro-- Trofeo delle Regioni:  
 $CG = [((600 - (T10 - To)) \times 1,15) * Tx : To] - [600 - (T10 - To)] \times 1,15$
  - Altre gare valide per il ranking  
 $CG = [((750 - (T10 - To)) \times 1,15) * Tx : To] - [750 - (T10 - To)] \times 1,15$
5. Importante utilizzare SEMPRE i limiti per il fattore fisso di cui al comma 2.
6. Il risultato deve essere arrotondato alla seconda cifra decimale (da 0 a 4 millesimi per difetto, da 5 a 9 millesimi per eccesso).
7. Il calcolo della cifra gara si fa sempre ed esclusivamente sulla classifica assoluta.

8. In caso di gare abbinata, sarà valida per il ranking la classifica assoluta che le comprenda tutte, esclusi i casi in cui non facciano gli stessi percorsi / p.s.

#### Art. 20- Penalizzazione di gara

- Come da Art. 17, alcune gare hanno Penalizzazione Fissa e altre Penalizzazione Calcolata. Per queste ultime si procede come di seguito indicato:
  - tra i primi 10 classificati nella classifica ASSOLUTA scegliere i 5 piloti in possesso dei migliori Ranking della Lista Cifra di Valutazione in vigore,
  - scegliere fra tutti i piloti partiti i 5 in possesso dei migliori Ranking della Lista Cifra di Valutazione in vigore,
  - sommare i 10 Ranking di cui ai precedenti punti a) e b) ;
  - sommare la Cifra Gara ottenuta dai 5 piloti considerati al punto a) ;
  - dal risultato ottenuto al punto c), sottrarre il valore ottenuto al punto d) e dividere per 10; il quoziente arrotondato al secondo decimale sarà la Penalizzazione della gara.
- Tutte le operazioni vanno eseguite con DUE decimali.
- Si procede al calcolo della Penalizzazione purché ci siano almeno 5 piloti classificati con almeno 3 piloti in possesso di Ranking, assegnando a chi non ne è in possesso 750,00 di Ranking.

#### Art. 21- Attribuzione ranking

- Per attribuire ad ogni pilota, il proprio Ranking, si procede ai seguenti calcoli:
  - media dei 3 risultati migliori ottenuti (Cifre Pilota entro 749,99);
  - media dei 2 risultati migliori ottenuti (Cifre Pilota entro 749,99) + 15% con minimo di 4 e massimo di 20;
  - miglior risultato ottenuto (Cifra Pilota entro 749,99) + 30% con minimo di 8 e massimo di 40;
  - Ranking dell'anno precedente + 45% con minimo di 12 e massimo di 60.
- In ogni caso e ad ogni aggiornamento, il Ranking di un Pilota sarà quello a lui più favorevole confrontando i quattro risultati ottenuti dai punti a)- b)- c) e d) del comma precedente. Ad ogni aggiornamento saranno presi in considerazione i risultati dal 1° gennaio fino al giorno dell'aggiornamento.
- Nel rispetto dell'Art. 16, il Comitato Enduro potrà decidere di fare, fino ad un certo punto della stagione, aggiornamenti senza che i piloti peggiorino il loro Ranking iniziale. Verranno quindi presi in considerazione i calcoli di cui ai punti a)- b) e c) del comma 1) del presente articolo ed il Ranking Iniziale senza nessuna maggiorazione, concedendo al Pilota il ranking a lui più favorevole.

#### Art. 22- Motocicli

- Le caratteristiche dei motocicli che prendono parte ad una competizione di enduro devono corrispondere a quelle previste nel presente Regolamento Tecnico.
- È obbligatorio che il motociclo abbia un cavalletto o stampella fissata in modo permanente allo stesso e che sia in grado di sostenerlo.
- Il motociclo deve essere munito di targa originale, o targa sostitutiva (vedi art. 22.1), fissata in modo permanente per tutta la manifestazione.

Nel caso in cui, nel corso della gara si riscontri che la targa, originale o sostitutiva, non sia fissata al motociclo, il pilota avrà tempo fino al giro successivo la contestazione, per provvedere al ripristino. Il mancato ripristino comporta una ammenda di € 30,00.

- Non è ammessa la partecipazione di motocicli con targa di prova.
- Nelle gare di due giorni, in caso di smarrimento della targa originale durante la prima giornata, per partecipare alla seconda giornata di gara, sarà necessario montare la targa sostitutiva
- Il numero di telaio deve essere stampigliato direttamente sul telaio. In caso di dubbi verranno chieste al costruttore specifiche tecniche sulla stampa del numero, inviando documentazione fotografica di stampigliatura/etichetta, libretto, targa a cura dei Commissari. In attesa di riscontro, il pilota gareggerà sub iudice.
- Il pilota che non risulterà in regola sarà escluso dall'ordine di arrivo
- I motocicli **da enduro** sono divisi nelle seguenti classi:

CLASSE	CILINDRATA - TEMPI	SIGLA
50	fino a 50 2t <b>solo primi 3 anni della categoria Cadetti</b>	Z
125	da oltre 50 fino a 125 2t e 4t	A
250 2t	da oltre 125 2t fino a 250 2t	B
300	da oltre 250 2t	C
250 4t	da oltre 125 fino a 250 4t	D
450	da oltre 250 4t	E
2 tempi	<b>Tutte le cilindrata 2t</b>	2
4 tempi	<b>Tutte le cilindrata 4t</b>	4
250 2t	da oltre 50 2t fino a 250 2t - da oltre 50 fino a 125 4t	BA
Unica	<b>Tutte le cilindrata 2t e 4t</b>	U

#### 9. I motocicli da Minienduro sono divisi nelle seguenti classi

- DEBUTTANTI** MED Cilindrata massima 65 cc  
Ruote: ANT min 10" max 14" / POST min 10" max 12"
- CADETTI** MEC Cilindrata massima 65 cc  
Ruote: ANT 14" / POST 12"
- JUNIOR** MEJ Cilindrata massima 85 cc  
Ruote: ANT max 19" / POST max 16"
- SENIOR** MES Cilindrata massima 85 cc  
Ruote: ANT max 19" / POST max 16"
- 50 Mini** MEZ Cilindrata massima 50 cc 2t  
Ruote: ANT 21" / POST min 18"
- 125 MINI** MEA Cilindrata massima 125 cc 2t e 4t  
Ruote: ANT 21" / POST min 18"



**Art. 22.1- Targa sostitutiva**

1. “I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo.

**Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce** ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione.

Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa”.

(Conversione in legge, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121).

**Art. 23 - Verifiche amministrative**

1. L'orario di inizio delle Operazioni Preliminari- OP- stabilisce l'inizio della manifestazione e consiste nell'accertamento, da parte dei Commissari di Gara, attraverso l'utilizzo del programma SIGMA OP, delle verifiche amministrative e tecniche.
2. I Commissari Sportivi in servizio devono eseguire le verifiche amministrative- secondo quanto stabilito dal Regolamento del Gruppo Commissari di Gara, approvato dal Consiglio Federale.
3. Le verifiche amministrative si devono effettuare sulla base dell'elenco iscritti/modulo d'iscrizione così come da programma Enduro OP, fornito dal Moto Club Organizzatore.
4. I piloti hanno l'obbligo di firmare l'elenco iscritti/modulo d'iscrizione cartaceo per confermare l'iscrizione e la presenza alla gara.
5. I C.d.G. preposti devono verificare ed accertare:
  - a) la presenza del nominativo del pilota nell'elenco degli iscritti;
  - b) l'esattezza della classe d'iscrizione che i piloti siano in possesso di Licenza FMI valida e documento di riconoscimento d'identità in corso di validità;
  - c) il rinnovo della visita medica, sul sistema gestionale federale, per quei piloti che risultino sull'elenco degli iscritti con la visita medica scaduta.**
  - d) che il pilota non risulti inserito nella lista dei piloti Unfit, come da comunicazioni federali.
6. In caso di incongruenze, irregolarità o documentazione mancante rispetto a quanto indicato al comma precedente, il pilota non sarà ammesso alla gara.
7. Ogni pilota riceverà dal Moto Club Organizzatore la “Scheda Personale Pilota”, così come estratta e stampata dal programma Enduro OP. Tale scheda dovrà essere completata e firmata dal pilota, consegnata al Commissario Tecnico e conservata dal Moto Club Organizzatore. **Escluso Enduro Sprint.**
8. **In gare di Enduro Country, MiniEnduro Enduro Estremo non è da compilare il campo relativo al numero di targa**

**Art. 24 - Verifiche Tecniche**

1. I Commissari Tecnici in servizio devono eseguire le verifiche tecniche- secondo quanto stabilito dal Regolamento del Gruppo Commissari di Gara, approvato dal Consiglio Federale.

2. I C.d.G. preposti devono verificare ed accertare:
  - a) che i motocicli siano conformi al presente Regolamento ed al Regolamento Tecnico;
  - b) che il numero di telaio corrisponda al libretto di circolazione e a quello dichiarato dal pilota nella “Scheda Personale Pilota”. **La rispondenza al libretto di circolazione decade in caso di percorso completamente chiuso al traffico;**
  - c) che la targa originale / sostitutiva sia fissata in modo permanente e corrisponda al libretto di circolazione ed a quella dichiarata nella “Scheda Personale Pilota”. Tale obbligo decade in caso di percorso completamente chiuso al traffico.

**3. Le parti punzonate sono:**

a ) telaio

**b) i mozzi delle ruote – solo campionati italiani enduro.**

**Il numero di telaio fa parte della punzonatura. Per l'Enduro Sprint non sono previste punzonature.**

4. **Il telaio punzonato deve essere utilizzato per tutta la durata della gara, pena l'esclusione.**
  5. **Le sole verifiche tecniche posso essere effettuate da un incaricato del pilota, ad eccezione dei MiniEnduro, che si devono presentare personalmente per permettere di verificare la rispondenza al successivo comma 6**
  6. **Tutti i piloti delle categorie MiniEnduro devono essere in grado di mantenere in equilibrio da fermo il motociclo (pilota in sella). È vietato avvalersi di appoggi artificiali o aiuti esterni, durante tutte le fasi della gara, sanzione l'esclusione dalla gara.**
  7. **Il Moto Club Organizzatore dovrà fornire il personale necessario per supportare il Commissario durante le Verifiche.**
  8. **Il numero minimo dei componenti lo staff commissariale è proporzionale al numero degli iscritti:**
    - **fino a 100 iscritti 1 Commissario**
    - **da 100 a 200 iscritti 2 Commissari**
    - **oltre 200 iscritti 3 Commissari**
- Per gare di Enduro Sprint il commissario designato sarà 1, indipendentemente dal numero degli iscritti**

**Art. 25 - Prova fonometrica**

1. I Commissari Fonometristi in servizio devono eseguire le verifiche fonometriche- secondo quanto stabilito dal Regolamento del Gruppo Commissari di Gara e dal Regolamento Controlli Fonometrici, approvati dal Consiglio Federale.
2. I motocicli di tutti i piloti potranno essere sottoposti, quando previsto, alla prova fonometrica.
3. Un motociclo che ecceda i limiti fonometrici prescritti, potrà essere ripresentato al controllo più volte, purché entro il termine delle O.P.
4. **Le moto mono marcia non devono essere sottoposte a nessun controllo fonometrico.**

**Art. 26 - Controllo dei motocicli durante la gara**

1. I C.d.G., il D.d.G., il Presidente di Giuria, i Responsabili di Percorso e i Responsabili di Prova Speciale, in qualsiasi momento della gara, possono controllare **le punzonature**. In caso di qualsiasi dubbio, gli stessi eseguiranno **una nuova punzonatura con diverso colore** e al controllo finale di giornata, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica.

2. In caso di non rispondenza di punzonatura e/o del numero di telaio dichiarato e verificato, il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
3. Sono consentiti controlli fonometrici, anche senza preavviso, in qualsiasi parte del percorso, anche tra il Controllo Orario di arrivo ed il Parco Chiuso. Il pilota che superi il limite imposto aumentato della tolleranza prevista dal Regolamento stesso la prima volta sarà penalizzato di 10 secondi, la seconda di 60 secondi e la terza sarà escluso dalla classifica di giornata.
4. Lo scambio di motocicli tra piloti è vietato.
5. La veridicità dei dati dichiarati dal pilota nella Scheda Personale Pilota può essere controllata al termine o durante la gara dai C.d.G. Nel caso in cui i dati non corrispondano il pilota sarà escluso dall'ordine di arrivo.
6. Nelle gare di più giorni, in caso di reclamo contro la cilindrata, la verifica verrà effettuata solamente al termine dell'ultima giornata di gara. Se il reclamo viene presentato nelle altre giornate si provvederà a punzonare le parti interessate. In caso di ritiro prima dell'ultima giornata, il pilota contro cui è stato presentato il reclamo, dovrà comunque presentarsi alla verifica. In caso di mancata presentazione, il motociclo non sarà ritenuto conforme.
7. Per il solo Enduro Country, il superamento del limite imposto aumentato della tolleranza prevista al controllo di fine gara comporta la penalizzazione di 5 posizioni
8. Per il solo Enduro Estremo, il superamento del limite imposto aumentato della tolleranza prevista al controllo di fine gara comporta la penalizzazione di 1 minuto.

#### Art. 27 - Zona di Partenza

La zona di partenza è composta da:

##### 27.1 - Parco Chiuso

1. Il parco chiuso deve avere le seguenti caratteristiche e rispettare i seguenti principi:
  - deve essere ben delimitato e cintato al fine di impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato in modo che nessuno possa entrare;
  - l'accesso è vietato a chiunque tranne ai membri di Giuria, al Direttore di Gara, ai C.d.G., agli Addetti e ai piloti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo;
  - nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con i motocicli depositati;
  - ingresso e uscita devono essere chiaramente indicati;
  - gli Addetti al controllo del Paddock devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti;
  - i motocicli depositati nel Parco Chiuso dovranno rimanere senza alcun tipo di copertura, con il silenziatore senza nessun tipo di chiusura rimovibile (tappi, nastro adesivo e altro);
  - dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria Tabella di Marcia al C.O. posto all'ingresso del Parco Chiuso, ciascun pilota deve, senza indugi, spingere il proprio veicolo, a motore spento, all'interno del Parco Chiuso;
  - nel caso in cui il Parco Chiuso non sia nelle immediate vicinanze della zona delle O.P. o della zona di arrivo, è consentito ai piloti raggiungerlo con motore acceso entro un tempo limite indicato dal Direttore di Gara;
  - al termine delle manifestazioni che lo prevedano i motocicli resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 5 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota;

- in presenza di Parco Chiuso nelle gare di Enduro è consentita la presentazione dei reclami contro le caratteristiche di un motociclo entro l'arrivo dell'ultimo pilota.
  - In Parco Chiuso è obbligatorio l'utilizzo del tappeto per l'ambiente di dimensioni minime uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Il tappeto per l'ambiente deve essere composto da una soletta impermeabile e da un tessuto assorbente. Il tappeto è a cura del pilota. La sanzione per il mancato utilizzo o per l'utilizzo di un tappeto non conforme sarà una ammenda di 50,00 € per ogni infrazione.
  - **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO: nel Parco Chiuso è obbligatorio un cavalletto o stampella, anche non fissata in modo permanente al motociclo, che sia in grado di sostenerlo. Durante la gara non sussiste l'obbligo di nessun cavalletto fissato al motociclo.**
2. Nel Parco Chiuso è vietato, pena l'esclusione del pilota dalla manifestazione:
    - entrare col motore acceso
    - toccare il motociclo di altri piloti
    - effettuare riparazione o altri lavori sul proprio motociclo
    - accendere il motore
    - fumare
    - fare rifornimento di carburante ed effettuare riparazioni al motociclo nel tragitto tra il C.O. e il Parco Chiuso
  3. In regime di Parco Chiuso, al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, i motocicli all'interno del Parco Chiuso restano sotto la sorveglianza dell'Organizzazione, con le seguenti limitazioni:
    - fino a 30 minuti dopo la partenza dell'ultimo Pilota
    - fino a 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Pilota
  4. Il regime di Parco Chiuso può essere previsto:
    - a) dall' inizio delle O.P. al termine della manifestazione
    - b) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine della manifestazione
    - c) dall' arrivo del primo Pilota al termine della manifestazione;
    - d) dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze, mentre al termine della manifestazione si applica quanto previsto al successivo comma 5)
    - e) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine delle partenze, mentre al termine della manifestazione si applica quanto previsto dal successivo comma 5).
  5. Il regime di Parco Chiuso può non essere previsto, nel qual caso:
    - a) ciascun Pilota è libero di andarsene portando con sé il proprio motociclo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo del numero di telaio e se previsto, effettuata la prova fonometrica
    - b) un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'Organizzazione, per ospitare i motocicli che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità.
    - c) è consentita la presentazione dei reclami contro la caratteristica dei motocicli entro l'arrivo del pilota destinatario del reclamo
    - d) i Piloti che hanno esposto reclamo ed i piloti contro i quali è stato esperito reclamo devono lasciare i propri motocicli nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.

**Art. 27.2 - L'Area di partenza**

1. E' una zona recintata dove i piloti attendono il segnale di partenza ed al limite della quale si trova la linea di partenza.
2. L'accesso in tale area è vietato a tutti, ad eccezione dei membri di Giuria, del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli Addetti e dei piloti.
3. In questa area non è consentito effettuare lavori, pena l'esclusione del pilota dalla gara.

**Art. 27.3 - Paddock**

1. La pianificazione e la gestione degli spazi all'interno del paddock sono di competenza dell'Organizzatore/Promotore.
2. Il Moto Club Organizzatore può predisporre un Piano di Gestione Ambientale e una Mappa Ambientale con la finalità di stimolare un utilizzo corretto di servizi presenti nel paddock durante l'evento (bagni, docce, contenitori, rifiuti solidi, aree lavaggio, etc).
3. I contenitori per rifiuti solidi, differenziati in base alla suddivisione del Comune ospitante la manifestazione motociclistica, devono essere predisposti obbligatoriamente dall'Organizzatore.
4. Piloti e Team sono responsabili dei rifiuti generati durante l'evento. In particolare, per i sistemi di raccolta e gestione dei rifiuti speciali (es. olii esausti e gomme usate) è obbligatorio conservare e smaltire in autonomia tali rifiuti, secondo la normativa vigente. Inoltre, è obbligatoria la conservazione di rifiuti solidi fino al momento in cui vengono messi a disposizione dagli organizzatori i sistemi di raccolta degli stessi.
5. E' obbligatorio un estintore per ogni mezzo di assistenza nel Paddock e ai CO dove è concesso il rifornimento.
6. In presenza di pavimentazioni (asfalto, cemento, ecc.) è vietato forare e mettere tasselli per il fissaggio delle tende, salvo che si provveda a ripristinare la pavimentazione.
7. Nel caso in cui l'organizzatore / promotore assegnino degli spazi, tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare lo spazio loro assegnato nell'area assistenza
8. In caso di inosservanza di quanto previsto dai commi 4, 5, 6, 7 verrà applicata la sanzione di ammenda da 50 € a 500 € per ogni infrazione
9. L'organizzatore deve prevedere, all'interno del paddock, un numero minimo di bagni e docce usufruibili da tutti, in quantità adeguata al numero degli iscritti.

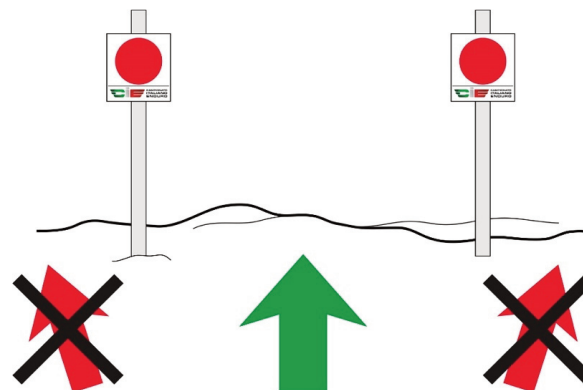
**Art. 27.4 - Area Training**

1. L'Area Training è un piccolo fettuccio che serve alla messa a punto dei motocicli ed al riscaldamento dei piloti (con abbigliamento e protezioni previsti).
2. Deve essere ubicata il più vicino possibile al paddock e sorvegliata dall'organizzazione solamente nelle giornate e negli orari previsti dall'RP.
3. L'accesso all'area training è vietato ai non iscritti alla gara.
4. Le modalità e le procedure per l'attivazione della copertura assicurativa dei Piloti sono le medesime previste per gli allenamenti (invio SMS).

**Art. 28 - Percorso**

1. Il percorso di gara comprende i tratti di trasferimento e Prove Speciali. La velocità media non deve superare i 50km/h.
2. Il percorso di gara ufficiale deve essere opportunamente segnalato: cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione del percorso devono essere esposti in sede di O.P.

3. Due bolli costituiscono una "porta", attraverso cui è obbligatorio che il pilota passi: il mancato passaggio attraverso la "porta" è considerato taglio di percorso (vedi schema sottostante al presente articolo).
4. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte: l'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da una PS o da un C.T..
5. Il pilota che non transita a un C.O. o ad una P.S. o ad un Controllo di Passaggio- C.P. - verrà escluso dall'ordine di arrivo.
6. **Un pilota che, per qualsiasi motivo esca dal percorso di gara indicato dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente sarà considerato un taglio di percorso e punito con:**
  - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti
  - b) esclusione
7. **La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della Giuria. Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara o fuoristrada limitrofo, in applicazione di quanto previsto dal principio della Responsabilità Oggettiva, di cui al RMM sarà punita con:**
  - a) ammenda da € 50,00 a € 500,00
8. Sono esclusi dal comma precedente i tratti di libera circolazione e quelli eventualmente autorizzati dal Direttore di Gara, sui quali è consentito circolare con motocicli in regola con il codice della strada.
9. **La circolazione fuoristrada nei Comuni sede del percorso di manifestazione è vietata a partecipanti, meccanici ed accompagnatori nei 15 giorni precedenti la manifestazione, i trasgressori saranno puniti con:**
  - a) penalizzazione fino a 5 minuti. Per la valutazione della gravità della sanzione applicabile si terrà in considerazione se pilota, meccanico, accompagnatore vengano o meno sorpresi sul percorso di gara (con l'aggravante in p.s.). Sono esclusi dal divieto impianti permanenti o semi permanenti di enduro e/o motocross.



**Art. 29- Tabella Informativa**

1. La tabella informativa deve essere esposta in sede di OP e mostrare, in ordine cronologico:
  - a) le località dei C.O. e dei C.P.
  - b) le località delle P.S.
  - c) i tempi di settore tra i vari C.O.
  - d) le distanze parziali e totali
2. Tra la conclusione di un giro, da parte dell'ultimo Pilota ed il passaggio del primo Pilota del giro successivo, dovrà essere previsto un intervallo minimo di 30 minuti (salvo particolari accordi con il capo servizio cronometraggio).
3. Transitare da C.O., P.S. e C.P. senza rispettare l'ordine cronologico riportato dalla tabella informativa è punito con la squalifica, ad eccezione di quanto previsto dall'Art. 42 comma 4- Titolo I relativo al calcolo delle penalità.
4. **Gli orari di chiusura delle singole ps, quando previsti (Vedi Art 42 comma 10).**

**Art. 30- Tabella di Marcia**

1. La tabella di marcia viene consegnata al pilota al C.O. di partenza ed indica l'orario di partenza ed il tempo di percorrenza di ogni settore del percorso.
2. I piloti devono consegnare la tabella di marcia a tutti i C.O. e quella di passaggio ai C.P. per le opportune registrazioni, le stesse devono essere riconsegnate all'ultimo C.O. di ogni giornata di gara.
3. Possono essere previste gare di Campionato Italiano che non prevedono l'utilizzo della Tabella di Marcia.
4. In caso di perdita della tabella di marcia il pilota ne riceverà una nuova al successivo C.O. o C.P.. La nuova tabella sarà utilizzata a partire da quel controllo e per i controlli successivi.
5. Ogni alterazione della tabella di marcia è punita con l'esclusione dalla gara.
6. L'utilizzo di una tabella di marcia di un altro pilota è punito con l'esclusione.

**Art. 31- Controlli di Passaggio**

1. Il pilota deve presentare e far vidimare a tutti i controlli ufficiali che incontra sul percorso la propria Tabella di marcia / cartellino fissato alla moto.
2. I controlli di passaggio, segnalati o meno sulla tabella informativa, saranno indicati da una bandiera blu posta su ambedue i lati della strada, prima del controllo.
3. In ogni controllo di passaggio (timbro), l'organizzatore deve predisporre un elenco cronologico dei passaggi di tutti i Piloti.
4. E' possibile affiancare all'elenco cronologico un elenco prestampato al solo scopo di consentire un più rapido controllo dei piloti transitati. L'unico documento ufficiale è l'elenco cronologico.
5. Tutti i piloti che non presenteranno una tabella / cartellino completa o il cui passaggio non sia stato registrato sui cronologici di ogni controllo, saranno esclusi.
6. Sono vietati i C.P. volanti.

**Art. 32- Tratti impraticabili**

1. Nel caso in cui, durante la gara, il D.d.G. rilevi che un settore del percorso è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.
2. Le eventuali decisioni inerenti penalità riportate ai C.O. dai piloti, saranno discusse dal D.d.G..
3. Non è mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo adottato.

**Art. 33- Regole del traffico**

1. Piloti, meccanici ed assistenti devono rispettare le regole del codice della strada ed eventuali disposizioni diramate dalle Autorità locali durante la gara.
2. In caso di mancato rispetto, anche in base alla responsabilità oggettiva, il pilota sarà punito con:
  - a) ammenda da € 50,00 a € 500,00
3. **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO:**
  - a) **E' fatto divieto ai piloti:**
    - di circolare su tratti di strada aperti al traffico, prima, durante e dopo la gara
    - di circolare all'interno del paddock, fatto eccezione il recarsi all'area test e alle OP
    - di circolare senza casco in tutto il comune sede di gara.
  - b) **E' fatto divieto a meccanici ed accompagnatori:**
    - di circolare sul percorso con qualsiasi mezzo (ammesso solamente a piedi)
    - di circolare all'interno del paddock assistenza con qualsiasi mezzo (ammesso solamente a piedi)
  - c) **Il mancato rispetto dei punti a) e b) prevede, per ogni punto, l'applicazione delle seguenti penalità:**
    - ammenda da € 50,00 a € 500,00

**Art. 34 - Prove Speciali**

1. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
2. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.
3. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno.
4. Un orologio con conto alla rovescia e/o un Addetto daranno il via. La procedura di partenza è la seguente: quando il conto alla rovescia è avviato da un sistema automatico il pilota può partire tra i 10 secondi e lo zero con la partenza ogni 20 secondi e tra i 20 secondi e lo zero con la partenza ogni 30 secondi. In caso di partenza data dall' Incaricato, il pilota ha 5 secondi di tempo per prendere il via. In tutti questi casi il pilota che non prende il via nell'intervallo previsto è penalizzato nel seguente modo:
  - Prima infrazione un avviso
  - Seconda infrazione 20 secondi di penalizzazione
  - Terza infrazione 1 minuto di penalizzazione
  - Quarta infrazione esclusione

- Nelle gare di più giorni le infrazioni non vengono azzerate al termine di ogni giornata.
5. Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il motociclo passa la linea di rilevamento tempo segnalata da bandiera a scacchi bianchi e rossi/cartello.
  6. Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
  7. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, sanzione l'esclusione della gara.
  8. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.
  9. L'ubicazione delle P.S. deve essere resa pubblica in base a quanto previsto dall'Art. 37 Titolo I e devono essere completamente tracciate.
  10. La rilevazione dei tempi, unicamente tramite fotocellule e/o trasponder è al centesimo di secondo (1/100). In caso di malfunzionamento è utilizzabile la rilevazione manuale.
  11. Il responso dei cronometristi è inappellabile.
  12. Un Incaricato dovrà essere presente all'inizio e alla fine di ogni P.S.
  13. Non è consentito rilevare i tempi degli apripista.
  14. **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO:** I piloti che non sono in grado di percorrere una qualsiasi P.S. nel tempo di 15 minuti, saranno considerati Fuori Tempo Massimo e potrà non essergli permesso di concludere la prova. Essendo considerati F.T.M. saranno esclusi.

#### Art. 35- Tipi di Prove Speciali

1. Vengono previste le seguenti tipologie di PS, in cui la velocità media non deve superare i 50 km/h:
  - a) **ENDURO** - Queste PS saranno cronometrate a tutti i passaggi e dovranno avere una durata massima di 10 minuti, salvo diversa decisione del D.d.G.  
Un Addetto dovrà percorrere la prova speciale immediatamente prima del primo pilota, ad ogni passaggio.
  - b) **CROSS** - Tutto il percorso delle PS deve essere segnalato con fettuccia di due colori diversi (sinistra - destra) ed una zona di sicurezza, vietata al pubblico, della larghezza minima di un metro, deve essere disposta nella zona di partenza e d'arrivo.
  - c) **ABILITÀ** - Queste PS hanno un coefficiente moltiplicativo di 5 lunghezza max 100 mt. con sviluppo rettilineo.
  - d) **ESTREMA** - Trattasi di PS particolarmente impegnative; cronometrate a tutti i passaggi, salvo diversa decisione del D.d.G.
  - e) **PROLOGO** - Prova speciale di una delle tipologie di cui ai punti precedenti di questo articolo, da disputarsi il giorno precedente la prima giornata di gara  
Il prologo sarà la prima p.s. del primo giorno di gara.  
È previsto un tempo forfettario calcolato maggiorando del 25 % il migliore della classifica assoluta attribuito a tutti i piloti che superino il tempo forfettario.  
Se un pilota non riesce a terminare il Prologo a seguito di una caduta o di un problema meccanico, è ammesso aiuto esterno per portare o trasportare la moto al paddock e metterla al parco chiuso entro i tempi previsti. In questo caso gli sarà attribuito il tempo forfettario + 30 secondi  
Se un pilota, dopo essere partito dal C.O. del Paddock, non arriva alla partenza del prologo, gli sarà attribuito il tempo forfettario + 60 secondi.

Se un pilota non parte dal C.O. del Paddock, gli sarà attribuito il tempo forfettario + 80 secondi. Nel caso di manifestazioni che abbinano più campionati il tempo di riferimento per calcolare il tempo forfettario, sarà il migliore per ogni campionato. Es.: Assoluti e Coppa Italia, due tempi di riferimento, uno per gli Assoluti ed uno per la Coppa Italia. **Sono previsti un C.O. di partenza e uno di arrivo, eventuali penalità di ritardo saranno inserite in classifica.**

**Una volta superate le Verifiche le moto non entreranno in parco chiuso, ma resteranno ai piloti fino alla partenza del prologo. Al termine del prologo, dopo il C.O. di arrivo, verranno messe in Parco Chiuso.**

- f) **ENDURO COUNTRY** - Ps di durata con partenza contemporanea di più piloti. Nel caso in cui, all'interno di una gara di Enduro, sia prevista una P.S. di Enduro Country, si può conteggiare il tempo secondo uno dei due seguenti sistemi:
  - calcolo del tempo impiegato da ogni pilota che non ha effettuato tutti i giri, aggiungendo al tempo dell'ultimo assoluto a pieni giri, 1 minuto per ogni giro non effettuato.
  - calcolo del tempo impiegato da ogni pilota attribuendo un distacco massimo di 1 minuto dal primo assoluto, anche in caso di mancata effettuazione della prova.
2. Per **MINIENDURO** ed **ENDURO SPRINT** potranno essere previste solamente Prove Speciali di cui ai punti a) e b).

#### Art. 36- Taglio di percorso in Prove Speciali (compreso Enduro Country e Enduro Estremo)

1. Un pilota che, per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente sarà considerato un taglio di percorso, anche nel caso in cui la fettuccia sia strappata e/o il paletto abbattuto il pilota effettuerà comunque un taglio di percorso.
2. Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà, potrà essere **punito** sulla base delle seguenti modalità:
  - a) se il taglio è involontario e non comporta alcun vantaggio in termini di tempo: è prevista una penalizzazione fino a 30 secondi.
  - b) se il taglio è involontario e comporta un vantaggio in termini di tempo: è prevista una penalizzazione da 30 secondi a 2 minuti.
  - c) se il taglio è volontario: è prevista una penalizzazione da 2 a 5 minuti.
  - d) se il taglio è volontario e di particolare gravità: la pena è l'esclusione.

#### Art. 36 bis- Attribuzione tempo in Prova Speciale

1. Il Direttore di gara che abbia appurato con un'indagine e la testimonianza di almeno un Addetto, la veridicità dei fatti, può assegnare ad un pilota il tempo di quella P.S. nel caso che si sia fermato ad assistere un altro pilota infortunato.
2. Per calcolare il tempo in questione si procederà come segue:
  - a fine gara si stila una classifica senza la P.S. incriminata
  - si verifica la posizione di classe e assoluta del pilota in questione
  - si inserisce la P.S. precedentemente sospesa
  - si calcola un tempo che consenta al pilota di mantenere le posizioni che avrebbe ottenuto senza la P.S.

**Art. 37- Ricognizione delle Prove Speciali**

1. I piloti possono effettuare la ricognizione a piedi delle P.S.:
  - a) in occasione dei Campionati Assoluti della durata di 2 giorni- dalle ore 13:00 del mercoledì antecedente la giornata di gara.
  - b) in occasione dei Campionati Assoluti della durata di 1 giorno- dalle ore 13:00 del giovedì antecedente la giornata di gara.
  - c) in occasione del Campionato italiano Under 23 & Senior, al Campionato italiano Major, al Campionato Italiano Minienduro, al Trofeo delle Regioni e al Trofeo delle Regioni Minienduro dalle ore 09:00 del venerdì antecedente la giornata di gara.
  - d) in occasione dei Campionati Regionali dalle ore 14:00 del venerdì antecedente la giornata di gara.
2. I piloti non possono modificare il tracciato (es tagliare rami, spostare paletti) e il fondo (es. muovere le pietre) delle P.S.
3. Il D.d.G. può modificare una PS, dopo l'orario di inizio della ricognizione. In tal caso deve comunicare al briefing la variazione.
4. Qualsiasi infrazione al presente articolo, a seconda della gravità, è sanzionata con:
  - a) ammenda da € 50,00 a € 500,00

**Art. 38- Controlli Orari**

1. I C.O. sono situati:
  - all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
  - alla fine di ogni giornata di gara;
  - in punti intermedi scelti dall'organizzazione.
2. Il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri.
3. La distanza massima tra due C.O. è fissata in 50 km.
4. La velocità media da mantenere tra i C.O. non deve superare i 50 km l'ora e deve tenere conto della praticabilità del percorso e delle condizioni atmosferiche.
5. L'organizzazione dovrà essere presente con i propri Addetti ad ogni C.O.
6. Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni C.O. esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.
7. Il D.d.G. può indire un riordino ad uno qualsiasi dei C.O. previsti. Il riordino è una nuova partenza, a cui il pilota si può presentare a motore acceso. Il nuovo orario di transito deve essere comunicato col massimo risalto al C.O. stesso e a tutti i successivi.
8. In occasione di gare di Campionato Italiano, nel caso in cui il percorso preveda due settori con una unica assistenza (giro "ad 8"), è possibile allestire un'unica postazione per entrambi i C.O..

**Art. 39- Segnalazione dei Controlli Orari**

1. I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio della zona di assistenza e con due bandiere gialle poste alla fine assistenza e che fungeranno anche da linea di rilevamento del tempo.

2. Ai C.O. senza assistenza sulle bandiere bianche viene aggiunta una croce di Sant'Andrea nera.

**Art. 40- Procedura ai Controlli Orari**

1. Presso la bandiera gialla posta alla fine del C.O. deve essere posizionato un orologio sincronizzato con quello presente sul tavolo.
2. Il pilota deve, subito dopo aver superato la bandiera gialla, presentare la sua T.M. al tavolo del controllo. In caso di gare di Campionato Italiano che non prevedono l'utilizzo della T.M., deve essere predisposto un monitor, per dar modo al pilota di verificare l'orario effettivo di transito, rilevato dal trasponder.
3. Ad ogni C.O. un cronometrista deve compilare un elenco in cui saranno registrati in ordine cronologico i numeri di gara dei piloti che transitano ed i tempi in ore e minuti. In caso di contestazione farà fede l'elenco manuale e/o elettronico.
4. Il rilevamento dei tempi ai C.O. verrà effettuato al minuto primo intero nel momento in cui il motociclo supera la linea della bandiera gialla.
5. Gli elenchi prestampati non sono autorizzati.

**Art. 41- Calcolo delle penalità ai Controlli Orari (C.O.)**

1. Ogni tratto di percorso tra due C.O. costituisce un settore a sé stante.
2. Il pilota che non rispetti i tempi imposti tra due C.O. sarà penalizzato di 60 secondi per ogni minuto o frazione, di differenza con il suo tempo teorico di settore.
3. L'orario di passaggio ad ogni C.O. costituisce il tempo di partenza per il settore successivo.
4. In caso di percorso che preveda due settori con una unica assistenza (giro "ad 8"), al pilota che transita dal C.O. cronologicamente sbagliato, l'orario di transito verrà annullato nel caso in cui il pilota si renda conto dell'errore e vada a transitare nel C.O. cronologicamente corretto. L'orario di transito al C.O. cronologicamente corretto sarà l'orario considerato per il calcolo di eventuali penalità.

**Art. 42- Tempo massimo**

1. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
2. Il D.d.G. può aumentare il tempo massimo per particolari gare o situazioni e anche solamente per determinate categorie, ad esempio la classe 50.
3. Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dal Direttore di gara, nel rispetto di quanto previsto dall'Art. 32 - Trattati Impraticabili.
4. Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e alla bandiera gialla di tutti i C.O. previsti sul percorso.
5. Il tempo teorico varia durante la gara nel caso il Direttore di Gara modifichi i tempi di settore.
6. Il Cronometrista o l'Incaricato dovranno ritirare la Tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara.

7. Il Pilota ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni:
  - a) ammenda da € 50,00 a € 500,00
8. Il pilota che transiti ad un C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
9. Viene riportata di seguito, la Tabella relativa ad esempi di calcolo di Penalità e Fuori Tempo Massimo:

C.O.	ORARIO TEORICO	ORARIO EFFETTIVO	NOTE	PENALIZZAZIONE PARZIALE (MIN)	PENALIZZAZIONE TOTALE (MIN)	RIFERIMENTO AL TEMPO MASSIMO
1	08:00	08:13	13 Ritardo	13	13	+ 13
2	09:00	09:08	5 Anticipo	5	18	+ 8
3	10:00	10:08	mantiene ritardo	0	18	+ 8
4	11:00	11:15	7 Ritardo	7	25	+ 15
5	12:00	12:11	4 Anticipo	4	29	+ 11
6	13:00	13:16	5 Ritardo	F.T.M.	F.T.M.	+ 16 (fuori gara)
7	14:00					

10. Il D.d.G. può prevedere un orario di chiusura, per ogni singola P.S. di ogni giro. Oltre tale orario non è più possibile entrare in P.S. e di conseguenza il pilota è considerato F.T.M. ed escluso dalla classifica. Gli orari di chiusura devono essere individuati con precisione sulla base dei tempi parziali comunicati dall'Ispettore di Percorso e devono essere indicati sulla tabella informativa / bacheca. Nel caso durante la gara vengano variati dal D.d.G. i tempi di settore, gli orari di chiusura delle P.S. si modificheranno di conseguenza.

#### Art. 43- Richiesta Tolleranza Speciale

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

#### Art. 44- Aiuto Esterno

1. L' "aiuto esterno" si manifesta ogni qualvolta chiunque venga in contatto con il motociclo. Non è considerato aiuto esterno se a venire in contatto col motociclo sono: il pilota, gli Ufficiali di Gara, gli Addetti, gli Incaricati, il Presidente di Giuria, l'Ispettore di Percorso nell'esercizio delle rispettive funzioni.
2. Salvo autorizzazione del Direttore di gara, nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del pilota, dall'azione di una forza naturale o da Ufficiali di Gara, Addetti, Incaricati, Presidente di Giuria, Ispettore di Percorso nell'esercizio delle rispettive funzioni.
3. Qualsiasi aiuto esterno è vietato, ad eccezione di quello previsto dagli artt. 45 e 46.
4. La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara, ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione dalla gara stessa.

#### Art. 45- Assistenza permessa e Riparazioni

1. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle (Zona Box per Enduro Country, Enduro Sprint e Enduro Estremo), è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici.
2. Sul percorso ed in Prova Speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle (Zona Box per Enduro Country, Enduro Sprint e Enduro Estremo). E' consentito al pilota ricevere a fine PS marsupio, giacca e camelback.
3. E' obbligatorio, durante le operazioni di rifornimento e assistenza dei motocicli, l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente di dimensioni minime uguali alla lunghezza occupata dal motociclo per la larghezza del manubrio. Il tappeto per l'ambiente deve essere composto da una soletta impermeabile e da un tessuto assorbente. La sanzione per il mancato utilizzo o per l'utilizzo di un tappeto non conforme sarà una ammenda di 50,00 € per ogni infrazione.
4. Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione dalla gara.
5. I motocicli possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice (elettrica o a pressione) è proibito. La sanzione per il mancato rispetto sarà una ammenda di 50 € per ogni infrazione.
6. Durante tutta la durata della manifestazione, è vietato per il pilota, pena l'esclusione dalla gara, portare il proprio motociclo, per il rifornimento, o per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli Ufficiali di Gara e alla Giuria.
7. La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento, pena l'esclusione.
8. Tutti i lavori di saldatura sono vietati, pena l'esclusione dalla gara. E' ammessa la stagnatura.
9. Nelle gare di due giorni il Pilota che vuole cambiare il silenziatore del suo motociclo è autorizzato a farlo ad ogni assistenza e anche dopo l'ultimo CO prima di entrare nel parco chiuso. Al pilota che decide di effettuare la sostituzione dopo l'ultimo C.O., saranno concessi 30 minuti supplementari per effettuare esclusivamente questo lavoro sotto la supervisione di un Commissario di Gara.
10. Un pilota può richiedere tutte le prove fonometriche di cui necessita, purché nell'ambito dei 30 minuti concessi. Il Pilota dopo 30 minuti dovrà obbligatoriamente presentare il proprio motociclo alla verifica fonometrica ufficiale. Se la prova fonometrica darà valori al di sopra dei limiti previsti alle O.P. il pilota non sarà autorizzato a prendere la partenza per il giorno successivo.
11. Gli pneumatici possono essere sostituiti solo:
  - nelle gare di due giorni all'ultimo C.O. del primo giorno tra le bandiere bianche e quelle gialle
  - nelle gare che prevedano prologo, fra l'effettuazione delle verifiche tecniche e il C.O. di partenza del prologo. La sostituzione non è ammessa al termine del prologo. In ogni caso tale operazione deve essere effettuata dal pilota, i meccanici possono solamente montare e smontare la ruota dal motociclo e passare al pilota le attrezzature necessarie.
12. In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di motociclo, di pilota ecc.) il pilota sarà escluso dalla classifica.

**13. NORME AGGIUNTIVE MINIENDURO**

- a) per la sola classe debuttanti: il Personale Addetto alle manifestazioni, Incaricato alle Prove Speciali ed al Percorso può aiutare il pilota nella sostituzione della candela, anche al di fuori della zona assistenza. Pezzo di ricambio e attrezzi per la sostituzione dovranno essere forniti esclusivamente dal pilota stesso.
- b) L'operazione di sostituzione dei pneumatici, quando ammessa dal comma 13, può essere effettuata dal meccanico.

**14. NORME AGGIUNTIVE ENDURO ESTREMO**

- a) Fra le prove cronometrate e la gara e/o fra gara 1 e gara 2, nel paddock, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza meccanica
- b) Gli pneumatici possono essere sostituiti in qualsiasi momento, durante la gara e le prove cronometrate nella Zona Assistenza, fra le prove cronometrate e la gara e/o fra gara 1 e gara 2, nel paddock.
- c) L'utilizzo di idropulitrice (elettrica o a pressione) è ammesso solo in eventuali aree dedicate indicate dall'organizzatore. La sanzione per il mancato rispetto sarà una ammenda di 50 € per ogni infrazione.

**Art. 46- Rifornimenti**

1. Il rifornimento è ammesso ai C.O. con assistenza e ad eventuali zone indicate dagli organizzatori, nella Zona Box per Enduro Country, Enduro Sprint e Enduro Estremo.
2. Il rifornimento di carburante non è autorizzato nella zona di partenza.
3. Il motore deve essere spento durante il rifornimento.
4. Il carburante può essere trasportato solo nel serbatoio fissato al motociclo.
5. I C.d.G. potranno effettuare il controllo sul fatto che il pilota trasporti liquidi infiammabili.
6. La sanzione per il mancato rispetto di quanto esplicitato ai precedenti commi, è l'esclusione dalla gara.

**Art. 47- Partenza**

1. In ciascuna giornata di gara i piloti potranno entrare nel P.C 5 minuti prima dell'orario previsto per la loro partenza, con il solo scopo di prelevare il motociclo e spingerlo nell'area di partenza.
2. Il pilota riceverà il segnale di partenza all'orario previsto.
3. I piloti che arriveranno in ritardo sulla linea di partenza saranno penalizzati con 60 secondi per ogni minuto di ritardo.
4. I piloti che arriveranno con un ritardo superiore a 15 minuti non potranno prendere il via alla gara.
5. In caso di messa in moto del motociclo prima del segnale di partenza saranno assegnati 10 secondi di penalità.
6. **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO:** nel corridoio di partenza è vietato accendere il motore. L'inizio del corridoio sarà segnalato da un cartello

**Art. 48- Ordine di partenza**

1. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. Organizzatore in base al Ranking Aggiornato, compresa la classe Ospiti, dal più basso al più alto, con la possibilità, di invertire l'ordine di partenza dei primi piloti (max 15).

2. In nessuna gara di Enduro possono partire più di tre piloti ogni minuto, salvo autorizzazione del Comitato Enduro.
3. L'ordine di partenza di qualsiasi gara di enduro deve obbligatoriamente riportare l'anno di nascita e il Ranking Aggiornato dei piloti.
4. **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO:** l'ordine di partenza sarà predisposto in ordine di Ranking, all'interno delle classi previste, seguendo quanto indicato per il campionato italiano minienduro.

**Art. 49- Autorizzazione a partire nei giorni successivi**

1. Nelle gare di più giorni un pilota ritirato in una giornata di gara può ripartire nelle successive, purché si presenti alle operazioni di verifica nel tempo compreso tra il suo orario teorico di arrivo aggiornato ed i 60 minuti successivi.
2. Il motociclo potrà essere lo stesso punzonato nelle precedenti O.P. oppure uno diverso appartenente alla medesima classe. In ogni caso dovrà essere sottoposto ad una nuova verifica del numero di telaio.
3. Un pilota escluso da una giornata di gara deve procedere alle verifiche come sopra ed attendere conferma dal Direttore di Gara.
4. Le manifestazioni con più gare in programma nella stessa giornata sono comparate a manifestazioni di più giorni.

**Art. 50- Ritiri**

1. Un pilota che non transiti da un C.O. o da una P.S. deve considerarsi ritirato.
2. Ogni pilota ritirato deve rimuovere i numeri di gara o coprirli. In caso di gare che prevedano l'utilizzo del trasponder, lo stesso dovrà essere rimosso dal motociclo e depositato in un luogo al di fuori dal campo di azione di qualsiasi punto di rilevamento del tempo.
3. E' vietato per un pilota ritirato percorrere in motociclo le P.S. durante lo svolgimento della gara. Questa infrazione comporta un'ammenda da € 50,00 a € 500,00 .

**Art. 51- Applicazione sanzioni e penalità**

1. Le sanzioni (esclusioni, ammende e richiami ) previste nel presente regolamento sono irrogate sul campo, nell'esercizio delle loro funzioni, dai C.d.G., anche su proposta del D.d.G e/o della giuria se istituita
2. Le penalità (in tempo) ai piloti sono inflitte dal D.d.G. anche su proposta della Giuria ove prevista e per conoscenza comunicate al C.d.G. con un comunicato scritto.

**Art. 52- Responsabilità oggettiva**

1. Si rimanda a quanto previsto all'art. 32 del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche.

**Art. 53- Attività Territoriale**

1. L'attività territoriale dovrà obbligatoriamente rispettare quanto previsto dalle norme generali- del presente Titolo I - e dalle norme tecniche del presente Regolamento.



- Nell'attività territoriale il numero di telaio è considerato l'unica punzonatura.
- I regolamenti regionali definitivi, predisposti su appositi format predefiniti, dovranno essere inviati al S.T.S. per l'approvazione entro e non oltre il 15 dicembre della stagione in corso. I calendari non dovranno essere obbligatoriamente inseriti in calce ai regolamenti.

#### Art. 54- Partecipazione attività Territoriale

- Ammissa con le licenze previste dall'Art. 2 Titolo I.

#### Art. 55- Categorie territoriali

- Per le gare territoriali titolate le categorie sono fissate, indipendentemente dal tipo di Licenza in possesso del pilota, come indicato dall'Art. 3. È possibile accorpate due o più categorie ma senza variare i limiti di età. Es. non potrà essere prevista una categoria under 21 o under 20, ma sarà ammessa una categoria cadetti o under 23 (che unifica Cadetti e Junior).

#### Art. 56- Classi territoriali

- Per tutte le gare territoriali, titolate e non, le Classi sono fissate come indicato nella seguente Tabella:

Categoria	Classe	Sigla
Top Class	UNICA oppure 2t + 4t oppure 2t + D + E A discrezione dei Co.Re.	TCU oppure TC2T + TC4T oppure TC2T + TCD + TCE
Cadetti	<b>UNICA oppure 50 + Unica</b>	<b>CU oppure ZU + CU</b>
Junior	a discrezione dei Co.Re. fra quelle di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9	J + quelle di cui di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9 in base a quelle scelte dal Co.Re.
Senior	a discrezione dei Co.Re. fra quelle di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9	S + quelle di cui di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9 in base a quelle scelte dal Co.Re.
Major	a discrezione dei Co.Re. fra quelle di cui di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9	M + quelle di cui di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9 in base a quelle scelte dal Co.Re.
Veteran	Veteran + Superveteran + UltraVeteran oppure UNICA a discrezione dei Co.Re.	V + W + UV oppure VU
Territoriali	a discrezione dei Co.Re. fra quelle di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9. Oppure utilizzando le Sotto categorie di cui all'Art. 3 Titolo, raggruppabili	T + quelle di cui al Titolo I – Art. 22 comma 9 in base a quelle scelte dal Co.Re. Oppure TJ + TS + TM + TV, raggruppabili
Ultra Territoriali	UNICA (1 giro meno)	UTU
Femminile	Unica	F

- Le categorie Ultra Territoriali e Lady, sono ognuna a classe Unica.
- La categoria Cadetti deve comprendere tutti i piloti di questa categoria, senza limite massimo di Ranking.
- Le categorie Top Class, Junior, Senior, Major, Veteran, Territoriali, a discrezione dei singoli Co.Re. possono essere suddivise o considerate a classe Unica, secondo lo schema di cui al precedente comma. La scelta non necessariamente deve essere la medesima per tutte le categorie.

- Alla sigla della classe, sui documenti di gara, dovranno obbligatoriamente essere aggiunte le tre lettere iniziali della Regione di appartenenza (Es: Piemonte = PIE).
- La categoria Ospiti, in cui confluiranno tutti i piloti di fuori Regione, e per cui la gara non è valida ai fini del Campionato, gareggeranno in classe Unica con sigla OU, senza la desinenza della Regione di appartenenza
- I piloti della **classe 50 (ZU)** dovranno percorrere lo stesso numero di giri delle altre classi.

#### Art. 56 bis- Categorie territoriali MiniEnduro

- Nella predisposizione delle classi dovranno essere obbligatoriamente rispettate quelle esposte dall'Art. 3 comma 2 del presente Titolo, se necessario unificando due o più categorie ma senza variare i limiti di età.

#### Art. 57- Abbinamento a manifestazioni nazionali

- L'inserimento di manifestazioni a carattere territoriali in manifestazioni nazionali non è consentito.
- Non è ammessa nemmeno l'estrapolazione dei risultati, salvo autorizzazione del S.T.S.

#### Art. 58- Concomitanze

- Per gare di enduro, si intendono enduro, enduro country, enduro sprint. Il divieto di concomitanze è limitato a gare che prevedano le stesse categorie e/o fasce di età.
- Le gare di qualsiasi Campionato italiano, Trofeo delle Regioni, Campionato italiano Minienduro, Trofeo delle Regioni Minienduro, sono considerate "gare protette". In concomitanza con le "gare protette", è vietato porre a calendario gare di enduro nazionali, regionali e interregionali, nella Regione in cui si disputa la gara protetta ed in quelle confinanti. Per gare Provinciali ed Interprovinciali, il divieto è limitato alla Regione in cui si disputa la gara protetta.
- In concomitanza con le prove italiane di Campionato mondiale e Campionato europeo, il divieto di concomitanze è limitato alla Regione in cui si disputano.
- In caso di gare nazionali (anche monomarca), non protette, il divieto di porre a calendario gare di enduro regionali, interregionali, provinciali ed interprovinciali, è limitato alla Regione in cui si disputa la gara nazionale.

#### Art. 59- Disposizioni finali e normativa di rinvio

- Ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 comma 7 lettera p) ed u) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale ed alla pubblicazione sul sito istituzionale.
- Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare Regolamento di Giustizia, Regolamento Organico Federale, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, Regolamento Ambiente, Circolare Sportiva e Circolare FMI.
- Il Codice Etico FMI rappresenta la fondamentale garanzia del corretto e trasparente funzionamento della Federazione, nel perseguimento della propria missione istituzionale e dei propri obiettivi, ed è posto a tutela delle aspettative etiche e di condotta morale di tutti i portatori di interesse.

## Titolo II - Campionati Italiani

## Art. 1- Campionati Italiani Enduro- modalità di iscrizione

1. Sono Campionati Italiani Enduro, secondo quanto stabilito dal Comitato Enduro:
  - Gli Assoluti d'Italia
  - Campionato Italiano Under23 & Senior
  - Il Campionato Italiano Major
  - **Campionato italiano MiniEnduro**
2. Sono inoltre istituiti:
  - La Coppa FMI
  - La Coppa Italia
3. **L'apertura e la chiusura delle iscrizioni sono fissate dal Comitato enduro / promotore e pubblicate su SIGMA e sul sito del promotore.**
4. Le tasse d'iscrizione esposte nel presente Regolamento sono già scontate del 50% ed applicate solamente a piloti in possesso di motocicli con marchio associato al promoter. Ai piloti di motocicli con marchio non associato, verrà applicata la tassa intera.
5. Iscrizioni pervenute dopo la chiusura potranno essere accettate a discrezione del Comitato Enduro, applicando l'ammenda come previsto all'art. 17 del RMM.

## Art. 2 - Campionati Assoluti d'Italia &amp; Coppa Italia

## ASSOLUTI

1. **Vengono assegnati i seguenti Titoli :**
  - Assoluto (compresi stranieri che concorrono al titolo)
  - 125 A
  - 250 2t B
  - 300 C
  - 250 4t D
  - 450 E
  - Junior J **(classe Unica categoria Junior e ultimo anno cadetti)**
  - Stranieri ST non attribuisce titolo (classe unica)
  - squadre A (esclusi stranieri)
  - squadre B (possono far parte anche piloti stranieri e facenti parte di squadre A)
2. **Piloti ammessi:**
  - a) in possesso di licenza FMI come da Titolo I Art. 2 comma 2) con un Ranking Iniziale massimo di 129,99, tenendo presente che i piloti con Ranking Iniziale da 90 a 129,99 saranno in classifica sia agli assoluti che alla COPPA FMI.
  - b) I piloti con Licenza Fuoristrada One Event necessitano di Wild Card del Comitato Enduro
  - c) **Piloti stranieri:** In possesso di licenza come da Art. 2 comma 3 TITOLO I con Ranking Iniziale massimo di 129,99 o Wild card del Comitato Enduro
  - d) **Numero massimo iscritti: 250 piloti, compresa Coppa Italia, precedenza agli iscritti a tutto il campionato, a seguire in ordine di iscrizione**
  - e) **Wild card a disposizione del Comitato enduro.**

3. **Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nel RP della manifestazione:**

- Durata max prevista: H 7,30
  - Prove speciali: minimo 40 minuti per ogni giornata gara.
  - giro della durata di 90 minuti circa
  - 3 C.O.
  - 4 giri / 3 giri seconda giornata (dove prevista)
  - 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
  - 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
  - 1 prova estrema - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
  - **1 prologo da disputarsi il giorno delle O.P.**
  - **Area Training il giorno delle O.P. dalle 9 alle 13**
  - Il parco chiuso sarà regolato dall'Art. 27.1 comma 4) lettera d) - dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze. Nelle gare di 2 giorni, è previsto dall'inizio delle O.P. al termine delle partenze della seconda giornata.
  - partenza ore 8:30- parco chiuso limitrofo al Paddock
  - **apertura tende assistenza al paddock giovedì ore 13 per le gare di 2 giorni e venerdì ore 13 per le gare di 1 giorno**
  - prove speciali tracciate e visionabili dalle ore **13:00** di mercoledì per le gare di 2 giorni e dalle ore **13:00** di giovedì per quelle di un giorno
  - briefing ore **16:30**
4. Ordine di Partenza: verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti. Il Comitato Enduro potrà assegnare posizioni diverse rispetto al Ranking.
  5. Contributo federale versato in unica rata:
    - € 5.000,00 per gare di una giornata
    - € 6.000,00 per gare di due giornate
  6. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Titolo II- Art. 1 comma 2)
    - a) inviata ad inizio stagione per tutto il Campionato
      - € 180,00 per gare di 2 giorni
      - € 110,00 per gare di 1 giorno
    - b) inviata ad ogni singola gara
      - € 240,00 per gare di 2 giorni
      - € 130,00 per gare di 1 giorno
  7. Montepremi totale € 12.000,00 così suddiviso:
    - a) Classi 125 - 250 2t- 300- 250 4t- 450- Junior:
      - 1° classificato € 2.000,00

## COPPA ITALIA

1. Classi previste:
  - a) Cadetti CC (Unica)
  - b) Junior JC (Unica)
  - c) Senior SC (Unica)
  - d) Major MC (Unica)
  - e) Veteran VC (Unica)
  - f) **Femminile FC (Unica) - ASSEGNA TITOLO DI CAMPIONE ITALIANO FEMMINILE**
  - g) **Squadre A Femminile - ASSEGNA IL TITOLO DI SQUADRA CAMPIONE ITALIANO FEMMINILE**

2. Piloti ammessi In possesso di licenza FMI come da Titolo I Art. 2 comma 2) con Ranking Iniziale minimo di 130,00 e Ranking Aggiornato massimo di 250,00.
  3. Per la classe Femminile, Ranking Iniziale minimo 0 e Ranking Aggiornato massimo 250.
  4. **Piloti stranieri:** In possesso di licenza come da Art. 2 comma 3 Titolo I con Ranking Iniziale minimo di 130,00 e Ranking Aggiornato massimo di 250,00. verranno inseriti nelle rispettive classi senza prendere punti per il campionato
  5. Numero massimo iscritti: 250 piloti, compresi Assoluti d'Italia, precedenza agli iscritti a tutto il campionato, a seguire in ordine di iscrizione.
  6. Wild card a disposizione del Comitato enduro
  7. Ordine di Partenza in ordine crescente di Ranking Aggiornato.
  8. Prove Speciali e percorso possono differire da quelli degli assoluti su decisione del D.d.G. in accordo con l'Ispettore di Percorso.
  9. Tasse d'iscrizione: già scontate del 50% (vedi Titolo II - Art. 1)
    - a) inviata ad inizio stagione per tutto il campionato
      - € 140,00 per gare di 2 giorni
      - € 80,00 per gare di 1 giorno
    - b) inviata ad ogni singola gara
      - € 180,00 per gare di 2 giorni
      - € 100,00 per gare di 1 giorno
10. **Montepremi totale € 2.000,00 così suddiviso:**
- a) **Classe Femminile:**
    - 1° classificata € 2.000,00.

### Art. 3- Coppa FMI

1. Da estrapolare dai Campionati Assoluti D'Italia
2. Titoli previsti:
  - **Coppa FMI (classe Unica)**
3. Piloti ammessi: in possesso di un Ranking Iniziale compreso tra 90 e 129,99

### Art. 4- Campionato Italiano Under 23 & Senior - **Coppa Italia Femminile**

1. Vengono assegnati i seguenti Titoli:
  - 50 Z
  - 125 Cadetti CA
  - 125 Junior JA
  - 250 2t Junior JB compreso ultimo anno Cadetti
  - 300 Junior JC compreso ultimo anno Cadetti
  - 250 4t Junior JD compreso ultimo anno Cadetti
  - 450 Junior JE compreso ultimo anno Cadetti
  - squadre A Under 23
  - squadre B Under 23 possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A
  - 125 Senior SA
  - 250 2t Senior SB
  - 300 Senior SC
  - 250 4t Senior SD

- 450 Senior SE
  - squadre A Senior (esclusa classe Femminile)
  - squadre B Senior (**possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A e della Coppa Italia Femminile**)
- Viene assegnata la Coppa Italia alle seguenti classi:**
- **Femminile F (Unica) sesso femminile**
2. Piloti ammessi:
    - a) In possesso di licenza FMI come da Titolo I - Art. 2 comma 2
      - appartenenti alle categorie **Cadetti, Junior e Senior con Ranking Iniziale minimo di 30,00 e Ranking Aggiornato massimo di 270,00.**
      - **Classe Femminile appartenenti alla categoria Femminile e con Ranking Iniziale minimo di 30,00 e Ranking Aggiornato massimo di 350,00**
      - **Classe 50 appartenenti alla categoria Cadetti con Ranking Iniziale minimo di 30,00 e Ranking Aggiornato massimo di 350,00**
    - b) I piloti stranieri appartenenti alle categorie **Cadetti, Junior, Senior e Femminile** con Licenza italiana gareggiano nella classe di appartenenza, concorrono alla premiazione, ma non prendono punti per il Campionato
    - c) piloti con Ranking Iniziale inferiore a 30,00, compresi quelli stranieri, con classifica separata che non assegna nessun titolo e saranno esclusi dal calcolo del Ranking e della Penalizzazione di Gara
    - d) Numero massimo iscritti: 300 piloti, precedenza agli iscritti a tutto il campionato, a seguire in ordine di iscrizione.
  3. Wild Card: a disposizione del Comitato Enduro
  4. **Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nel RP della manifestazione:**
    - Prove Speciali: minimo 30 minuti
    - giro della durata di 120 minuti circa
    - 2 C.O.
    - 3 giri
    - 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
    - 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
    - partenza ore 8:30- parco chiuso in zona limitrofa al Paddock
    - briefing ore 18:30
    - apertura paddock 48 ore prima della partenza
    - prove speciali tracciate e visionabili dalle ore 9 di venerdì
    - il parco chiuso sarà regolato secondo quanto disposto dal Titolo I - Art. 27.1 comma 4 lettera d) - dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze.
    - premiazione entro 30 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota, direttamente al Paddock
  5. Ordine di Partenza: verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti.
  6. Numerazione:
    - Piloti in possesso di numero fisso NAZIONALE lo mantengono
    - Altri piloti in ordine di partenza a partire dal n° 101
  7. Contributo federale versato in unica rata:
    - € 3.000,00 per gare di una giornata
    - Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto alcun contributo.

8. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Titolo II - Art.1)
- inviata ad inizio stagione per tutto il campionato
    - € 80,00 per ogni giornata di gara
  - inviata ad ogni singola gara
    - € 100,00 per ogni giornata di gara
9. Montepremi totale € 16.000,00 così suddivisi:
- Classi 50- 125 Cadetti- 125 Junior- 250 2t Junior- 300 Junior- 250 4t Junior- 450 Junior:
    - 1° classificato € 2.000,00
  - Squadre A Under 23
    - 1° classificata € 2.000,00

#### Art. 5- Campionato Italiano Major

##### 1. Vengono assegnati i seguenti Titoli:

- |   |             |       |
|---|-------------|-------|
| • Top Class   | TCM (unica) | -     |
| Migliori 15 del R.I. in età Major, esclusi stranieri ed Elite           |             |       |
| • 250 2t (compr 125)  | Master      | RBA — |
| • 300   | Master      | RC    |
| • 250 4t  | Master      | RD    |
| • 450   | Master      | RE    |
| • 250 2t (compr 125)  | Expert      | XBA   |
| • 300   | Expert      | XC    |
| • 250 4t  | Expert      | XD    |
| • 450   | Expert      | XE    |
| • Veteran 2t  |             | V2    |
| • Veteran 4t  |             | V4    |
| • Super Veteran 2t  |             | W2    |
| • Super Veteran 4t  |             | W4    |
| • Ultra Veteran 2t  |             | UV2   |
| • Ultra Veteran 4t  |             | UV4   |
| • squadre A   |             |       |
| • squadre B (possono far parte anche piloti facenti parte di squadre A) |             |       |

##### 2. Piloti ammessi:

- In possesso di licenza FMI come da Titolo I - Art. 2 comma 2 appartenenti alle categorie Major e Veteran con Ranking Iniziale minimo di 30,00 e Ranking Aggiornato massimo di 400
- I piloti stranieri, appartenenti alle categorie Major e Veteran, con Licenza Italiana, gareggiano nella classe di appartenenza, concorrono alla premiazione, ma non prendono punti per il Campionato.
- piloti con Ranking Iniziale inferiore a 30.00 compresi quelli stranieri, con classifica separata che non assegna nessun titolo e saranno esclusi dal calcolo del Ranking e della Penalizzazione di Gara.
- Numero massimo iscritti: 300 piloti, precedenza agli iscritti a tutto il campionato, a seguire in ordine di iscrizione.
- Wild card a disposizione del Comitato enduro

### 3. Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nel RP della manifestazione:

- Prove Speciali: minimo 25 minuti
- giro della durata di 100 minuti circa
- 2 C.O.
- 3 giri
- 1 prova cross - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
- 1 prova enduro - partenza e arrivo vicini (una sola postazione crono)
- partenza ore 8:30- parco chiuso in zona limitrofa al paddock
- briefing ore 18:30
- apertura paddock 48 ore prima della partenza
- prove speciali tracciate e visionabili dalle ore 9 di venerdì
- Il parco chiuso sarà regolato secondo quanto disposto dal Titolo I- Art. 27.1 comma 5 lettera d) - dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze.

#### 4. Ordine di Partenza: verrà stabilito, in ordine crescente di Ranking Aggiornato con i migliori 15 invertiti

#### 5. Numerazione:

- Piloti in possesso di numero fisso NAZIONALE lo mantengono
- Altri piloti in ordine di partenza a partire dal n° 101

#### 6. Contributo federale versato in unica rata:

- € 1.500,00 per gare di una giornata
- Per eventuali manifestazioni di 2 giornate non è previsto alcun contributo.

#### 7. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Titolo II - Art.1)

- inviata ad inizio stagione per tutto il campionato
  - € 80,00 per ogni giornata di gara
- inviata ad ogni singola gara
  - € 100,00 per ogni giornata di gara

#### Art. 5 bis Campionato Italiano MiniEnduro

##### 1. Vengono assegnati i seguenti titoli:

- **Debuttanti**
- **Cadetti**
- **Junior**
- **Senior**
- **50 Mini**
- **125 Mini**
- **Femminile 65**
- **Femminile 85**
- **Femminile 125**
- **Squadre A (esclusa classi Femminili)**
- **Squadre Femminili**

##### 2. Piloti ammessi:

- in possesso di licenza FMI come indicato nel Titolo I - art. 2 comma 2, con Ranking Aggiornato:**
  - max 400 classi 125, Senior, Junior e 50
  - max 450 classi 65 cadetti, 85 Femminile, e 125 Femminile
  - max 650 classi 65 debuttanti e 65 Femminile

- b) I piloti stranieri con licenza italiana, gareggiano nella classe di appartenenza, concorrono alla premiazione, ma non prendono punti per il Campionato.
- c) Numero massimo iscritti: 240 piloti.
3. Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nel RP della manifestazione:
- giro della durata di 20 minuti circa
  - prova speciale cross della durata di 4- 5 minuti circa
  - prova speciale enduro della durata di 3 - 4 minuti circa
  - 1 C.O. per ogni giro
  - Briefing ore 18:30
  - apertura Area training dalle ore 12:00 alle ore 14:00 del giorno precedente la gara 1
  - partenza gara 1 (tutte le classi) sabato ore 8:30 4 / 5 giri
  - partenza gara 2 (tutte le classi) domenica ore 8:00 4 / 5 giri
  - Nel caso in cui si riscontrasse un elevato numero di iscritti, possono variare tipologia di gara e orari tipo.
  - Il parco chiuso sarà regolato secondo quanto disposto nel Titolo I- Art. 27- comma 4 lettera d) - dall' inizio delle O.P. fino al termine delle partenze di gara 2.
4. Paddock: tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare gli spazi assegnati nell'area assistenza che osserverà i seguenti orari di apertura:
- Venerdì dalle 10:00 alle 19:00
  - Sabato dalle 7:00 alle 7.50
  - Domenica dalle 7:00 alle 7.50
5. Paddock living apertura da giovedì alle ore 14:00
6. Ordine di Partenza di ogni giornata: viene stabilito, in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, per ognuno dei seguenti raggruppamenti che partiranno in ordine di numero, salvo diversa proposta della Giuria:
- Classi 125 dal n° 101
  - 50 Mini dal n° 201
  - Classi Senior- Junior e 85 Femminile dal n° 301
  - Classe Cadetti dal n° 401
  - Classe Debuttanti e 65 Femminile dal n° 501
- 7 Il contributo federale assegnato per l'organizzazione è pari a € 5.000 per manifestazioni di 2 giornate.
8. Il Montepremi complessivo, così come previsto dalla Circolare Sportiva FMI, è fissato in € 3.000 a carico della FMI, così suddiviso:
- Squadra A 1^ classificata € 2.000
  - Squadra Femminile 1^ classificata € 1.000
9. Tasse d'iscrizione già scontate del 50% (vedi Titolo II - Art.1)
- a) inviata ad inizio stagione per tutto il campionato
    - € 80,00 per ogni manifestazione (2 giornate)
  - b) inviata ad ogni singola gara
    - € 100,00 per ogni manifestazione (2 giornate).

#### Art. 6- Giuria: composizione e compiti

1. Sulla base delle prescrizioni del RMM, il presente Regolamento prevede l'insediamento di un'apposita Giuria, con funzioni consultive, per tutti i Campionati italiani di specialità.
2. La Giuria è composta da:

- Presidente di Giuria, nominato dal STS
  - Commissario Sportivo Delegato, in servizio in occasione della manifestazione
  - Direttore di Gara in servizio
  - Soggetti terzi, se invitati dal Presidente di Giuria, posso assistere alle riunioni di Giuria: tra questi il Comitato Enduro individua l'Ispectore di Percorso.
3. La Giuria si riunisce per la prima volta su convocazione del Presidente di Giuria, prima dell'inizio delle OP, e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi.
  6. Fatte salve le competenze degli Ufficiali di Gara e quanto stabilito dall'art. 27 del RMM, rientrano tra i compiti della Giuria istituita per tutti i Campionati italiani di specialità:
    - esprimere pareri sulle modifiche al programma di gara così come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunamente documentate e nel rispetto della normativa federale
    - accedere al Parco Chiuso, all'area di partenza e al percorso di gara
    - proporre di autorizzare il ricorso alla forza motrice esterna
    - proporre la modifica di una PS dopo l'orario di inizio della ricognizione
    - proporre in collaborazione con l'Ispectore di Percorso, decisioni in merito all'ordine e agli orari di partenza
    - proporre, in collaborazione con l'Ispectore di percorso, i tempi di percorrenza, la possibilità di aumentare il tempo massimo adottato e modifiche ai tempi di percorrenza durante la gara.
    - in collaborazione con l'Ispectore di Percorso, proporre decisioni in ordine alla percorribilità del percorso, delle prove speciali e agli orari di chiusura delle Prove Speciali.

#### Art. 7- Ispectore di Percorso

1. Il Comitato Enduro istituisce per tutte le gare di Campionato Italiano la figura dell'Ispectore di Percorso.
2. L'Ispectore di Percorso deve essere tesserato alla FMI per la stagione in corso.
3. L' Ispectore di Percorso deve essere messo in condizione di effettuare una ricognizione di percorso e delle prove speciali almeno 20 giorni prima della gara.
4. Sono compiti dell'Ispectore di Percorso prima della gara:
  - a) verificare, insieme al D.d.G., tutto il percorso di gare e delle PS, unitamente a tutte le varianti previste in caso di problemi di transitabilità
  - b) proporre al D.d.G. eventuali modifiche inerenti tratti di percorso e/o prove speciali che ritenga pericolosi, non transitabili o non adatti alla gara in questione
  - c) proporre i tempi di percorrenza da assegnare in collaborazione con la Giuria di gara
  - d) proporre i tempi di chiusura delle prove Speciali in collaborazione con la Giuria di gara
5. Sono compiti dell'Ispectore di Percorso durante la gara:
  - a) concordare col DdG eventuali modifiche da apportare al percorso, prove speciali, tempi di percorrenza e tempo massimo
  - b) apportare al percorso e prove speciali tutte le modifiche ritenute necessarie per il buono svolgimento della gara, dandone comunicazione al DdG.

**Art. 8- Le Operazioni Preliminari**

1. Le operazioni preliminari saranno svolte in base all'ordine di partenza provvisorio, assegnando **1 minuto per ogni pilota**.  
L'orario di inizio è fissato come di seguito, quello di fine in base al numero degli iscritti (**orario come da Ordine di Verifica ufficiale**):
  - verifiche amministrative dalle 13:00
  - verifiche tecniche dalle 13:15**MINIENDURO**
  - verifiche amministrative dalle 15:00
  - verifiche tecniche dalle 15:15
2. Le parti da punzonare sono:
  - **TELAIO** punzonatura e verifica numero di telaio
  - **MOZZI** delle ruote (solo enduro – NO minienduro)
2. Le parti da punzonare sono:
  - **TELAIO** verifica numero di telaio (considerato punzonatura)

**Art. 9 - Sponsorizzazione Targhe Porta Numero**

1. Gli adesivi da apporre negli spazi di cui al Titolo I- Art. 5 saranno forniti dalla FMI/Promotore. Ogni Pilota ha l'obbligo di usarli.
2. Il mancato utilizzo comporta il versamento di €500,00 alla FMI/Promotore. Diversamente verrà escluso dalla manifestazione.

**Art. 10- Classifiche di gara**

1. Per ciascuna gara di Campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
  - individuale di classe
  - individuale assoluta
  - squadre
2. **Ai fini della premiazione nelle gare di due giorni, le classifiche individuali saranno stilate sommando i punti ottenuti nelle singole giornate; a parità di punti come discriminante si considera il miglior piazzamento, in caso di ulteriore parità la somma dei tempi.**
3. **Ai fini della premiazione nelle gare di più giorni, le classifiche a squadre saranno stilate sommando i punteggi acquisiti nelle singole giornate; a parità di punti si considera il pilota meglio piazzato nella classifica assoluta (sommando i tempi delle 2 giornate), tra quelli presi in considerazione.**

**Art. 11- Classifiche di Campionato**

1. Per il calcolo dei risultati finali di ogni Campionato italiano si fa riferimento a quanto previsto dall'Art. 9 bis Titolo I.
2. Non si effettuerà nessuno scarto né nelle classifiche individuali, né in quelle a squadre.

3. Per ogni Campionato possono essere previste dal Comitato Enduro, in abbinamento alle prove di enduro, prove di Enduro Country e/o di Enduro Sprint valide per l'assegnazione dei punteggi.

**Art. 12- Premiazioni**

1. L'orario delle Premiazioni è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo Pilota.
2. E' obbligo per i piloti e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto.
3. La mancata osservanza di tale prescrizione determinerà l'applicazione di una sanzione di ammenda di € 100,00. Il pagamento di tale sanzione deve essere effettuato entro la fine delle OP della gara successiva alla quale il pilota prenderà parte, direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.
4. **NORMA AGGIUNTIVA MINIENDURO: verrà effettuata una premiazione per ogni giornata di gara, sia per le classifiche individuali che per quelle di squadra.**

### Titolo III- Trofei Nazionali

#### Art. 1- Localizzazione ed Assegnazione di Trofei Nazionali Enduro

1. Qualsiasi Trofeo Nazionale (Enduro, Enduro Estremo, Monomarca) che si disputi su 5 prove ha l'obbligo di mettere a calendario almeno 2 prove nell'Area Centro Sud.
2. Con 4 prove o meno, l'obbligo è di almeno 1 nell'Area Centro sud.

#### Art. 2- Trofeo Delle Regioni

1. Il Trofeo delle Regioni prevede l'assegnazione dei seguenti Titoli:
  - Trofeo delle Regioni
  - Trofeo delle Regioni Under 23
  - Trofeo delle Regioni Femminile
  - Trofeo delle Regioni per Moto Club
2. Trofeo delle Regioni, Trofeo delle Regioni Under 23 e Trofeo delle Regioni per Moto Club sono aperti a piloti di entrambi i sessi.
3. Tale manifestazione si svolge in un'unica giornata.
4. Contributo federale € 1.000,00 versato in unica rata.
5. Paddock: tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare gli spazi assegnati nell'area assistenza che rispetterà i seguenti orari di apertura:
  - Sabato dalle ore 8:00 alle ore 19:00
  - Domenica dalle 7:00 alle ore 8:30
  - Il parco chiuso viene previsto dall' inizio delle O.P. al termine delle partenze.

#### Art. 2.1- Piloti ammessi

1. Possono essere ammessi alla partecipazione del Trofeo delle Regioni piloti in possesso di licenza FMI come stabilito nel Titolo I - Art. 2 comma 2, **ad esclusioni di quelli con licenza Elite** .
2. Per la appartenenza ad una Regione di un pilota fa fede il luogo di residenza. Per i residenti nella Repubblica di San Marino, farà fede l'appartenenza del Moto Club a cui sono tesserati.

#### Art. 2.2- Iscrizione

1. Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza attraverso il portale SIGMA, come previsto all'art. 17 del RMM.
2. La chiusura delle iscrizioni è fissata **dal Comitato Enduro**.
3. La composizione delle squadre regionali (Trofeo delle Regioni e Trofeo delle Regioni Under 23) deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P..

4. Le Tasse d'iscrizione sono già scontate del 50% ed applicate solamente a piloti in possesso di motocicli con marchio associato al promoter. Ai piloti di motocicli con marchio non associato, verrà applicata la tassa intera.
5. Le Tasse di iscrizione prevedono:
  - € 75,00 per ogni giornata di gara
  - € 75,00 per squadre di Regione
  - € 75,00 per squadre di Regione under 23
  - € 75,00 per squadre Femminili
  - € 75,00 per squadre di Moto Club

#### Art. 2.3- Classi e classifiche

1. L'organizzazione di tali manifestazioni prevede le seguenti classi:
 

• VETERAN	V	(unifica le classi Veteran, Super Veteran, Ultra Veteran)
• 50	Z	
• 125 Cadetti	CU	
• 125	A	
• 250 2t	B	compreso ultimo anno Cadetti
• 300	C	compreso ultimo anno Cadetti
• 250 4t	D	compreso ultimo anno Cadetti
• 450	E	compreso ultimo anno Cadetti
• Femminile	F	
• Squadre	A	
• Squadre di Regione		
• Squadre di Regione under 23		
• Squadre di Regione Femminili		
2. Per la classifica del Trofeo delle Regioni verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe (anche se non fa parte di squadre regionali). Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe.
3. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Under 23 verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe (anche se non fa parte di squadre regionali). Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe.
4. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Femminile verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 2 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dalla prima della classe Femminile (anche se non fa parte di squadre regionali).
5. Per la classifica del Trofeo delle Regioni per Moto Club verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe (anche se fa parte di squadre regionali). Non c'è nessun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe.
6. Ogni Regione, può iscrivere un numero illimitato di squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore, comparirà in classifica. Si adotta lo stesso principio anche per le squadre Under 23 e di Moto Club.
7. Ad ogni pilota inserito in una squadra di Regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.

8. Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.
9. Verrà stilato un unico ordine di partenza in ordine di Ranking, le classifiche di classe saranno comprensive di piloti che fanno parte delle squadre regionali e di tutti gli altri che parteciperanno in squadre di Moto Club o individualmente.

#### Art. 2.4- Operazioni Preliminari

1. Le operazioni preliminari devono rispettare quanto disposto nel Titolo I - Artt. 23 e 24.
2. Saranno svolte **per Regione, in base all'ordine di arrivo dell'anno precedente**, assegnando 1 minuto ad ogni pilota. L'orario di inizio è fissato come di seguito, quello di fine in base al numero degli iscritti:
  - verifiche amministrative dalle 9:30
  - verifiche tecniche dalle 9:45
3. Le parti da punzonare sono:
  - **TELAIO punzonatura e verifica numero di telaio**
  - **MOZZI delle ruote**

#### Art. 2.5- Premiazioni

1. L'orario delle Premiazioni è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo Pilota.
2. E' obbligatorio premiare:
  - Le prime tre squadre di Regione
  - Le prime tre squadre di Regione Under 23
  - Le prime tre squadre Femminili
  - Le prime tre squadre di Moto Club
  - I primi tre di ogni classe

#### Art. 3- Trofeo Delle Regioni Minienduro "Felice Manzoni"

1. Il Trofeo delle Regioni Minienduro "Felice Manzoni" prevede l'assegnazione dei seguenti Titoli:
  - a) Trofeo delle Regioni Minienduro
  - b) Trofeo delle Regioni Femminile
  - c) Trofeo delle Regioni Minienduro per Moto Club
2. Trofeo delle Regioni, Trofeo delle Regioni Under 23 e Trofeo delle Regioni per Moto Club sono aperti a piloti di entrambi i sessi.
3. Tale manifestazione si svolge in prova unica di un'unica giornata.
4. Il contributo federale assegnato per l'organizzazione di tale Trofeo e versato in unica rata è pari a € 2.000 per ogni manifestazione.
5. Paddock: tutti i partecipanti sono tenuti a rispettare gli spazi assegnati nell'area assistenza che rispetterà i seguenti orari di apertura:
  - Sabato dalle ore 8:00 alle ore 19:00
  - Domenica dalle 7:00 alle ore 8.30
  - Paddock living apertura da venerdì alle ore 14:00
6. Apertura area training dalle ore 8:00 alle ore 10:00 del giorno precedente la gara.

#### Art. 3.1- Piloti ammessi

1. Ammessi piloti in possesso di licenza FMI come disposto nel Titolo I- Art. 2 comma 2,
2. Possono essere ammessi alla partecipazione al Trofeo i licenziati appartenenti alle categorie di cui all'Art. 3 Titolo I, in possesso di qualsiasi Ranking iniziale.
3. Per la appartenenza di un pilota ad una Regione fa fede il luogo di residenza.
4. Per i residenti nella Repubblica di San Marino, farà fede l'appartenenza del Moto Club a cui sono tesserati.
5. Il numero massimo di iscritti è fissato dal Comitato Enduro, con precedenza alle squadre di Regione.

#### Art. 3.2 - Iscrizioni

1. Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale dovranno essere inviate dal Co. Re. di appartenenza attraverso il portale SIGMA come previsto all'art. 17 del RMM. L'apertura e la chiusura delle iscrizioni sono fissate dal comitato enduro / promotore e pubblicate su SIGMA e sul sito del promotore.
2. Le iscrizioni pervenute dopo la chiusura potranno essere accettate a discrezione del Comitato Enduro, applicando quanto previsto dall'R.M.M.
3. La composizione delle squadre regionali deve essere comunicata al momento delle iscrizioni stesse. Saranno consentite variazioni alla composizione delle squadre di Regione entro l'inizio delle O.P..
4. Le Tasse di iscrizione prevedono:
  - €80,00 individuale- per squadre di Regione - per squadre di Moto Club.

#### Art. 3.3- Classi e Classifiche

1. Sono previste le seguenti classifiche:
  - Debuttanti
  - Cadetti
  - **65 Femminile**
  - Junior
  - Senior
  - **85 Femminile**
  - 50 Mini
  - 125 Mini
  - **125 Mini Femminile**
  - Squadre A
  - Squadre di Regione
  - Squadre di Regione Femminili
2. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Mini Enduro verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non sussiste alcun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse, sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe ad eccezione della classe 125 nella quale può essere inserito in squadra max 1 pilota.
3. Ciascuna Regione che partecipi al Trofeo può iscrivere un massimo di 5 squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore comparirà in classifica.



4. Ogni Regione può iscrivere un numero illimitato di Squadre Femminili, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore comparirà in classifica.
5. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Femminile verranno presi in considerazione i risultati di tutte e 2 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di classe.
6. Per la classifica del Trofeo delle Regioni Mini Enduro per Moto Club verranno presi in considerazione i risultati di tutti e 3 i componenti la squadra, utilizzando i distacchi dal primo di ogni classe. Non sussiste alcun vincolo per i 3 piloti di appartenere a classi diverse e sono ammesse anche squadre con 3 piloti della stessa classe **ad eccezione delle classi 125 di cui può essere inserito in squadra max 1 pilota, maschile o femminile.**
7. Ogni Moto Club può iscrivere un massimo di 3 squadre, ma solamente quella che otterrà il risultato migliore comparirà in classifica.
8. Ad ogni pilota inserito in una squadra di Regione e di Moto Club non classificato verrà assegnata la penalità di 120 minuti.
9. Un pilota facente parte di una rappresentativa regionale non può far parte anche di una squadra A.
10. Verranno stilati un unico ordine di partenza e un'unica classifica assoluta valida ai fini del Ranking. Le classifiche di classe saranno comprensive di piloti che fanno parte delle squadre regionali e di tutti gli altri che parteciperanno in squadre di Moto Club
11. Ordine di Partenza: viene stabilito secondo quanto previsto dall'Art 5 bis comma 6, salvo diversa proposta della Giuria.

#### Art. 3.4 - Operazioni Preliminari

1. Le operazioni preliminari devono rispettare quanto prescritto nel Titolo I - Artt. 23 – 24 - 25 e saranno svolte per regione, in base all'ordine di arrivo dell'anno precedente, assegnando 1 minuto ad ogni pilota. L'orario di inizio è fissato come di seguito, quello di fine in base al numero degli iscritti:
  - verifiche amministrative dalle 10:30
  - verifiche tecniche dalle 10:45
2. Le parti da punzonare sono:
  - TELAIO punzonatura e verifica numero di telaio

#### Art. 3.5 - Premiazioni

1. L'orario delle Premiazioni è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo Pilota
2. E' obbligatorio premiare:
  - Le prime tre squadre di Regione
  - Le prime tre squadre di Moto Club
  - I primi tre di ogni classe.

#### Art. 4 - Trofeo Triveneto Enduro

1. Il Trofeo Triveneto è riservato a piloti in possesso di licenza FMI come stabilito nel Titolo I - Art. 2 comma 2, appartenenti alle categorie Cadetti, Junior, Senior, Major, Veteran, Femminile.
2. Solamente i piloti iscritti a moto club delle regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto e delle provincie autonome Bolzano, Trento, prenderanno punti per il Trofeo.

#### Art. 4.1- Gare

1. La classifica di Trofeo viene estrapolata da gare valide per almeno un campionato regionale disputate nel triveneto e organizzate da moto club del triveneto
2. Saranno inserite nel calendario del Trofeo massimo 2 gare per ogni comitato regionale / provincie autonome
3. Accordi sulla validità di campionato regionale / provinciale di regioni ospitate, vengono lasciati ai singoli comitati regionali / provinciali
4. Gare valide per il Trofeo Triveneto non potranno essere concomitanti con nessuna gara di nessun campionato Italiano che preveda la partecipazione delle stesse categorie

#### Art. 4.2- Classi e classifiche

1. Sono previste le seguenti classi
  - CADETTI
  - JUNIOR
  - SENIOR
  - MAJOR
  - VETERAN
  - FEMMINILE
  - Squadre A (compresa categoria femminile)

I punteggi verranno assegnati secondo quanto previsto al TITOLO I dell'art. 9 bis delle Norme Enduro in vigore.

Non sono previsti scarti né per le classifiche individuali, né per quelle a squadra

#### Art. 4.3 - Standard di gara

1. Gli standard di gara, così come le tasse d'iscrizione, seguono di volta in volta, quelli del regolamento regionale della regione ospitante

#### Art. 4.4- Premiazioni

1. E' obbligatorio premiare:
  - I primi tre della classifica assoluta del Trofeo Triveneto
  - I primi tre di ogni classe del Trofeo triveneto
  - Le prime tre squadre del Trofeo triveneto

#### Art. 5 – Trofeo Triveneto Minienduro

1. Il Trofeo Triveneto è riservato a piloti in possesso di licenza FMI come stabilito nel Titolo I - Art. 2 comma 2, nati negli anni dal 2009 al 2017 appartenenti alle categorie di cui al Titolo I Art. 3 comma 2.
2. Solamente i piloti iscritti a moto club delle regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto e delle provincie autonome Bolzano, Trento, prenderanno punti per il Trofeo che si svolgerà in massimo 6 prove.

**Art. 5.1 CLASSIFICHE DI GARA**

- Ad ogni singola gara verranno stilate le seguenti classifiche, sulla base delle classi sotto riportate, oltre ad assoluta e per squadre:

Categoria	Classe	Sigla	Anni di nascita Min.-Max.	Ranking Iniziale
Minienduro	125 MINI	MEA	09-11	30,00 - S.R.
Minienduro	SENIOR	MES	11-12	30,00 - S.R.
Minienduro	JUNIOR	MEJ	13-15	30,00 - S.R.
Minienduro	CADETTI	MEC	14-15	30,00 - S.R.
Minienduro	DEBUTTANTI	MED	16-17	30,00 - S.R.
Minienduro	50 Mini	MEZ	10-12	30,00 - S.R.
Femminile	MINI FEMMINILE	MEF	09-15	30,00 - S.R.
Ospiti UNICA	OU	OU	09-17	30,00 - S.R.

- La classe FEMMINILE rispetta quanto previsto dall'Art. 22.

**Art. 5.2 - ISCRIZIONI**

- Le iscrizioni alla singola gara devono essere inviate unicamente utilizzando il portale SIGMA-FMI, entro le ore 24:00 del Giovedì precedente lo svolgimento della gara.
- Il pagamento avverrà contestualmente attraverso carta di credito (Visa, MasterCard e Maestro) o debito (V-Pay e Maestro) o attraverso l'utilizzo del credito aperto direttamente dal portale del Moto Club.
- Le iscrizioni pervenute dopo la chiusura potranno essere accettate applicando l'ammenda come previsto all'art. 17 del R.M.M. .
- Quota iscrizione per il singolo evento:
  - INDIVIDUALE € 60,00
    - Di cui € 5,00 di spettanza del Co.Re. di appartenenza entro 7 giorni dalla manifestazione:
    - Veneto Iban: IT17J0100502046000000008592
    - Trento Iban: IT40N010050180000000004567
    - Bolzano Iban: IT35A0100511601000000031942
    - Friuli VG Iban: IT36N0100512300000000030114

Quest'ultimi servizi aggiunti rientrano sotto la voce "pettorali" nella circolare costi e servizi espletati dal Co.Re. per l'anno sportivo in corso.

**Art. 5.3 - NUMERI DI GARA**

- Il Moto Club organizzatore dovrà fornire ai piloti iscritti numeri di gara necessari per la manifestazione, rispettando i parametri del vigente Regolamento Enduro.
- Tutti i Piloti dovranno utilizzare i numeri di gara forniti dall'organizzatore.
- Numerazione: Sulla base dell'ordine di partenza.

**Art. 5.4 - GARA**

- DURATA MAX PREVISTA  
6 ore circa
- TIPOLOGIA DI GARA CHE TROVERÀ APPOSITA REGOLAMENTAZIONE NEL RP DELLA MANIFESTAZIONE
  - giro della durata di 60 minuti con 10 Km circa di trasferimento.
  - N° 5/6 giri previsti
  - N° 1/2 P.S. per giro
  - min. n° 1 C.O. con assistenza.
  - apertura paddock 24 ore prima dell'inizio delle O.P.
- NUMERO ISCRITTI MAX  
180 (mini + epoca)  
Nel caso di gara abbinata al Campionato Regionale e/o Trofeo Triveneto Regolarità d'Epoca, in caso di superamento del limite massimo di iscritti, come dichiarato nel R.P. di gara, per la compilazione dell'elenco degli iscritti avranno priorità i piloti partecipanti al campionato Mini Enduro.
- ORDINE DI PARTENZA  
Viene stabilito, in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, fatta salva la classe 125 che partirà per prima e la classe debuttanti che partirà per ultima sempre mantenendo l'ordine del ranking loro riservato. La partenza avverrà con una pausa di tre (3) minuti tra una classe e l'altra.
- OPERAZIONI PRELIMINARI E VERIFICHE TECNICHE
  - Le operazioni preliminari debbono rispettare i seguenti orari:  
Verifiche amministrative e tecniche il giorno della gara  
Dalle 07:00 alle 09:00 secondo l'ordine di partenza.  
Il regolamento particolare della manifestazione può prevedere le verifiche anche il giorno precedente la gara. Le Verifiche Tecniche termineranno 30 (trenta) minuti dopo le Verifiche Amministrative.
  - Le parti da punzonare sono:  
TELAIO punzonatura e verifica numero di telaio
- TRANSPONDER  
Può essere previsto l'utilizzo dei transponder, nel qual caso vigono le norme dei campionati italiani enduro.
- PARCO CHIUSO  
Non previsto.
- PODIO  
L'orario della premiazione è fissato 60 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo concorrente. È obbligo per i piloti e le squadre classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate entro l'orario previsto. Pena una ammenda di €100,00.

**Art. 5.5 - PUNTEGGI E TITOLI ASSEGNATI**

- I punteggi verranno assegnati secondo quanto previsto al TITOLO I dell'art. 9 bis delle Norme Enduro in vigore.

2. È previsto UNO scarto come previsto al Titolo I dell'art. 9 bis del Regolamento Nazionale Enduro in vigore.
3. In base alle classifiche finali, saranno assegnati i seguenti titoli del Trofeo Triveneto e dei rispettivi campionati regionali:
  - DEBUTTANTI
  - CADETTI
  - JUNIOR
  - SENIOR
  - 125 MINI
  - FEMMINILE
  - 50 MINI
  - SQUADRE A MINI
  - SQUADRE A MINI FEMMINILI
4. È fatto obbligo ai vincitori dei rispettivi campionati e trofei di partecipare alla cerimonia della premiazione finale di campionato, in caso di ingiustificata assenza, il premio non sarà consegnato, e sarà emessa una sanzione pari a . 100,00 (cento/00).  
Il riconoscimento dei voti plurimi è assegnato ai titoli di campione regionale per classi/categorie rispondenti all'attività nazionale.

#### Art. 5.6 - NORME TERRITORIALI

1. VENETO  
ATTRIBUZIONE PUNTI CLASSIFICA CAMPIONATO REGIONALE VENETO MINI ENDURO
  - a) Per la classifica del Campionato Regionale Veneto saranno validi solo i punti acquisiti nelle manifestazioni che si disputeranno sul territorio regionale Veneto.
  - b) È previsto UNO scarto come da Art.9 bis, Titolo I, regolamento enduro 2024.
2. FRIULI
  - a) Il campionato regionale si disputerà su 6 prove max
  - b) Per le gare con sola validità regionale il servizio pettorale, (Art.5.3), andrà versato al Co.Re. FVG

#### Titolo IV- Enduro Country

##### Art. 1- Definizione

1. Sono gare di durata, da disputarsi su un percorso chiuso al traffico ad anello di varie tipologie, da ripetersi più volte.
2. È prevista la partenza contemporanea di piloti con le modalità di cui al successivo Art.12.
2. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.

##### Art. 2- Direzione di gara

1. E' consentita a Direttori di Gara abilitati per una delle seguenti specialità: Motocross, Regolarità.

##### Art. 3- Partecipazione

1. Possono partecipare a tali manifestazioni tutto coloro che risultano titolari di qualsiasi tipologia di Licenza, secondo quanto disposto nel Titolo I - Art. 2 del presente Regolamento.
2. Può essere prevista la partecipazione individuale e/o di formazioni di due o più piloti che saranno sul tracciato uno alla volta utilizzando il testimone previsto dall'R.P.
3. I piloti della classe MINI (esclusi 125) dovranno svolgere la loro gara senza che nessun altro pilota sia in pista.
4. I piloti appartenenti ai primi tre anni della categoria Cadetti potranno partecipare con motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc.

##### Art. 4- Classifiche

1. L'arrivo della gara sarà segnalato dal Direttore di Gara al pilota in testa, quando lo stesso attraverserà la linea del traguardo al termine della durata prevista.
2. Gli altri piloti avranno 30 minuti dopo l'arrivo del vincitore, per concludere il giro, salvo diversa decisione del Direttore di Gara.
3. Sono considerati classificati i partecipanti che abbiano compiuto almeno il 50% dei giri effettuati dal vincitore di categoria e che abbiano tagliato il traguardo dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.
4. In caso di interruzione momentanea della gara la classifica verrà stilata sommando i giri, in caso di parità i tempi delle due manches calcolando i giri ed il tempo della prima manche al giro precedente quello dell'interruzione.

##### Art. 5- Classifiche a squadre

1. Vedi Art. 9 - Titolo I- Norme Generali Enduro
2. I piloti che compongono una formazione possono far parte di squadre diverse.

##### Art. 6- Cronometraggio

1. Per il servizio di cronometraggio, è consigliabile un servizio che utilizzi transponder.

**Art. 7 - Cifra Di Valutazione**

1. Non prevista.

**Art. 8 - Zona Box**

1. La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.
2. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

**Art. 9- Percorso**

1. Il tempo impiegato dai piloti a percorrere la corsia che passando dalla Zona Box riporta nel percorso di normale transito deve essere superiore a quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla Zona Box al bivio di uscita dalla Zona Box.
2. Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
3. Il D.d.G. può prevedere l'uso di bandiere gialle da parte degli Incaricati di percorso. La bandiera gialla agitata significa pericolo.

**Art. 10 - Cambio Pilota - se prevista la partecipazione di formazione**

1. Il cambio pilota in caso di formazione deve obbligatoriamente essere effettuato nella Zona Box.
2. Il cambio del pilota deve essere effettuato con il passaggio del testimone fra piloti della stessa formazione.
3. In caso di rottura meccanica, il pilota che è in pista deve raggiungere a piedi la Zona Box e dare il via al compagno seguendo la procedura abituale.
4. In caso di infortunio, il pilota che è in Zona Box deve raggiungere a piedi il compagno, prendere il testimone, tornare a piedi alla Zona Box e proseguire la gara seguendo la procedura abituale.
5. Nel caso in cui la formazione partecipi con un solo motociclo, il pilota che è in zona box deve raggiungere a piedi il compagno nel punto dell'infortunio, prendere il testimone, il motociclo e proseguire.
6. Il cambio di pilota al di fuori della Zona Box è punito con la squalifica della coppia, ad eccezione di quanto previsto dal comma precedente.

**Art. 11- Aiuto Esterno**

1. L' "aiuto esterno" si manifesta ogni qualvolta chiunque venga in contatto con il motociclo. Non è considerato aiuto esterno se a venire in contatto col motociclo sono: il pilota, gli Ufficiali di Gara, gli Addetti, il Presidente di Giuria, l'Ispectore di Percorso nell'esercizio delle rispettive funzioni.
2. Salvo autorizzazione del Direttore di Gara, nel corso di tutta la durata della manifestazione, un motociclo non può essere spinto se non dalla forza del suo motore, dallo sforzo muscolare del pilota o dall'azione di una forza naturale.

3. Qualsiasi aiuto esterno è vietato, ad eccezione di quello previsto all'Art. 33 e all'Art. 45.
4. La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara, ad eccezione dei C.O. con assistenza, è l'esclusione dalla gara stessa.

**Art. 12 - Partenza**

1. La partenza avverrà:
  - a) a motociclo spento nel caso di allineamento su di una sola fila orientata nel senso di marcia o di due file orientate perpendicolarmente al senso di marcia
  - b) a motore acceso in caso di allineamento su più file o in caso di partenza da un cancelletto.
2. I piloti delle classi Minienduro partiranno sempre con motore acceso.

**Art. 12.1 - Ordine di partenza**

1. L'ordine di allineamento sulle linee di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto.
2. In alternativa al comma precedente, è possibile effettuare delle prove cronometrate con partenza individuale.
3. L'ordine di partenza per l'eventuale seconda manche corrisponderà all'ordine di arrivo della prima.

**Art. 12.2 - Procedura di partenza**

1. E' obbligatorio concedere ai piloti di effettuare un giro di ricognizione del percorso dietro ad un Incaricato. Dopo i piloti partirà un secondo Incaricato che chiuderà il percorso.
2. Dopo la partenza del secondo Incaricato l'accesso al percorso deve essere vietato a qualsiasi pilota.
3. I piloti che non effettuano il giro di ricognizione passeranno alle fasi successive della procedura
4. Terminato il giro di ricognizione è concesso ai piloti un breve tempo di assistenza durante il quale è ammesso fare rifornimento.  
A seguire avrà inizio l'allineamento.
5. Quando il Direttore di Gara esporrà il cartello di 4 minuti alla partenza, non sarà più possibile accedere all'allineamento e di conseguenza prendere parte alla gara.
6. Nel caso vengano effettuate prove di qualificazione a tempo, sul medesimo tracciato della gara, il giro di ricognizione può NON essere concesso.

**Art. 12.3 - Partenza anticipata**

1. Uno o più Addetti espongono la bandiera verde quando lo schieramento è ultimato e il Direttore di Gara può dare il via alla gara.
2. Gli Addetti signaleranno al Direttore di Gara una partenza anticipata da parte di uno o più piloti che saranno puniti con 2 minuti di penalità. Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati esponendo un cartello riportante il numero o i numeri dei piloti interessati e la penalità applicata.

**Art. 13- Interruzione Momentanea Della Gara**

1. In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera rossa a tutti i piloti. Una volta soccorso l'infortunato o risolto il problema, si procederà ad un nuovo allineamento che darà luogo ad una seconda gara della durata pari al tempo mancante a completare la durata originariamente prevista.
2. In caso di modifiche apportate al percorso durante la pausa è obbligatorio un nuovo giro di ricognizione.

**Art. 14 - Disposizioni finali**

1. Per tutto quanto non previsto nel presente TITOLO, fa fede il TITOLO I delle norme Enduro.

**Titolo V - Enduro Sprint****Art. 1 - Definizione**

1. Le gare di Enduro Sprint sono manifestazioni motociclistiche che si svolgono su percorsi di vario tipo: fettucciato, mulattiera, sterrato, con ostacoli artificiali, ecc., chiusi al traffico.
2. È prevista la partenza di un pilota alla volta con le modalità delle P.S. di Enduro

**Art. 2 - Licenze e Partecipazione**

1. Ammessi piloti in possesso di Licenza FMI come disposto nel Titolo I - Art. 2, appartenenti a Moto Club delle Province e/o Regioni previste dal RP, in possesso di qualsiasi Ranking Iniziale.
2. I piloti appartenenti ai primi tre anni della categoria Cadetti potranno partecipare con motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc.

**Art. 3- Zona Box**

1. La Zona Box deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.
2. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

**Art. 4 - Percorso**

1. Il percorso di gara è limitato alle sole P. S., le stesse dovranno svolgersi nelle modalità previste dal R.P. In caso di prove speciali con partenza ed arrivo in posti diversi è ammesso un trasferimento su strade chiuse al traffico, per ritornare alla partenza della prova.
2. Tra una Prova Speciale e l'altra i motocicli dovranno restare nella Zona Box, o se prevista, nell'area Training.

**Art. 5 - Controlli Orari**

1. Non sono previsti Controlli Orari

**Art. 6 - Partenza**

1. Il pilota che non segua la numerazione attribuita, a seconda della gravità, volontarietà e reiterazione, potrà essere punito con una penalizzazione fino a un massimo di 5 minuti.

**Art. 7 - Ordine di Partenza**

1. L'ordine di partenza è predisposto dal M.C. organizzatore in base al Ranking Aggiornato, dal più basso al più alto, con la possibilità di invertire l'ordine di partenza dei primi piloti (max 15).
2. I piloti Elite partiranno sempre in ordine di Ranking.
3. In alternativa al comma precedente, è possibile effettuare delle prove cronometrate.

**Art. 8- Disposizioni finali**

1. Per tutto quanto non previsto nel presente TITOLO, fa fede il TITOLO I delle norme Enduro

## Titolo VI -Formula Fast

## Art. 1 - Definizione

1. Le gare di enduro con Formula Fast sono gare di enduro a tutti gli effetti, che devono svolgersi, nel rispetto di tutti gli articoli del Titolo I - Norme generali e del Regolamento Tecnico applicando agli articoli di cui sopra le seguenti varianti.

## Art. 2 - Prove Speciali

1. L'orario di ingresso in P.S. è prestabilito e riportato sulla Tabella di Marcia, anche nel caso un pilota parta successivamente.

## Art. 3 - Procedura di partenza in Prove Speciali

1. La partenza di un pilota avviene ogni 30 secondi, ad ogni minuto un pilota partirà al secondo "00", ed uno al secondo "30", come riportato sulle rispettive tabelle di marcia.
2. Ad ogni P.S. devono essere allestite 3 corsie per la partenza dei Piloti:
  - corsia di sinistra: riservata ai piloti con orario di partenza al secondo "00"
  - corsia centrale: riservata ai piloti con orario di partenza al secondo "30"
  - corsia di destra: riservata ai piloti in ritardo.
3. I piloti in ritardo dovranno utilizzare unicamente la corsia loro riservata e attendere il segnale di partenza Incaricato.
4. E' punita con l'esclusione dalla gara la partenza non autorizzata di un Pilota in ritardo.
5. In caso di pilota in ritardo, i tempi d'ingresso alle Prove successive non variano, restano quelli riportati sulla Tabella di Marcia.
6. Le partenze anticipate vengono penalizzate con 60 secondi di penalità per ogni 30 secondi di anticipo.

## Art. 4 - Controlli Orari

1. Sono previsti Controlli Orari:
  - all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
  - alla fine di ogni giornata di gara

## Art. 5 - Tempo Massimo

1. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto all'orario teorico stampato sulla Tabella di Marcia, viene escluso dalla manifestazione.
2. Il pilota che si presenti ad inizio PS con più di 15' di ritardo rispetto all'orario teorico stampato sulla Tabella di Marcia, viene escluso dalla manifestazione.
3. Il Cronometrista o l'Incaricato dovrà ritirare la tabella di marcia a quei piloti che transitino ad una qualsiasi P.S. o P.A. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara.

## Titolo VII- Enduro Estremo

## Art. 1 - Definizione

1. Sono gare da disputarsi su un percorso chiuso al traffico ad anello di varie tipologie, da ripetersi più volte, contenente sezioni diversificate per le varie categorie previste
2. Il percorso deve essere scelto in modo che la velocità media non superi i 50 km/h.

## Art. 2 - Direzione di gara

1. E' consentita a Direttori di Gara abilitati per una delle seguenti specialità: Regolarità, Motocross.

## Art. 3 - Partecipazione

1. Sono ammessi alla partecipazione piloti in possesso di licenza FMI come da art.2 appartenenti alle categorie Elite, Cadetti, Junior, Senior, Major, Veteran, **Femminile**.
2. I piloti appartenenti **ai primi tre anni della categoria Cadetti** potranno partecipare con motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc.
3. **Non sono ammessi motocicli di cilindrata inferiore a 120 cc.**

## Art. 4 - Classifiche

1. L'arrivo della gara sarà segnalato dal Direttore di Gara al pilota in testa, quando lo stesso attraverserà la linea del traguardo al termine della durata prevista.
2. Gli altri piloti avranno 30 minuti dopo l'arrivo del vincitore, per concludere il giro, salvo diversa decisione del Direttore di Gara.
3. Saranno considerati classificati tutti i piloti che abbiano concluso almeno un giro, indipendentemente che lo facciano prima o dopo l'esposizione della bandiera a scacchi.

## Art. 5 - Categorie

1. Gold (percorso Oro)  
Silver (Percorso argento)  
Bronze (percorso Bronzo)

## Art. 6 - Cronometraggio

1. Per il servizio di cronometraggio, è consigliabile un servizio che utilizzi transponder.

## Art. 7 - Cifra di valutazione

1. Non prevista

## Art. 8 - Motocicli

1. Sono ammessi a partecipare i motocicli rispondenti al Regolamento tecnico Enduro e, Motocross. Sono obbligatori la mascherina porta faro anteriore.
2. Gli pneumatici devono rispettare solamente i commi 1° e 2° dell'Art. 11.3 - Titolo X

**Art. 9 - Zona box**

1. La Zona Box è parte del percorso e deve essere segnalata con due bandiere bianche poste all'inizio dell'area in cui è ammessa l'assistenza, con due bandiere gialle poste alla fine dell'area in cui è ammessa l'assistenza.
2. Le bandiere devono essere posizionate in modo che siano sempre ben visibili.

**Art. 10 - Percorso**

1. Il percorso è composto da sezioni diversificate e collegamento tra di esse.
2. Per ognuna delle categorie può essere previsto un percorso di diversa difficoltà (Gold più impegnativo)
3. Il tempo impiegato dai piloti a percorrere la corsia che passando dalla Zona Box riporta nel percorso di normale transito deve essere superiore a quello impiegato a percorrere il tratto di percorso che va dal bivio di accesso alla Zona Box al bivio di uscita dalla Zona Box.
4. Ogni corsia deve essere delimitata da due fettucce, non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
5. Il DdG può prevedere l'uso di bandiere gialle da parte degli Incaricati di percorso. La bandiera gialla agitata significa pericolo.
6. La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale dell'organizzazione e ai rappresentanti della Giuria.

Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare in motociclo sul percorso di gara in applicazione di quanto previsto dal principio della Responsabilità Oggettiva, di cui al RMM saranno puniti con:

- a) ammenda da € 50,00 a € 500,00

**Art. 11 - Sezione diversificata**

1. Sono sezioni di percorso particolarmente impegnative in cui possono essere previsti percorsi diversi per ogni categoria. Ad ogni sezione diversificata può essere previsto un controllo di passaggio.
2. Ogni sezione diversificata deve essere identificata con un numero progressivo ed una denominazione. L'identificazione deve essere chiaramente visibile a piloti e pubblico all'ingresso di ogni sezione.
3. Per sezioni particolarmente impegnative, può essere prevista dal D.dG., una penalizzazione forfettaria a tempo da attribuire a quei piloti che decidono di non affrontare quella sezione. Nel caso il D.dG. decida di applicare detta regola deve dare ampia comunicazione su bacheca ufficiale e direttamente alla sezione in questione informando tutti i piloti, quantificando la penalizzazione.

**Art. 12 - Aiuto Esterno**

1. Qualsiasi aiuto esterno è vietato, ad eccezione di quello fra piloti in gara.
2. Non è ammesso che vengano in contatto col motociclo nemmeno Ufficiali di Gara, Addetti, Incaricati, Presidente di Giuria, salvo autorizzazione del Direttore di Gara.

3. La penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno sul percorso di gara è:
  - a) penalizzazione fino a un max 10 minuti
  - b) cancellazione del giro effettuato con l'aiuto esterno
  - c) esclusione

**Art. 13 - Prove cronometrate**

1. La partenza della gara sarà definita da prove cronometrate.
2. Le prove cronometrate si disputano con partenza individuale su di un percorso ridotto rispetto a quello di gara
3. Per ogni pilota verrà tenuto in considerazione il miglior tempo sul giro. Ogni categoria avrà a disposizione 30 minuti, salvo diversa decisione del Direttore di Gara.
4. La partenza delle prove cronometrate avverrà in ordine libero, massimo un pilota ogni 5 secondi.
5. Deve essere prevista una postazione di cronometraggio con due antenne di rilevamento del tempo (uno start ed un finish). Tra le due postazioni devono esserci ingresso e uscita dall'area di assistenza.
6. I piloti una volta lasciato il paddock ed entrati nel campo gara, possono sostare e fare assistenza solamente nella zona assistenza.  
E' vietato rientrare al paddock prima del termine della propria sessione di prove.

**Art. 14 - Partenza**

1. Partenza in base alla classifica delle prove cronometrate:
  - 1° classificato
  - 2° classificato dopo 15 secondi.
  - 3° classificato dopo 15 secondi dal 2° classificato
  - 4° - 5° - 6° classificato dopo 15 secondi dal terzo classificato
  - A seguire 3 piloti ogni 15 secondi
2. Nel caso di gare che non prevedano le prove cronometrate:
  - Partenza in base alla graduatoria di merito aggiornata
  - 9 piloti ogni 20 secondi
  - Il Comitato Enduro potrà assegnare posizioni diverse rispetto alla graduatoria di merito aggiornata, inserendo piloti solamente in seconda fila
3. Non è previsto nessun giro di ricognizione prima della partenza
4. Nel caso di una gara interrotta, la seconda partenza avverrà nello stesso modo, ma la classifica tenuta in considerazione sarà quella della gara interrotta

**Art. 15 - Partenza anticipata**

1. Gli Addetti segnaleranno al Direttore di Gara una partenza anticipata da parte di uno o più piloti che saranno puniti con 2 minuti di penalità.  
Il Direttore di Gara ha l'obbligo di segnalare la penalità a tutti gli interessati.

**Art. 16 - Gara**

1. La gara si disputa su un tempo stabilito dal R.P., il termine della gara viene dato dal Direttore di Gara, **allo scadere del tempo previsto.**
2. Immediatamente dopo la linea del traguardo / rilevamento tempo, l'organizzazione deve predisporre un contagiri.

**Art. 17 - Interruzione momentanea della gara**

1. In caso di incidente o di causa di forza maggiore il Direttore di Gara può decidere di interrompere momentaneamente la gara esponendo bandiera rossa a tutti i piloti.

Una volta soccorso l'infortunato o risolto il problema, si procederà ad una nuova partenza che darà luogo ad una seconda gara della durata pari al tempo mancante a completare la durata originariamente prevista.

**Art. 18 Disposizioni Finali**

1. Per tutto quanto non previsto nel presente TITOLO, fa fede il TITOLO I delle norme Enduro

**Titolo VIII - Campionato Italiano Enduro Estremo****Art. 1 - Iscrizioni**

1. Le iscrizioni devono pervenire unicamente attraverso l'utilizzo del portale SIGMA, come previsto all'art. 17 del RMM.
2. Iscrizioni pervenute dopo la chiusura potranno essere accettate a discrezione del Comitato Enduro, applicando l'ammenda come da R.M.M.
3. La chiusura delle iscrizioni è fissata entro 3 gg prima dell'inizio delle O.P.
4. Tasse d'iscrizione in base alla Categoria di gara:
  - Gold € 150,00
  - Silver 140,00
  - Bronze 90,00

**Art. 2 - Titoli assegnati**

1. Categorie:
  - **Assoluto** - compresi piloti stranieri (Campione italiano Enduro Estremo)
  - **Gold** - esclusi piloti stranieri (Campione Italiano Enduro Estremo Gold)
  - **Silver** - compresi piloti stranieri - appartenenti alle categorie Senior, Major e Veteran esclusi piloti con licenza Fuoristrada Elite (Trofeo Italia Enduro Estremo)
  - **Silver Junior** - esclusi piloti stranieri - appartenenti alle categorie Cadetti e Junior, esclusi piloti con licenza Fuoristrada Elite (Campione Italiano Enduro Estremo Junior)- Classifica estrapolata dalla Silver
  - **Silver Over 45** - nati nel 1980 e precedenti - Esclusi Elite (Trofeo Italia Enduro Estremo)
  - **Bronze** - compresi piloti stranieri - esclusi piloti con Licenza Fuoristrada Elite (Trofeo Italia Enduro Estremo)
  - **Bronze Cadetti** - compresi piloti stranieri - appartenenti alla categoria Cadetti, esclusi piloti con Licenza Fuoristrada Elite (Trofeo Italia Enduro Estremo)
  - **Bronze Over 45** - nati nel 1980 e precedenti - Esclusi Elite (Trofeo Italia Enduro Estremo)
2. La scelta della categoria è a discrezione del pilota (sempre che rientri nei parametri indicati) ed è possibile cambiarla entro il proprio passaggio alle verifiche amministrative
3. Piloti ammessi:  
Come da Art. 3 titolo XI.
4. Piloti stranieri: in possesso di licenza come da Art. 2 comma 3 Titolo I, età come da Art. 3 Titolo XI
5. Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nel R.P. della manifestazione
  - giro della durata di massimo 30 minuti circa
  - apertura paddock 24 ore prima della partenza

**SABATO**

O.P. Silver e Gold

Gara1 Silver (2 ore) assegna punteggio per le categorie Silver e Silver Junior

Gara 1 Gold (2,5 ore) assegna punteggio per la classe Gold e solamente ai primi 10 per la classifica assoluta.



**DOMENICA**

O.P. Bronze

Gara 2 Gold (1,5 ore) assegna punteggio per la classe gold e solamente ai primi 10 per la classifica assoluta

Gara 2 Silver (1,5 ore) assegna punteggio per le categorie Silver e Silver Junior

Gara Bronze (1,5 ore)

Gara Assoluta (1 ora) assegna punteggio per la classe Assoluta

Alla gara Assoluta sono ammessi i primi 15 classificati Gold (somma di Gara 1 e Gara 2) e i primi 3 classificati della Silver Junior (somma di Gara 1 e Gara 2) in base alla Graduatoria di merito aggiornata.

**Numerazione:**

GOLD dal n° 1 al n° 99

SILVER dal n° 101 al n° 199

BRONZE dal n° 201 al n° 299

I numeri sono assegnati in base alla Graduatoria di merito aggiornata.

SABATO		DOMENICA	
08:30	INIZIO O.P. Gold - Silver	Part. Gara 2 Gold	Inizio OP Bronze
09:00		1,5 ore	
09:30			
10:00		Fine Gara 2 Gold	
10:15	FINE O.P. Gold - Silver		Fine O.P. Bronze
11:00		Partenza Gara 2 Silver	
11:30		1,5 ore	
12:00	Partenza Gara 1 Silver		
12:30	2 ore	Fine Gara 1 Silver	
13:00			
13:30		Partenza Gara Bronze	
14:00	Fine Gara 1 Silver	1,5 ore	
14:30			
15:00	Partenza Gara 1 Gold	Fine Gara Bronze	
15:30	2,5 ore		
16:00		Partenza Gara Assoluta	
16:30		1 ora	
17:00		Fine Gara Assoluta	
17:30	Fine Gara 1 Gold	Premiazioni	

6. **Contributo federale** versato in unica rata compensabile totalmente o parzialmente con gli oneri sportivi:

1.000,00 per gare ogni manifestazione

7. **Montepremi totale** 2.500,00 così suddiviso:

Classifica assoluta:

1° classificato 2.500,00

**Art. 3- Giuria: composizione e compiti**

- Sulla base delle prescrizioni del RMM., il presente Regolamento prevede l'insediamento di un'apposita Giuria, con funzioni consultive, per tutti i Campionati italiani di specialità.
- La Giuria è composta da:
  - Presidente di Giuria, nominato dal STS
  - Commissario Sportivo Delegato, in servizio in occasione della manifestazione
  - Direttore di Gara in servizio
 Soggetti terzi, se invitati dal Presidente di Giuria, posso assistere alle riunioni di Giuria. La Giuria si riunisce per la prima volta su convocazione del Presidente di Giuria prima dell'inizio delle OP, e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi.
- Fatte salve le competenze degli Ufficiali di Gara, e quanto stabilito dall'art. 27 del RMM, rientrano tra i compiti della Giuria istituita per tutti i Campionati italiani di specialità:
  - esprimere pareri sulle modifiche al programma di gara così come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunatamente documentate e nel rispetto della normativa federale
  - accedere al Parco Chiuso, all'area di partenza e al percorso di gara
  - Proporre di autorizzare il ricorso alla forza motrice esterna
  - proporre la modifica del percorso dopo l'orario di inizio della ricognizione
  - proporre tempo di fine gara diverso da 30 minuti (Art. 4 Titolo XI)
  - proporre decisioni in ordine alla percorribilità del percorso, all'ordine ed agli orari di partenza.

**Art. 4 - Operazioni Preliminari**

- Verifiche amministrative e tecniche Sabato dalle 8,30 alle 10.15 le categorie **Silver e Gold**
- Verifiche amministrative e tecniche dalle Domenica dalle 8.30 alle 10.15 solo Bronze
- Le parti da punzonare sono:
  - TELAIO punzonatura e verifica numero di telaio**

**Art. 5 - Sponsorizzazione Targhe Porta Numero**

- Gli adesivi da apporre negli spazi di cui all'Art. saranno forniti dalla F.M.I./ Promotore. Ogni Pilota ha l'obbligo di usarle. Il mancato utilizzo comporta il versamento di € 500 alla F.M.I./ Promotore. Diversamente verrà escluso dalla manifestazione.
- Su tutte le tabelle porta numero dovrà essere visibile esclusivamente il numero di gara fornito dal promoter.

**Art. 6- Classifiche di gara**

- Per ciascuna gara di Campionato saranno stilate le seguenti classifiche:
  - Assoluta (compresi stranieri)- Campionato Italiano
  - Silver Junior (esclusi stranieri)- Campionato Italiano
  - Gold (esclusi stranieri)- **Campionato Italiano**
  - Silver (compresi stranieri)- Trofeo Italia
  - Silver Over (compresi stranieri) Trofeo Itakia
  - Bronze (compresi stranieri) Trofeo Italia
  - Bronze Cadetti (compresi stranieri)- Trofeo Italia
  - Bronze Over (compresi stranieri) Trofeo Italia

**Art. 7- Classifiche di Campionato**

1. Per il calcolo dei risultati finali di Campionato italiano non si effettuerà nessuno scarto.
2. Alla fine di ogni giornata di gara ai primi **90** piloti classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente tabella:

Piazz.	Punti	Piazz.	Punti	Piazz.	Punti	Piazz.	Punti
1°	1000	21°	128	41°	50	61°	30
2°	900	22°	122	42°	49	62°	29
3°	810	23°	116	43°	48	63°	28
4°	729	24°	110	44°	47	64°	27
5°	656	25°	105	45°	46	65°	26
6°	590	26°	99	46°	45	66°	25
7°	531	27°	94	47°	44	67°	24
8°	478	28°	90	48°	43	68°	23
9°	430	29°	85	49°	42	69°	22
10°	387	30°	81	50°	41	70°	21
11°	349	31°	77	51°	40	71°	20
12°	314	32°	73	52°	39	72°	19
13°	282	33°	69	53°	38	73°	18
14°	254	34°	66	54°	37	74°	17
15°	229	35°	63	55°	36	75°	16
16°	206	36°	59	56°	35	76°	15
17°	185	37°	56	57°	34	77°	14
18°	167	38°	54	58°	33	78°	13
19°	150	39°	53	59°	32	79°	12
20°	135	40°	51	60°	31	80°	11

3. Al termine del campionato se due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.
4. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.
5. Nella Gara 1 e Gara 2 della categoria Gold, verranno attribuiti i seguenti punteggi ai primi 10, validi esclusivamente per la classifica assoluta:

Piazzamento	Punti
1	250
2	200
3	160
4	120
5	90
6	60
7	50
8	40
9	30
10	20

**Art. 8- Premiazioni**

1. L'orario delle Premiazioni è fissato 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Pilota.
2. **Tutte le categorie** saranno premiate al termine della Gold
3. E' obbligo per i piloti classificati ai primi tre posti di ogni classifica partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto.
4. La mancata osservanza di tale prescrizione determinerà l'applicazione di una sanzione di ammenda di € 100,00. Il pagamento di tale sanzione deve essere effettuato entro la fine delle OP della gara successiva alla quale il pilota prenderà parte, direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta.  
Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine di cui sopra, non potrà partecipare alla gara.

## Titolo IX - Prospetti riepilogativi

## Art. 1- Riepilogo Penalizzazioni In Secondi

	Descrizione	Penalità in secondi
Art. 26 – Titolo I	Irregolarità alla prova fonometrica al primo controllo durante la gara	10
Art. 26 – Titolo I	Irregolarità alla prova fonometrica al secondo controllo durante la gara	60
Art. 26 – Titolo I	Irregolarità alla prova fonometrica al controllo di fine gara	Perdita 5 posizioni
Art. 26 – Titolo I	Irregolarità alla prova fonometrica al controllo di fine gara Enduro Estremo	60
Art. 28 – Titolo I	Taglio di percorso in trasferimento	max 300
Art. 28 – Titolo I	Circolare fuoristrada nei comuni di gara nei 15 g.g. precedenti la gara (anche Meccanici e accompagnatori)	max 300
Art. 34 – Titolo I	Seconda infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.	20
Art. 34 – Titolo I	Terza infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.	60
Art. 34 – Titolo I	Provare PS NON a piedi	Max 300
Art. 35 – Titolo I	Pilota che non termina il prologo	30 oltre a forfettaria
Art. 35 – Titolo I	Pilota che non arriva al prologo	60 oltre a forfettaria
Art. 35 – Titolo I	Pilota che non parte per il prologo	80 oltre a forfettaria
Art. 36 – Titolo I	Taglio di percorso involontario senza vantaggio in P.S., Enduro Country, Enduro Sprint, Enduro Estremo	max 30
Art. 36 – Titolo I	Taglio di percorso involontario con vantaggio in termini di tempo in P.S., Enduro Country, Enduro Sprint, Enduro Estremo	Da 30 a 120
Art. 36 – Titolo I	Taglio di percorso volontario in P.S., Enduro Country, Enduro Sprint, Enduro Estremo	Da 120 a 300
Art. 41 – Titolo I	Arrivo in anticipo ad un C.O	60 (ogni Minuto)
Art. 41 – Titolo I	Arrivo in ritardo a un C.O	60 (ogni Minuto)
Art. 47 – Titolo I	Arrivo in ritardo alla linea di partenza	60 (ogni Minuto)

Art. 47 – Titolo I	Avviamento del motore nella A.P. prima del segnale di partenza	10
Art. 2.3 – Titolo III Art. 3.3 – Titolo III	Pilota non classificato in qualsiasi tipo di squadra al trofeo delle regini e trofeo delle regioni mini	120
Art. 12.3 – Titolo IV Art. 26.6 – Titolo VII	Partenza anticipata in Enduro Country e Enduro Estremo	120
Art. 6 – Titolo V	Partenza senza rispettare la numerazione in Enduro Sprint	Max 300
Art. 3 – Titolo VI	Partenza anticipata in P.S. Fast Enduro	60 (ogni 30 secondi)
Art. 12 – Titolo VIII	Ricevere aiuto esterno in Enduro Estremo	Max 600 o cancellazione giro

## Art. 2- Riepilogo Esclusione

	Descrizione
Art. 22 – Titolo I	Numero di telaio non corrispondente alle specifiche dichiarate dal costruttore
Art.24 – Titolo I	Sostituzione di qualsiasi parte punzonata
Art.24 – Titolo I	Minienduro: pilota non in grado di mantenere l'equilibrio seduto in sella
Art. 26 – Titolo I	Mancanza di una punzonatura o di punzonatura sostitutiva ufficiale o di incongruenza col numero di telaio dichiarato
Art. 26 – Titolo I	Irregolarità alla prova fonometrica dopo il terzo controllo durante la gara
Art. 26 – Titolo I	Mancata rispondenza dei dati dichiarati nella SPP
Art. 27.1– Titolo I	Ingresso nel P.C. con il motore acceso
Art. 27.1 – Titolo I	Toccare il motociclo di altri piloti nel P.C.
Art. 27.1 – Titolo I	Effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo in P.C.
Art. 27.1 – Titolo I	Avviamento del motore nel P.C.
Art. 27.1 – Titolo I	Fumare nel P.C.
Art. 27.1 – Titolo I	Rifornimento o effettuazione di riparazione tra l'ultimo C.O. e il P.C
Art. 27.2 – Titolo I	Lavoro nell'A.P. prima del segnale di partenza
Art. 28 – Titolo I	Taglio di percorso in trasferimento
Art. 28 – Titolo I	Mancato passaggio ad un C.O. o ad una P.S.
Art. 29 – Titolo I	Transito senza rispettare ordine cronologico di C.O. e/o P.S. e/o C.P.
Art. 30 – Titolo I	Alterare la tabella di marcia o di passaggio o utilizzare quella di un altro pilota

Art. 31 – Titolo I	Mancato passaggio ad un C.P.
Art. 34 – Titolo I	Quarta infrazione per partenza ritardata o anticipata in P.S.
Art. 34 – Titolo I	Minienduro: piloti che impiegano oltre 15 minuti per percorrere qualsiasi P.S.
Art. 36 Titolo I	Taglio di percorso volontario di particolare gravità in Prova Speciale, Enduro Country, Enduro Estremo
Art. 42 – Titolo I Art. 5 – Titolo VI	Arrivo in ritardo ad un C.O. o alla Partenza più di 15' dopo l'orario teorico
Art. 42 – Titolo I	Arrivo in anticipo ad un C.O. con oltre 5 minuti sul proprio orario teorico
Art. 42 – Titolo I	Ingresso in P.S. dopo l'orario di chiusura
Art. 44– Titolo I Art. 12 – Titolo VII	Aiuto esterno
Art. 45– Titolo I	Ricevere ricambi e/o attrezzi al di fuori dai C.O. con assistenza (Zona Box per Enduro Country, Enduro Sprint, Enduro Estremo)
Art. 45– Titolo I	Assistenza fuori dalle aree stabilite
Art. 45– Titolo I	Cambio di motociclo /o pilota
Art. 45– Titolo I	Pulizia di motocicli fuori dal CO con assistenza
Art. 45– Titolo I	Nascondere il motociclo sotto un riparo inaccessibile agli ufficiali di gara
Art. 45– Titolo I	Lubrificare la catena al di fuori delle zone di rifornimento
Art. 45– Titolo I	Effettuare lavori di saldatura (eccetto stagnatura)
Art. 45– Titolo I	Sostituzione degli pneumatici (ammessa solo all'ultimo C.O. del 1° giorno in gare di 2 giorni)
Art. 46– Titolo I	Rifornimento fuori dalle aree stabilite
Art. 46– Titolo I	Rifornimento con il motore acceso
Art. 46– Titolo I	Trasporto del carburante fuori del serbatoio
Art. 9 – Titolo II Art. 5 – Titolo VIII	Mancato versamento ammenda per non utilizzo targhe portanumero sponsorizzate
Art. 10 – Titolo IV	Cambio di pilota al di fuori dalla Zona Box
Art. 12.2 – Titolo IV	Presentarsi alla partenza dopo che il D.d.G. espone il cartello dei 4 minuti
Art. 3 – Titolo VI	Fast Enduro: partenza in P.S. non autorizzata a pilota in ritardo
Art. 16 – Titolo X	Mancata presentazione del pilota alle Verifiche Sportive
Da 1 a 17 Titolo X	Mancata rispondenza del motociclo al regolamento tecnico

## Art. 3- Riepilogo Tempistiche

Art.	Descrizione	Minuti	Decorrenza
Art. 27.1 – Titolo I	Ritiro dei motocicli da Parco Chiuso finale	5	Orario effettivo di arrivo ultimo pilota
Art. 27.1 – Titolo I	Motocicli in Parco Chiuso Finale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo arrivo ultimo pilota
Art. 27.1 – Titolo I	Motocicli in Parco Chiuso Iniziale sotto responsabilità dell'Organizzazione	30	Orario effettivo di partenza ultimo pilota
Art. 45– Titolo I	Sostituzione del silenziatore nelle gare di 2 giorni	30	Proprio orario di arrivo effettivo
Art. 47 – Titolo I	Ingresso dei piloti in Parco Chiuso Iniziale	5	Prima del proprio orario teorico di partenza
Art. 49 – Titolo I	Presentazione alle O.P. per ripartenza 2° giorno pilota ritirato nel 1° giorno	60	Proprio orario teorico d'arrivo
Art. 13 – Titolo II Art. 2.5 – Titolo III Art. 3.5 – Titolo III Art. 2 – Titolo VIII	Premiazione Campionati italiani e Trofei delle regioni Enduro Estremo	30	Orario effettivo di arrivo ultimo pilota
Art. 4 – Titolo IV Art. 4 – Titolo X	Enduro Country, Enduro Estremo– tempo massimo per terminare l'ultimo giro	30	Dall'arrivo del vincitore
Art. 12.2 – Titolo IV	Chiusura accesso all'allineamento Enduro Country	4	Prima della partenza

**Art. 4- AMMENZE da corrispondere con le modalità previste dal R.M.M.**

	Descrizione	Ammenda
Art. 5 – Titolo I	Numero sulla maglia diverso da quello di gara	€ 30
Art. 11– Titolo I	Perdita transponder (Enduro, MiniEnduro, Enduro Country, Enduro Sprint, Enduro Estremo)	Listino IVA compresa
Art. 22– Titolo I	Mancanza di targa originale / sostitutiva dopo il termine previsto per il ripristino	€ 30
Art. 27.1 – Titolo I Art. 45 – Titolo I	Mancanza o non conformità del tappeto	€ 50
Art. 27.3– Titolo	Infissione picchetti nel paddock – abbandono rifiuti nel paddock – mancanza di estintore al Paddock o co con rifornimento	da € 50 a € 500
Art. 28– Titolo I Art. 10 – Titolo VII	Meccanici e/o accompagnatori che circolano sul percorso di gara e/o zone limitrofe	da € 50 a € 500
Art. 33– Titolo I	Inosservanza delle regole del traffico	da € 50 a € 500
Art. 37– Titolo I	Effettuare ricognizione a piedi sulle PS prima del termine previsto	da € 50 a € 500
Art. 37– Titolo I	Modificare il tracciato delle PS	da € 50 a € 500
Art. 42– Titolo I	Continuare gara e P.S. dopo il ritiro della tabella causa F.T.M.	da € 50 a € 500
Art. 45– Titolo I	Utilizzo di idropulitrice per la pulizia del motociclo	€ 50
Art. 50– Titolo I	Piloti ritirati o non transitati ad un C.O. che fanno le P.S.	da € 50 a € 500
Art. 9– Titolo II	Mancato utilizzo targhe porta numero sponsorizzate	€ 500
Art. 12– Titolo II Art. 8 – Titolo VIII	Mancata presenza al podio	€ 100
Art. 14– Titolo X	Uso di occhiali con lenti a strappo non conformi	€ 50

**Art. 5- Bandiere**

1. Le bandiere possono essere sostituite da cartelli del medesimo colore. In ogni caso la misura minima deve essere 70 x 50 e la massima 80 x 100.

BANDIERA	SIGNIFICATO
NAZIONALE	segnale di partenza della gara
BIANCA	inizio C.O. con assistenza - E.C.ed Estremo inizio area assistenza
BIANCA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	inizio C.O. senza assistenza
GIALLA IMMOBILE	fine assistenza e rilevamento tempo ai C.O. - E.C. ed Estremo fine area di assistenza
BLU	segnalazione Controllo Timbro
GIALLA CON CROCE NERA DI SANT'ANDREA	fine C.O. senza assistenza e rilevamento tempo ai C.O.
SCACCHI BIANCHI E ROSSI	Fine Ps
GIALLA AGITATA (Enduro Country ed Estremo)	pericolo Enduro Country ed Estremo
VERDE (Enduro Country)	Schieramento completato (Enduro Country)
ROSSA (Enduro Country ed Estremo)	interruzione della gara
NERA CON DISCO ARANCIO (Enduro Country)	obbligo di sostituzione silenziatore
NERA (Enduro Country)	obbligo di fermarsi ai box nel giro successivo (squalifica)
SCACCHI BIANCHI E NERI (Enduro Country ed Estremo)	Arrivo (Enduro Country ed Estremo)

## TITOLO X- Norme Tecniche

**Art. 1- Definizione**

1. È definito motociclo un veicolo avente due ruote, traccianti sul terreno una sola traccia, azionato dalla propulsione di un motore e destinato al trasporto di una o più persone, compreso il conducente.
2. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, tranne che in casi momentanei ed in circostanze eccezionali.

**Art. 2- Misura Della Cilindrata**

1. La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro.
2. Il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza rappresentata dalla corsa, dello spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore.
3. Cilindrata =  $\frac{D^2 \times 3.1416 \times C}{4}$   
 $D$  = Diametro Cilindro  
 $C$  = la corsa del pistone
4. Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati al 1/100 di mm.
5. Il numero di cilindri in un motore è determinato dal numero di camere di combustione.
6. Se vengono utilizzate delle camere di combustione separate, esse devono essere connesse fra loro da un condotto non riducibile e di cui la sezione minima sarà almeno il 50% della sezione totale di ammissione.

**Art. 3- Parte Ciclistica**

1. E' proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, dei perni delle ruote, del forcellone oscillante. E' proibito altresì l'uso di qualunque lega leggera per i perni delle ruote.
2. L'utilizzo del titanio è permesso per la costruzione di bulloni e dadi.
3. Test chimici potranno essere effettuati sul campo di gara:
  - test magnetico (il titanio non è magnetico)
  - test dell'acido nitrico a 3% (il titanio non reagisce). Se si tratta di acciaio, la goccia lascerà una macchia nera.
  - la massa specifica di una lega di titanio è di 4,5-5, dell'acciaio di 7,5-8,7. La massa specifica può essere stabilita pesandone il pezzo e misurandone il suo volume in un vetro graduato riempito d'acqua.
  - In caso di dubbio, il controllo dovrà essere effettuato in un laboratorio di controllo di materiali.

**Art. 4- Protezioni Per Le Trasmissioni Aperte**

1. Dovrà essere installata una protezione in modo tale da impedire contatti accidentali con il pignone. La mezzaluna posta fra pignone e carter motore a protezione di quest'ultimo non è considerata protezione del pignone.
2. Dovrà essere installata una protezione in modo tale da evitare il contatto accidentale con la catena inferiore e la corona della ruota posteriore.

**Art. 5- Complessi Di Scarico**

1. I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo o dei tubi di scarico dei motocicli per una distanza minima di 30 mm. deve essere orizzontale e parallela all'asse longitudinale del motociclo (tolleranza + 10j) e non deve superare l'estremità del corpo del silenziatore per più di 5mm. Tutti i bordi taglienti devono essere arrotondati con un raggio minimo di 2mm.
2. L'estremità posteriore del tubo di scarico non deve oltrepassare la tangente verticale dello pneumatico.
3. Non è consentito l'uso di sistemi di controllo o parzializzazione meccanica, elettrica ed elettronica sui tubi di scarico e sui silenziatori. Qualsiasi sistema che modifichi, anche parzialmente, la fuoriuscita dei gas di scarico deve essere permanente.

**Art. 6- Manubrio**

1. La larghezza del manubrio deve essere minimo 600 mm. e massimo 850 mm.
2. Il manubrio deve essere munito di una protezione imbottita sulla barra trasversale.
3. I manubri senza barra devono essere muniti di una protezione imbottita situata in mezzo al manubrio che ricopre largamente i morsetti di fissaggio del manubrio.
4. Le estremità del manubrio devono essere chiuse con materiale solido o ricoperto di gomma.
5. È obbligatorio montare dei fermi (diversi dagli ammortizzatori di sterzo) che assicurino un minimo di spazio libero di 30 mm. tra il manubrio completo di leve ed il serbatoio, quando l'angolo di sterzata è massimo, per evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.
6. I morsetti di fissaggio del manubrio devono essere raccordati molto accuratamente e devono essere disegnati e realizzati in modo da evitare lo schiacciamento delle dita del pilota.
7. I paramani, se utilizzati, devono essere di materiale resistente alle rotture, avere una apertura permanente per la mano e possono essere fissati alle estremità del manubrio
8. E' vietata la riparazione per saldatura dei manubri in lega leggera.

**Art. 7- Leve di Manubrio e Pedali Di Comando**

1. Tutte le leve di comando (freni, frizione, ecc.) devono essere munite alle loro estremità di una sfera del diametro minimo di 16 mm.
2. Questa sfera deve essere inamovibile e far parte integrante della leva; può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm).

**Art. 8- Comando Dell'acceleratore**

1. Questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.
2. I motocicli devono essere equipaggiati di un interruttore o un bottone funzionante, che si trova sul manubrio (a portata di mano), che spenga il motore.

**Art. 9- Poggiapiedi**

1. I poggiapiedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.
2. Le estremità dei poggiapiedi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 16 mm.

**Art. 10- Freni**

1. Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni efficaci, uno su ciascuna ruota, che funzionino indipendentemente.

**Art. 11- Pneumatici E Cerchi**

1. Tutti gli pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg/cm<sup>2</sup> e ad una sezione dello pneumatico situata a 90° dal suolo.
2. Ogni modifica del cerchio od ai raggi di una ruota integrale (presso fusa, stampata, colata, ecc.) così come sono forniti dal fabbricante del cerchio o della ruota, o ad un cerchio tradizionale scomponibile solo che per i raggi, fermi o bulloni di sicurezza, è vietata, salvo che per le viti di sicurezza utilizzate per ancorare il pneumatico al cerchio; se a questo scopo, il cerchio è modificato, i bulloni, le viti, ecc. devono essere fissati.

**Art. 11.1- Pneumatici per motocicli da Enduro**

1. proibito l'uso di pneumatici con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti (ad eccezione di manifestazioni invernali approvate dalla S.T.S.).
2. Gli pneumatici a spatola detti "Scoops" (nervature radiali continue) sono vietati.
3. Devono essere fabbricati in conformità con le specifiche dell'Organizzazione Tecnica Europea dello Pneumatico e del Cerchio (ETRTO).
4. Gli pneumatici anteriore e posteriore, devono riportare sul fianco l'indice di carico con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a 45 e l'indice di velocità con una prescrizione di utilizzazione minima uguale a M.
5. Gli pneumatici devono riportare stampata sul fianco una sigla "E" accompagnata dal numero di identificazione del paese di omologazione. Sigla e numero devono essere cerchiati o riquadrati.
6. In alternativa, o in abbinamento all'omologazione "E" è ammessa la sigla "D.O.T". (Department Of Transportation), sempre stampata sul fianco dello pneumatico.
7. La profondità della scolpitura dello pneumatico posteriore nuovo, misurata ad angolo retto sulla superficie dello pneumatico, deve risultare al massimo di 13 mm.

**Art. 11.2- Pneumatici per motocicli 50 cc**

1. Gli pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 11.1 con esclusione del comma 7).

**Art. 11.3- Pneumatici per motocicli Enduro Country- Minienduro - Estremo**

1. Gli pneumatici devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. 11.1 con esclusione dei commi 4), 5), 6) e 7).

**Art. 11.4- Pneumatici chiodati**

1. L'utilizzo degli pneumatici chiodati sarà definito nel Regolamento Particolare della manifestazione. L'utilizzo degli pneumatici chiodati dovrà essere approvato dal Direttore di gara, in base allo stato del percorso.
2. Sono autorizzati solo gli pneumatici chiodati disponibili nelle reti commerciali e al dettaglio. Essi devono figurare nel catalogo del fabbricante di pneumatici o sui listini di vendita al pubblico.
3. Tutte le dimensioni dei chiodi, il loro numero, il metodo di montaggio, etc. devono essere conformi al codice della strada.

**Art. 12- Targhe Porta Numero**

1. Su ogni motociclo sono obbligatorie tre targhe porta numero che rispettino le seguenti specifiche:
  - una targa deve essere posta anteriormente, le altre devono essere fissate ai due lati del motociclo, rivolte verso l'esterno ed in posizione verticale;
  - devono essere fissate in modo da essere chiaramente visibili e non essere nascoste da alcuna parte del motociclo o del pilota in posizione di guida;
2. Ogni altra targa o marchio sul motociclo, che possa prestarsi a confusione con il numero valido deve essere tolto prima della partenza della gara.
3. I dati devono essere ben leggibili e, come il fondo, di colore opaco per evitare il riflesso dei raggi solari, le dimensioni minime delle cifre devono essere:
  - altezza: 70 mm
  - larghezza dei tratti: 20 mm
  - spazio tra le cifre: 5 mm

**Art. 13- Motocicli Pericolosi**

1. Il Pilota è responsabile della conformità del proprio motociclo alle norme di sicurezza secondo quanto previsto dal presente Regolamento.
2. I commissari di gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui la sicurezza del motociclo non dovesse risultare idonea i CdG potranno escludere il pilota dalla manifestazione.

**Art. 14- Indumenti- Calzature - Occhiali**

1. Durante la gara, i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezione in tessuto o in pelle (o di materiale equivalente): pantaloni lunghi, maglia e/o giacca a maniche lunghe, stivali fino al ginocchio e guanti.

2. Per tutti i piloti Minienduro e Cadetti è obbligatorio l'uso del para schiena o Back protector (omologazione CE EN 1621-2).
3. Il Dispositivo di Protezione Individuale deve essere indossato sotto la maglia da gara.
4. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento e dei dispositivi di protezione individuale, sono lasciati alla piena responsabilità del pilota, esonerando così la FMI e gli ufficiali di gara da qualsiasi responsabilità. I commissari di gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui la sicurezza non dovesse risultare idonea i CdG potranno escludere il pilota dalla manifestazione.
5. È vietato l'uso di occhiali con lenti a strappo a meno che abbiano un laccio di trattenimento, o sistema equivalente che ne impedisca la dispersione nell'ambiente. E' ammesso l'uso occhiali con "roll off" in cui la pellicola di plastica trasparente viene trattenuta all'interno del dispositivo e non buttata. La penalità per la violazione è un'ammenda di 50,00 €.

#### **Art. 15- Casco**

1. Durante le gare di enduro, i piloti devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente, in buono stato ed in conformità con le norme vigenti, di tipo P (integrale).
2. Quando un pilota è in sella ad un motociclo, il suo casco deve essere correttamente fermato con cinturino.
3. Il solo responsabile di quanto prescritto dai commi precedenti è il pilota.

#### **Art. 16- Verifiche**

1. Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i piloti dovranno personalmente essere presenti.
2. Ogni partecipante, che non si presenti personalmente alle verifiche sportive, sarà escluso dalla manifestazione.
3. Ai controlli di fine gara, per ciascun motociclo possono presenziare due persone compreso il pilota.

#### **Art. 17- Controlli Fonometrici**

1. Per quanto non previsto dal presente Regolamento si rimanda al Regolamento "Controlli Fonometrici", annualmente approvato dal Consiglio Federale.

#### **Art. 18 Dispositivi Video**

1. Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. L'Organizzatore della manifestazione, o il Promotore del Campionato, possono richiedere al DdG l'autorizzazione per alcuni piloti al montaggio e all'uso di tali dispositivi a scopo commerciale e/o promozionale. Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video non autorizzati dal DdG è punito come una inosservanza degli obblighi dei piloti.
2. Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.