

# Motorally

Annesso IV R.M.M.



# MOTORALLY

## PARTE PRIMA

### NORME GENERALI

#### ART. 1 - DISPOSIZIONI GENERALI

##### ART. 1.1 – ACCETTAZIONE REGOLAMENTI F.M.I.

Per il solo fatto dell'iscrizione, ciascun pilota dichiara di conoscere ed accettare le disposizioni del presente Regolamento di Specialità, le normative del R.M.M. e suoi annessi, le disposizioni del Regolamento Particolare di Gara, le norme del Regolamento di Giustizia; il CODE F.I.M. e U.E.M., per le gare a calendario internazionale.

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

##### ART. 1.2 – PUBBLICITA'

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

In mancanza di tale mandato Federale la gestione sarà demandata per il C.I.M.R., C.R.T.T. e CI "Baja" al Comitato Motorally.

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

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

Ai piloti è concesso apporre liberamente qualsiasi tipo di pubblicità sul loro motociclo, purché non si vada oltre i limiti della pubblica decenza (immagini, frasi o parole oscene od offensive) e non usurpi i diritti riservati al Comitato Motorally o all'organizzazione.

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

##### C.I.M.R.

- tabelle portanumero del motociclo;

##### C.R.T.T. E "BAJA":

- pettorale pilota (se previsto);

- tabelle portanumero motociclo;

- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ogni lato del serbatoio;

- cm 9 X 5 sulla metà anteriore di ciascuna fiancata porta numero

Nel caso che l'organizzazione preveda un pettorale (o porta numero da applicare all'abbigliamento di gara) il pilota è obbligato ad indossarlo per tutta la durata della gara; in caso di danneggiamento, il pilota deve chiederne la sostituzione all'organizzazione.

E' rigorosamente vietato coprire il pettorale o i portanumero con altri sponsor o adesivi.

##### ART. 1.3 – DIRITTI PUBBLICITARI E D'IMMAGINE

I concorrenti, riconoscendo che dalla partecipazione alle gare possono trarre un beneficio per la propria immagine, consentono espressamente con l'i-

scrizione alla manifestazione, che gli organizzatori dispongano del diritto esclusivo di utilizzazione del loro nome e della loro immagine individuale per tutto quello che concerne la loro partecipazione alla gara, così come il diritto di utilizzare le immagini della gara stessa.

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

#### **ART. 1.4 – VIOLAZIONE DEGLI OBBLIGHI SULLA PUBBLICITÀ**

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

#### **ART. 1.5 – ISCRIZIONE SQUADRE**

Le Squadre di Team Indipendenti o Industria dovranno essere regolarmente affiliate alla F.M.I..

Le iscrizioni delle squadre devono essere effettuate durante le O.P. e sino a 30 minuti prima della partenza è possibile modificare la composizione della squadra.

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

- denominazione della squadra;
- numero di affiliazione alla F.M.I.;
- sede legale e numero di telefono;
- codice della gara, cognome e nome del pilota, (eventuale Moto Club di affiliazione), classe di appartenenza di ogni elemento della squadra.

#### **ART. 1.6 - COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE**

Le squadre di Moto Club, di Team Indipendenti o di Industria possono avere nella propria composizione piloti delle stesse classi e categorie. Un pilota già iscritto in una squadra di Team Indipendenti o di Industria non può far parte di una squadra di Moto Club e viceversa.

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

Le squadre di Moto Club saranno iscritte e chiamate nelle classifiche con il nome proprio del Moto Club, così come registrato presso la F.M.I., senza alcun'aggiunta, e devono comprendere da un minimo di tre piloti ad un massimo di quattro piloti partenti, di almeno due cilindrature differenti ed appartenenti allo stesso Moto Club.

Le squadre di Team devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti partenti, di almeno due cilindrature differenti.

La composizione della squadra del Team, più due riserve, dovrà essere la stessa per tutto il Campionato Italiano Motorally e per tutto il Campionato Italiano Raid TT (le squadre possono essere differenti in ognuno dei due campionati) e dovrà essere comunicata alla prima prova del Campionato Italiano.

Le riserve saranno inserite nella squadra solo in caso d'assenza dalla gara di uno o più titolari.

Le squadre di Industria o Marca Motociclistica devono comprendere motocicli della stessa Marca e devono comprendere da un minimo di tre ad un massimo di quattro piloti di almeno due cilindrature differenti.

Tutti gli iscritti ad una squadra contribuiranno al punteggio utile per la classifica, senza scarti.

I piloti di ogni squadra, escluse quelle dei Team, possono essere sostituiti ad ogni gara.

#### **ART. 1.7 – ROAD-BOOK (RB)**

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

**Il RB di gara è di esclusiva proprietà del Moto Club organizzatore ed è concesso in uso ai concorrenti limitatamente alla durata della giornata di gara.**

In sede di verifica licenza la stessa verrà trattenuta come cauzione per la restituzione del RB al termine della giornata: la mancata restituzione del RB completo in tutte le sue parti, comporterà l'applicazione di una ammenda pari a **€ 350. (Reg. Disciplinare RMM)**

Ogni pilota deve ritirarlo personalmente entro il termine previsto dal R.P.

**Il RB è incontestabile.**

Il porta R.B. ad avvolgitore è obbligatorio per essere ammessi alla partenza ed il R.B. deve essere montato in modo corretto. **E' ammesso l'uso di Porta RB elettronici.**

**I RB dovranno avere le dimensioni di cui all'allegato 1 e la simbologia e la grafica utilizzata dovrà essere quella fornita dal Comitato Motorally con apposito software.**

#### **ART. 1.8 – BRIEFING**

La presenza alla consegna del RB e al Briefing è obbligatoria per tutti i concorrenti.

Il luogo e l'orario devono essere riportati sul R.P. ed esposti in bacheca.

Il Briefing si svolge in un ambiente adeguato almeno 1 ora prima dell'orario di partenza del primo pilota con consegna del RB nella mezz'ora precedente.

In caso di modifiche o correzioni al RB originale, queste devono essere trasmesse in forma scritta, direttamente ai piloti o affisse in bacheca.

#### **ART. 1.9 - PARTENZE**

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

I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza, che dovrà avvenire a motore spento. La partenza a spinta non sarà penalizzata.

#### **ART. 1.10 – RIFORNIMENTI**

I rifornimenti di carburante, olio ed acqua devono essere effettuati nelle zone di assistenza (P.A./A.A.) o nelle stazioni di servizio lungo il percorso. La distanza massima tra i rifornimenti non deve superare i 90 km.

#### **ART. 1.11 - DOTAZIONE DI SICUREZZA**

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

**Tale dotazione potrà essere verificata in ogni momento dai CdG. In caso di mancanza si applica la sanzione di 10 (dieci) minuti di penalità.**

#### **ART. 1.12 – CONTROLLI**

Al fine di verificare la stretta osservanza dell'itinerario predisposto dall'organizzazione ed indicato nel RB, solo per il quale ha ottenuto il relativo nulla osta, ed al fine di verificare l'osservanza delle medie di marcia imposte, sono previsti, all'inizio, lungo il percorso ed alla fine, delle postazioni di controllo segnalate o segrete.

Tali controlli permettono inoltre al D.d.G. di verificare il regolare svolgimento della manifestazione.

I segnali utilizzati per indicare tali postazioni sono indicati nell'allegato 3.

In ogni caso il pilota deve osservare scrupolosamente il percorso indicato dal R.B. e transitare nelle località e nei punti-percorso in esso indicate; il mancato passaggio in uno di questi, qualora sia stato constatato visivamente da

un Ufficiale di Percorso, equivale ad un taglio di percorso ed a un timbro mancato e comporta la relativa penalità.

#### ART. 1.13 – CONTROLLO ORARIO (CO)

I Controlli Orari sono indicati nella T.C. e servono a controllare il rispetto da parte dei piloti, degli orari imposti per la percorrenza di un certo tratto di percorso.

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

I piloti devono transitare al C.O. al minuto intero previsto.

La procedura di verifica ha inizio dopo che il mozzo della ruota anteriore abbia superato la linea del cartello giallo che delimita l'entrata nel C.O..

L'apposizione dell'orario di transito sulla T.C. sarà effettuata solamente quando il pilota con il motociclo si troverà nelle immediate vicinanze del tavolo del C.O.

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

Esempio:

- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.01.59" – nessuna penalità;  
- tempo teorico 10.01' – tempo di transito 10.02.00" – un minuto di penalità.  
Il tempo impiegato nell'operazione di controllo non è in alcun modo neutralizzabile.

I piloti devono sempre rispettare il tempo di percorrenza stabilito dalla T.C. tra un C.O. ed il successivo; ogni minuto di ritardo o di anticipo corrisponde ad un minuto di penalità oltre la tolleranza.

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

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

#### ART. 1.14 – CONTROLLO A TIMBRO (CT)

Serve a verificare che i piloti percorrano l'itinerario previsto dal RB di gara.

I C.T. devono essere segnalati dall'apposita cartellonistica (vedi allegato 3) Ogni C.T. deve essere presidiato da almeno due U.d.P. che provvederanno all'apposizione del timbro sulla T.C. o sul Cartellino dei timbri del pilota (che è sempre obbligato a fermarsi), ed a compilare il Foglio Cronologico di Passaggio.

I C.T. sono segreti e la loro dislocazione e numero non possono essere divulgati.

Al pilota che non si ferma o non si preoccupa di fare punzonare il cartellino., o che comunque risulta mancante ad un passaggio di un C.T., confermato dal cronologico redatto dagli U.d.P., viene applicata la relativa penalità.

La T.C. o il Cartellino non verranno timbrati ai piloti che si presenteranno al C.T. nel senso di marcia contrario a quello previsto dal R.B..

Se un pilota smarrisce il cartellino, dovrà farsi apporre il timbro o la punzonatura sulla T.C., in caso di omissione ciò comporterà una penalità di 5 (cinque) minuti nelle gare del C.I.M.R. e di dieci (10) minuti nelle gare di C.I.R.T.T. e "Baja".

#### ART. 1.15 – CONTROLLO VOLANTE (CV)

Possono essere istituiti lungo il percorso dei Controlli Volanti (CV) di passaggio. I controlli possono essere gestiti da UdP o componenti RMG. Il riscontro dei transiti deve essere documentato dal Foglio Cronologico di Passaggio debitamente compilato e firmato. I CV non sono segnalati.

Il mancato riscontro di passaggio equivale ad un timbro mancato e comporta la relativa penalità.

#### ART. 1.16 – CONTROLLO ROAD-BOOK

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

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

I controlli potranno avvenire sia nei trasferimenti sia in Prova Speciale.

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

Al punto di controllo i piloti dovranno avere l'esatta posizione del RB, con una tolleranza di due note di scarto in più o in meno rispetto alla posizione che lo stesso avrebbe dovuto avere all'atto del controllo.

I piloti che non saranno trovati in regola o che non si fermeranno alla verifica, saranno penalizzati di 15 (quindici) minuti primi nel tempo complessivo di gara o tappa.

I piloti che al controllo avessero il Porta road-book in panne, dovranno dimostrare sul posto tale problema meccanico (che verrà segnalato), ma dovranno averlo risolto all'eventuale controllo successivo.

Per "panne al porta road book", si intende un problema tale da impedire al RB di avanzare in qualsiasi modo, compreso quello manuale.

Sarà considerata "panne" anche la rottura del rotolo cartaceo del RB, ma il pilota dovrà ripararlo nel punto di controllo RB, e ripartire solo dopo averlo sistemato.

#### ART. 1.17 – PROVE SPECIALI (PS)

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

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

Le P.S. si svolgono su terreni o strade chiuse al traffico.

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

Le P.S. si suddividono in due categorie:

- fettucciate (cross country)
- in linea di navigazione

#### ART. 1.18 – ERRORI DI PERCORSO E RIENTRO NELLE P.S. IN LINEA

**Il rientro nel percorso di gara in seguito ad un errore di navigazione dovrà avvenire a velocità ridottissima e con la massima cautela. Il pilota è inoltre tenuto, in questa fase, a rispettare le segnalazioni e le indicazioni degli Ufficiali di Percorso (UdP) dislocati sul posto. La mancata osservanza di queste disposizioni comporta una ammenda di € 300 (Reg. Disciplinare RMM)**

#### ART. 1.19 - ASSISTENZA TRA PILOTI

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

In ogni caso il pilota deve riprendere la gara regolarmente.

**Il mancato soccorso, rilevato a mezzo del cronologico di passaggio o con qualsiasi altro mezzo, comporta una ammenda di € 300. (Reg. Disciplinare RMM).**

**ART. 1.20 – INTERVENTO E SOCCORSO MEDICO IN PS**

Nei casi di urgente necessità è possibile l'intervento, a PS in corso, dei medici di servizio con i mezzi in dotazione. L'intervento dovrà essere autorizzato dal Capoprova coadiuvato da un responsabile RMG e avvenire con modalità tali da salvaguardare la sicurezza dei piloti ancora impegnati nella PS.

**ART. 1.21 – PROVA DEL PERCORSO**

E' assolutamente vietato ai piloti iscritti ad una gara provare o visionare, a piedi o con qualsiasi altro mezzo, il percorso di gara e le Prove Speciali in linea, a partire da 60 giorni prima della gara. L'organizzazione, al fine di evitare abusi, dovrà predisporre un'adeguata sorveglianza sul percorso e tenere segreto il percorso ed il R.B. fino al momento del Briefing.

I piloti che mancheranno a tale norma saranno esclusi dalla gara.

Le PS Fettucciate possono essere visionate e percorse, a piedi, prima della gara.

**ART. 1.22 – TEMPO MASSIMO DI RITARDO**

Il tempo massimo di ritardo è di 60 (sessanta) minuti e scade sia ai C.O., sia all'arrivo dopo il tempo teorico assegnato ad ogni pilota.

Per la classe 50, ricorrendone i presupposti, il D.d.G., può elevare il tempo massimo di ritardo a 90 (novanta) minuti.

Trascorso il tempo massimo di ritardo, il pilota viene escluso dall'ordine di arrivo della giornata di gara o tappa.

**ART. 1.23 – RITIRO**

I piloti che per qualsiasi motivo sono costretti al ritiro sono tenuti a comunicarlo il più presto possibile alla Direzione Gara tramite il numero di telefono "SOS RALLY"

La comprovata inosservanza al presente articolo, comporta una ammenda di € 300 (Reg. Disciplinare RMM)

**ART. 1.24 - PREMI**

Ogni gara dovrà essere dotata di premi di merito per:

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

L'organizzazione può mettere in palio, oltre ai premi di merito, un montepremi in danaro o in natura specificato nel R.P.

**ART. 1.25 – UFFICIALI DI PERCORSO (UdP)**

E' considerato U.d.P. qualunque persona maggiorenne, tesserata della F.M.I. per l'anno in corso, che sia indicata in questa mansione dal D.d.G.

**ART. 1.26 – RALLY MANAGING GROUP (RMG)**

Il Rally Managing Group (RMG) è il braccio operativo del Comitato Motorally sui campi di gara. E' costituito da membri del Comitato Motorally e da persone di comprovata esperienza e capacità del settore rally.

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

**PARTE SECONDA****DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER CAMPIONATI****ART. 2 – CAMPIONATO ITALIANO RAID TUTTO TERRENO**

Il Campionato Italiano Raid Tutto Terreno (CIRTT) è costituito da due prove di quattro giornate di gara ciascuna (una giornata per Operazioni Preliminari e Prologo + tre tappe)

Per la sua validità occorre che si siano svolte almeno tre giornate di gara (tappe) che abbiano assegnato il punteggio previsto.

**ART. 2.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI**

Vale art. 3.1

**ART. 2.2 - COSTITUZIONE DELLE CLASSI**

Vale art. 3.2

**ART. 2.3 – PROTOCOLLO PER ORGANIZZATORI PROVE RAID T.T.**

I Moto Club Organizzatori delle Prove di CIRTT dovranno sottoscrivere un protocollo di intesa nel quale saranno indicati esattamente ruoli, diritti e doveri delle parti interessate: Moto Club Organizzatore, Società di Immagine incaricata e Comitato Motorally FMI.

Il MotoClub Organizzatore si impegna così a rispettare gli standard minimi imposti dal Comitato Motorally riguardo al percorso di gara e alla gestione della manifestazione.

Il tetto massimo della quota individuale di iscrizione è fissato in € 150 per giornata di gara.

Nella quota è compreso l'utilizzo di un'area attrezzata (Paddock) con acqua, corrente elettrica e servizi igienici. Gli Assistenti accreditati nella medesima area dovranno versare una quota di € 20 al giorno.

**ART. 2.4 – PROLOGO**

**Il Prologo è una prova speciale con le caratteristiche di cross-country e/o prova spettacolo che determina unicamente l'ordine di partenza della prima tappa.**

Il Prologo non può essere conteggiato nella lunghezza totale del percorso della manifestazione, non può dar luogo a nessun tipo di penalità oraria ed i tempi registrati non possono essere sommati al tempo totale di gara.

Possono essere invece comminate penalità dovute per infrazioni al presente Regolamento, alle N.S.S., al R.d.G. ed al C.d.S..

L'assegnazione dei numeri di gara e il conseguente ordine di partenza del Prologo sarà effettuato dall'Organizzatore tenendo conto della notorietà dei piloti partecipanti e/o dell'ultima classifica nota.

**ART. 2.5 - ORDINE DI PARTENZA**

I primi 15 classificati nel Prologo partiranno a posizioni invertite nella prima tappa (il 15° per primo, il 1° come quindicesimo partente) Dal 16° classifica in poi i piloti partiranno secondo l'ordine di classifica effettivo del prologo. L'ordine di partenza delle tappe successive sarà determinato dalla classifica assoluta della tappa precedente.

**ART. 2.6 – PARCO CHIUSO**

Dall'inizio delle O.P. fino all'orario di partenza della prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito dei reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso.

**ART. 2.7 - ASSISTENZA**

I piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i Parchi Assistenza (PA) di inizio e fine tappa e le Aree di Assistenza (AA) lungo il percorso e specificate sul

RB di gara. Le A.A. saranno considerate come P.A., pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il P.A., quando sono all'interno di esse.

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

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;
- seconda infrazione = penalità forfettaria.

#### ART. 2.8 – VEICOLI E PERSONALE DI ASSISTENZA

All'atto delle O.P. verrà consegnata una targa di riconoscimento per il veicolo di assistenza, il cui costo è compreso nella tassa d'iscrizione. Le targhe supplementari avranno un costo indicato sul R.P. della manifestazione ed approvato dal Comitato Motorally.

I veicoli di assistenza dovranno esporre la targa di riconoscimento messa a disposizione dell'organizzazione, con la quale sarà permesso parcheggiare nei Parchi Assistenza, e di intervenire nelle zone o nelle Aree Assistenza ufficiali.

I veicoli che non esporranno la targa assistenza ufficiale di riconoscimento non saranno autorizzati a prestare assistenza.

Se un veicolo privo della targa assistenza ufficiale presterà assistenza di qualsiasi tipo (es. consegnando ricambi od utensili) ad un concorrente, questo verrà penalizzato nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;
- seconda infrazione = penalità forfettaria.

Uguale penalizzazione sarà inflitta al pilota che avrà usufruito di assistenza di qualunque tipo (es. interventi sul veicolo, rifornimento di carburante, ecc.), ad eccezione di quella medica, prestata da personale non autorizzato.

L'utilizzo di camper, roulotte o altri mezzi non iscritti alla gara ma presenti nelle aree di Parco Assistenza e non autorizzati, sarà considerata come assistenza illegale.

Tutto il personale di assistenza autorizzato dall'organizzazione potrà circolare a bordo dei veicoli di assistenza, accedere ai Parchi Assistenza ed intervenire sui veicoli in corsa nelle zone o Parchi Assistenza autorizzati.

#### ART. 2.9 – PENALITA' FORFETTARIA

Questa penalità, prevista solo per il C.I.R.T.T. e "Baja", permette al pilota costretto al ritiro o escluso dalla gara di continuare la stessa in condizioni di gara normale, sia pure fortemente penalizzato.

Il tempo base della penalità forfettaria è di 2 (due) ore oltre al tempo dell'ultimo pilota classificato nella tappa.

I piloti saranno esclusi dalla gara quando abbiano accumulato un numero di penalità forfettarie pari al numero di giorni di gara meno uno (es. gara di 5 giorni - quattro penalità forfettarie = esclusione).

La penalità forfettaria, stabilita come sopra, sarà applicata nei seguenti casi:

- assenza di C.O./ C.V./ C.T.;
- mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.;
- fuori tempo massimo in P.S.;
- fuori tempo massimo al C.O.

In tutti gli altri casi la penalità forfettaria verrà aggiunta al risultato ottenuto dal pilota nella tappa in oggetto.

La penalità forfettaria sarà applicata massimo una volta per tappa. Il pilota che incorrerà in più di una penalità forfettaria sarà penalizzato solo per l'infrazione più grave commessa.

Durante tutta la gara i piloti potranno essere assoggettati una sola volta alla penalità di 30 (trenta) minuti; alla seconda penalità di questo tipo verrà comunque applicata la penalità forfettaria.

Il pilota penalizzato con la penalità forfettaria nella tappa, non prenderà punti nella classifica di Campionato per la tappa in oggetto.

#### ART. 2.10 – GRADUAZIONE DELLE PENALITA'

##### AI FINI DELL'APPLICAZIONE DELLA PENALITA' FORFETTARIA

Ai fini dell'applicazione della penalità forfettaria, le infrazioni sono graduate così come riportate nel seguente prospetto:

- a) infrazioni che comportano l'applicazione di 30 (trenta) minuti di penalizzazione:
  - assistenza lungo le Prove Speciali (anche se prestata da mezzi e persone autorizzate);
  - assistenza al di fuori delle aree di assistenza autorizzate (P.A.), anche se prestata da mezzi e persone autorizzate;
  - assistenza fornita da persone o mezzi non autorizzati sia dentro che fuori le A.A. autorizzate;
- b) infrazioni di massima gravità che comportano l'applicazione della penalità forfettaria, nel caso di seconda infrazione del tipo a) rilevata e contestata:
  - assistenza lungo le Prove Speciali (anche se prestata da mezzi e persone autorizzate);
  - assistenza al di fuori delle aree di assistenza autorizzate (P.A.), anche se prestata da mezzi e persone autorizzate;
  - assistenza fornita da persone o mezzi non autorizzati;
- c) infrazioni di massima gravità che comportano l'applicazione della penalità forfettaria:
  - assenza di timbri di C.O./ C.V./ C.T.;
  - mancato passaggio I.P.S. o F.P.S.;
  - fuori tempo massimo in P.S.;
  - fuori tempo massimo al C.O.

#### ART. 3 – CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY

**Il Campionato Italiano Motorally è costituito da 8 prove della durata di un giorno.**

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

##### ART. 3.1 – CLASSI E MOTOCICLI AMMESSI

A - 50	motocicli fino a 50 cc ( <b>per piloti nati nel 1990 o successivamente</b> )
B - 125	motocicli fino a 125 cc 2 tempi e fino a 250 cc 4 tempi
C - 250	motocicli 2 tempi oltre 125 cc
D - 450	motocicli 4 tempi oltre 250 cc e fino a 450 cc
E - 600	motocicli 4 tempi oltre 450 cc e fino a 700 cc
F - Marathon	motocicli di serie come da elenco (allegato 2)
G - 1000	motocicli 4 tempi oltre 700 cc e pluricilindrici oltre <b>599 cc</b>
Femminile	riservata a partecipanti di sesso femminile <b>inserite nelle diverse classi</b>

##### ART. 3.2 – COSTITUZIONE DELLE CLASSI

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

La classe femminile sarà considerata costituita con almeno tre concorrenti verificate.

Nel caso una classe non risultasse costituita per penuria di concorrenti, i piloti iscritti nella stessa verranno inclusi nella classe immediatamente supe-

riore con le seguenti eccezioni:

**mancata costituzione della classe 1000 - i piloti verranno inclusi nella classe Marathon;**

mancata costituzione della classe Marathon i piloti verranno inclusi nelle classi relative alla cilindrata ed al tipo di motociclo

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

I piloti che abbiano conseguito una vittoria finale di classe negli ultimi 5 anni di CIMR o che si siano classificati, nel medesimo periodo, nei primi 5 posti della classifica assoluta, non possono partecipare alla classe Marathon.

#### ART. 3.3 – PARTENZE

L'Ordine di Partenza sarà così stilato:

- Piloti Prioritari, 50, 125, 250, 450, 600, **Marathon, 1000.**

Nei Piloti Prioritari rientrano i primi **50 (cinquanta)** della classifica assoluta della prova precedente. Solo per la prima gara dell'anno saranno Piloti Prioritari **tutti coloro che figurano nella classifica assoluta finale 2007.**

I primi 10 classificati del CIMR 2007 (Top Ten) saranno Piloti Prioritari per tutte le gare di campionato.

Potranno inoltre essere inseriti tra i Piloti Prioritari quei piloti che nel passato abbiano vinto un Campionato Italiano Assoluto Motorally o Raid TT, o, ad insindacabile giudizio del Comitato Motorally, quei piloti che, per risultati nelle discipline fuoristradistiche si siano distinti in maniera eccezionale.

I Piloti Prioritari partono con un intervallo di un minuto primo uno dall'altro. **Partenze di due piloti al minuto per tutti gli altri. Solo in caso di un numero di partenti superiore a duecento e/o a discrezione della Direzione Gara, la singola partenza ad ogni minuto potrà essere limitata ai primi 30 Prioritari.**

#### 3.4 - NUMERI DI GARA

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

- da 1 a 10 – Top Ten. Manterranno lo stesso numero di gara relativo al loro piazzamento del campionato 2007 per tutto l'anno (numeri fissi)

**da 11 a 79 — Piloti Prioritari**

**da 80 a 99 – classe A-50**

da 100 a 199 – classe B-125

da 200 a 299 – classe C-250

da 300 a 399 – classe D-450

da 400 a 499 – classe E-600

**da 500 a 599 – classe F-Marathon**

**da 600 a 699 – classe G-1000**

**Nelle singole classi, l'assegnazione del numero di gara sarà corrispondente alla cronologia di ricezione delle iscrizioni.**

#### ART. 3.5 – PARCO CHIUSO

Alla fine di ogni giornata di gara tutte le moto giunte all'arrivo saranno soggette al regime di parco chiuso per 30 (trenta) minuti dall'orario di arrivo dell'ultimo concorrente che non sia giunto fuori tempo massimo. La mancata osservanza del P.C. comporta l'esclusione dalla classifica della giornata.

Al PC avranno accesso soltanto i piloti e limitatamente al tempo strettamente necessario per depositarvi il proprio motociclo e riprenderlo alla scadenza dello stesso.

Nessun'altra persona, ad eccezione dei Commissari di Gara, del D.d.G. e degli Ufficiali di Gara, a ciò preposti, potranno accedere al P.C..

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

#### ART. 3.6 – CLASSIFICHE

Le classifiche finali di gara saranno espresse in ore, minuti, secondi e centesimi.

Sia ai fini della gara che per il Campionato, ogni giornata di gara avrà validità come prova singola, pertanto i piloti, se classificati nei primi quindici, prenderanno punteggi in ogni giornata di gara.

Alla fine di ogni giornata di gara dovranno essere redatte le seguenti classifiche:

Assoluta generale; classe A-50, classe B-125, classe C-250, classe D-450, classe E-600, classe G-1000, classe Marathon, classe Femminile, Trofeo 125 4t, **Trofeo Veterani «Memorial Marco Badiali»**, Squadre Motoclub, Squadre Team Independenti, Squadre Industria.

#### ART. 3.7 - PENALITA'

Il mancato riscontro di passaggio ad un Controllo a Timbro o ad un Controllo Volante comporta una penalità di 60 minuti primi. Identica penalità comporta il mancato passaggio nelle località e nei punti-percorso previsti dal RB di gara, qualora sia accertato visivamente da un UdP.

Il mancato transito ad un Controllo Orario comporta l'esclusione dalla gara. La perdita della TC comporta una penalità di 5 (cinque) minuti primi.

#### ART. 3.8 – CONTRIBUTO FEDERALE

Il Comitato Motorally utilizzerà il contributo federale previsto, a copertura delle seguenti spese:

- verifica RMG del percorso di gara prima e dopo la stampa del RB;
- collaborazione RMG per la Segreteria prima e durante la gara;
- compenso, rimborso spese viaggio, vitto e alloggio dei medici RMT deputati a seguire l'intero campionato;
- vitto e alloggio del personale responsabile del Centro Classifiche;
- rimborso spese viaggio e soggiorno del personale RMG e Comitato Motorally che collaborano con il Moto Club per la gestione del percorso e delle PS durante la gara.

#### ART. 3.9 – TROFEI 2008

All'interno del CIMR 2008 sono istituiti i seguenti Trofei:

- **Trofeo 125 4T**

**Aperto a piloti di ogni età con motocicli fino a 125 4 tempi partecipanti al CIMR ed inseriti nella classe B-125.**

- **Trofeo Veterani - Memorial «Marco Badiali»**

**Aperto a piloti nati negli anni 1958 e precedenti partecipanti al CIMR inseriti nelle diverse classi.**

#### ART. 4 – CAMPIONATO ITALIANO BAJA

Il Campionato Italiano "Baja" è costituito da un minimo di due prove di più giorni (con un massimo di quattro giornate di gara per ogni prova) iscritte regolarmente a calendario ed organizzate nel rispetto delle norme del presente Regolamento.

Nei quattro giorni di gara sono compresi:

- Verifiche amministrative e tecniche
- Il prologo (se previsto nel R.P.)
- La gara
- Il podio e la cerimonia finale di premiazione.

#### ART. 4.1 - CLASSI

Ai fini del C.I. "Baja" vengono stabiliti i seguenti gruppi di motocicli:

- GRUPPO A: costituito dai motocicli delle classi 125, 250, 450, 600;
- GRUPPO B: costituito dai motocicli della classe 1000 e Marathon
- GRUPPO K: costituito dai motocicli della classe QUAD

L'ordine di partenza verrà stabilito, per la prima tappa, secondo la progressione dei numeri assegnati dall'organizzazione tenendo conto dei gruppi e del valore sportivo dei piloti ad essi appartenenti, oppure in relazione al piazzamento ottenuto durante il prologo - se previsto - il cui tempo non andrà aggiunto a quello totale della gara.

L'ordine di partenza dovrà tenere conto della seguente successione di classi:  
- 125, 250, 450, 600, 1000 e Marathon, classi quad.

L'ordine di partenza per la seconda tappa sarà secondo l'ordine della classifica assoluta della tappa precedente, tenendo però conto della seguente successione:

- motocicli a due ruote, quad.

I conduttori, prima di ogni tappa e dell'eventuale prologo, riceveranno il R.B. e la tabella di marcia riportante gli orari teorici di passaggio ai controlli. Il percorso indicato dal R.B. sarà l'unico ritenuto valido dall'organizzazione, tranne quei casi ove per cause di forza maggiore il D.d.G. abbia modificato tutto o in parte il percorso previsto.

La violazione alla precedente norma comporterà l'esclusione dalla tappa.

I conduttori partiranno 1 (uno) alla volta con un intervallo di 1 (uno) minuto tra un pilota ed il successivo. L'organizzazione si riserva di modificare l'intervallo di partenza, dandone avviso ai piloti con l'affissione del comunicato all'albo di gara e comunicandolo al briefing.

L'intervallo di partenza tra le classi moto e quad sarà di 5 (cinque) minuti e questo tempo non potrà essere modificato in nessun caso.

Il conduttore che non si presenterà al controllo di partenza all'ora fissata, potrà essere autorizzato a partire dopo che i C.d.G. avranno verificato le condizioni del mezzo ed eventualmente l'idoneità fisica tramite visita medica. Il suo ritardo sarà calcolato come penalità in rapporto la suo orario teorico di partenza.

Il ritardo massimo consentito alla partenza è di 15 minuti. Oltre tale termine sarà considerato come abbandono da parte del pilota o dell'equipaggio (anche se il ritardo è imputabile ad un solo membro), e comporterà l'esclusione dalla giornata di gara.

I conduttori non potranno avviare il motore nella zona di partenza, che dovrà avvenire a motore spento. Il D.d.G. potrà autorizzare i motocicli di notevole peso e quelli a tre e quattro ruote a raggiungere la zona di partenza a motore acceso, se questa è prevista da un podio sopraelevato. La partenza avverrà comunque a motore spento.

La partenza a spinta non sarà penalizzata.

#### **ART. 4.2 – PARCO RIORDINO**

I riordinamenti servono a ridurre gli intervalli più o meno importanti che si sono potuti creare tra i piloti a seguito di ritardi o ritiri.

All'arrivo al P.R. i piloti dovranno consegnare la tabella di marcia ai cronometristi e da questi riceveranno istruzioni sulla loro ora di partenza.

Tutti i motocicli dovranno essere portati immediatamente al P.C. predisposto dall'organizzazione.

L'ordine di partenza sarà uguale a quello di arrivo al P.R.

#### **ART. 4.3 - ASSISTENZA**

I piloti potranno beneficiare di assistenza esclusivamente nelle zone previste dall'organizzazione. Queste zone saranno i P.A. di inizio e fine tappa, le aree di A.A. lungo il percorso e specificate sul R.P. di gara. Le A.A. saranno considerate come P.A., pertanto i concorrenti dovranno attenersi alle regole previste per il P.A., quando sono all'interno di esse.

All'esterno delle zone di assistenza autorizzata e lungo tutto il percorso è

vietato ricevere assistenza da persone che non siano il pilota medesimo o un altro pilota in gara, e ricevere pezzi di ricambio da mezzi di assistenza, assistenti o da altri mezzi e persone.

La prestazione di un mezzo di assistenza sul percorso di gara, verificata dall'organizzazione o la trasgressione alle regole di questo articolo sarà penalizzata nel seguente modo:

- prima infrazione = penalità di 30 (trenta) minuti;
- seconda infrazione = penalità forfettaria.

Il tempo per l'assistenza, da sommare a quello della gara è di 30 (trenta) minuti.

#### **ART. 4.4 – PARCO CHIUSO**

Dall'inizio delle O.P. fino all'orario di partenza della prima tappa e dall'arrivo dell'ultima tappa fino allo scadere del limite di deposito dei reclami, tutti i veicoli saranno considerati in regime di Parco Chiuso. Alla partenza della prima tappa sarà possibile ritirare il motociclo 15 minuti prima del proprio orario di partenza.

#### **ART. 4.5 – RIFORMIMENTI**

Il rifornimento di carburante è autorizzato esclusivamente nelle zone di assistenza autorizzata (A.A., P.A.) e nei distributori di carburante esistenti lungo il percorso di gara. Nel caso non vi fossero distributori disponibili lungo il percorso, dovranno essere previste delle zone di Assistenza Autorizzata al massimo ogni 100 km.



## PARTE TERZA

### REGOLAMENTO TECNICO

#### ART. 1 – QUAD

##### ART. 1.1 - DEFINIZIONE

Il Quad è un mezzo da fuoristrada a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico.

Sono considerati quad anche i mezzi azionati da trasmissione 4x4 a cardano. La trasmissione posteriore è comandata a mezzo catena e corona su un assale rigido che collega le due ruote posteriori; per i mezzi 4x4 la trazione è permanente; inseribile se 2x4.

La direzionalità avviene per mezzo di un manubrio.

##### ART. 1.2 - VEICOLI E CLASSI AMMESSI

KA - cambio automatico

KU - utilità; 4x4; 2x4

K3 - 4 tempi a marce fino a 450 cc.

K4 - 4 tempi a marce oltre i 450 cc.

Tutti i veicoli devono essere regolarmente immatricolati per la circolazione stradale e devono essere provvisti della relativa documentazione. La targa PROVA non è ammessa.

##### ART. 1.3 - RUOTE

Diametro massimo 15”.

Non c'è misura vincolante per la larghezza del cerchio anteriore.

Sono vietate ruote a raggi.

I parafanghi devono essere costruiti con materiale plastico e/o similare flessibile.

La parte interna del parafango deve avere un'inclinazione di 30°.

##### ART. 1.4 - PNEUMATICI

Pneumatici con disegno a spatola, con chiodi o altri sistemi anti-derapanti sono vietati, eccetto le gare su ghiaccio o sabbia.

Nelle competizioni che si svolgono su strade aperte al traffico è obbligatorio il montaggio di pneumatici omologati per la circolazione stradale e l'altezza massima del battistrada non può eccedere i 15 mm.

##### ART. 1.5 - FRENI

Le ruote anteriori devono essere provviste di un impianto frenante comandato a mezzo leva unica sul manubrio.

Le ruote posteriori possono avere, in alternativa, un unico freno posto sull'asse di trasmissione, comandato o da leva sul manubrio o da comando a pedale.

Il comando a pedale può essere coassiale alla pedana ma deve essere comunque costruito in maniera tale da poter funzionare anche in caso di rottura della pedana stessa.

##### ART. 1.6 - DIMENSIONI

La larghezza massima di ingombro del mezzo, non deve essere superiore a mm. 1300. **Per gli utilità non deve superare i mm.1350.**

L'altezza massima della sella deve essere di mm. 950. **Per gli utilità mm. 1000**

##### ART. 1.7 - MANUBRIO E LEVE

La larghezza deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850 .

Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi.

Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitino la chiusura completa dello stesso e devono consentire una distanza minima tra il

manubrio ed il serbatoio di mm. 20.

E' consentito il montaggio di protezioni alle manopole in materiale resistente aventi però le dimensioni tali da garantire la libera mobilità delle mani e **non possono essere collegate senza interruzione all'estremità della manopola stessa.**

I manubri costruiti in lega non possono essere riparati.

Le leve devono terminare con una sfera avente diametro min. mm. 16

##### ART. 1.8 - COMANDO ACCELERATORE

Il comando può essere a manopola o a leva; in ogni caso però, se rilasciato, deve tornare automaticamente nella posizione di minimo.

##### ART. 1.9 - IMPIANTO DI SCARICO

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.

L'estremità della marmitta deve essere orizzontale per almeno 30 mm,, ed avere bordi arrotondati con raggio minimo di mm. 4.

##### ART. 1.10 - PROTEZIONI E SICUREZZA

Una barra antiurto deve essere posta dietro al sedile del Pilota **almeno per la larghezza della sella. Su tale barra v'è posizionata la tabella portanumero bi-facciale.**

**Una protezione antiurto deve proteggere almeno nella parte inferiore e posteriore sia la corona della catena sia il disco freno/i.** Sulla parte anteriore del quad devono essere montate delle barre o paraurti compresi tra le ruote **con bordi arrotondati o comunque non ad angolo.**

Analoga protezione deve essere montata ai lati nella parte compresa tra le ruote anteriori e posteriori; tale protezione, avente profilo arrotondato (con diametro minimo di mm. 25).

Non sono ammesse sporgenze.

Una griglia ( con cinghie intrecciate) deve essere montata tra il telaio e la barra di protezione laterale per impedire che il pilota tocchi accidentalmente il terreno.

Eventuali serbatoi supplementari possono essere montati su tali griglie ma devono rispettare una distanza minima dalla barra di mm. 25.

**E' obbligatorio montare una protezione che vada dal parafango posteriore alla griglia laterale.**

Un interruttore che consenta lo spegnimento del motore, deve essere montato sul manubrio.

Deve essere previsto un dispositivo a strappo collegato al corpo del Pilota che interrompa il circuito elettrico e di iniezione (se presente).

##### ART. 1.11 - FONOMETRIA:

Il limite fonometrico è di 94 dB/A.

##### ART. 1.12 - TABELLE PORTANUMERO

Ogni mezzo deve avere una tabella anteriore ( o spazio analogo ) posizionata sopra il fanale, **e una posteriore bi-facciale applicata alla barra di protezione dietro la sella del pilota.**

Il Pilota può indossare un pettorale con il numero.

Il colore delle tabelle deve essere: Fondo Giallo o Bianco – Numeri Neri.

##### ART. 1.13 - IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante.

Se provvisto di batteria, l'impianto di ricarica non può essere escluso.

##### ART. 1.14 - ABBIGLIAMENTO

Come da norme per il fuoristrada. **Rimane sempre obbligatorio indossare le protezioni della schiena e arti superiori.**

**E' OBBLIGATORIO CORRERE CON LE PROTEZIONI COPERTE DA MAGLIA O GIUBBINO.**

**ART. 1.15 - DISPOSITIVI OBBLIGATORI**

Il montaggio di un Porta Road Book ad arrotolamento e di un dispositivo per il rilevamento chilometrico (trip) è obbligatorio per le gare di Motorally e Raid TT. E' consigliato per le gare Baja.

Per le gare tipo Baja e Rally, oltre alle luci posteriori regolamentari, deve essere montato un faro supplementare di colore ROSSO con lampada da 21 W che, durante la gara, deve restare sempre acceso. Dispositivi con lampade a LED (1 o 2) possono essere montati.

**ART. 2 - CLASSE MARATHON****ART. 2.1 - MODIFICHE VIETATE**

I seguenti particolari devono rimanere originali, così come prodotti dal costruttore. Non sono ammesse le alternative a parti meccaniche non modificabili che non siano montate originariamente in fabbrica.

- il motore completo;
- il sistema di alimentazione (carburatore/iniezione) e la scatola filtro;
- il sistema di accensione e l'alternatore;
- il sistema di avviamento;
- il telaio;
- la forcella anteriore (cartuccia e steli);
- il forcellone posteriore e relativo sistema di leveraggio;
- gli ammortizzatori posteriori (in caso di modelli a due ammortizzatori);
- i freni (dischi, gruppo porta pistoncini).

**ART. 2.2 - MODIFICHE AMMESSE**

Sono ammesse le modifiche/sostituzioni ai seguenti particolari, purché ciò non renda pericoloso il motociclo.

- molle e olio degli ammortizzatori anteriori e/o posteriori;
- cerchio ruota (ma deve rimanere dello stesso tipo es. a raggi e stampato);
- mozzi e raggi (per l'adattamento a raggi di sezione maggiorata);
- dimensione getti carburatore;
- elemento filtrante (può anche essere rimosso) mentre la scatola filtro deve essere originale;
- il materiale di attrito dei freni.

Per quanto non espressamente indicato sopra, sono ammesse modifiche o sostituzioni, sempre che non rendano il motociclo pericoloso

**ALLEGATO 1**

km	direzione	info
0.00 0.00		<b>PARTENZA</b>
1.87 1.87		<b>VRS MONTEBELLO</b>
4.24 2.37		<b>ADAGIO CASE !</b>
7.98 0.00 3.74		<b>CO 1 AZZERA AL PALO</b>
0.03 0.03		<b>PS 1 km 18,3</b>
0.89 0.86		
12.05 11.16		<b>POCO VIS</b>
17.99 5.94		
18.33 0.34		<b>FINE PS 1</b>
<small>mc xxxxxxxxxxxx amarganza rally 335 9999999</small>		

ALLEGATO 1b

ALLEGATO 2

CAMPIONATO ITALIANO MOTORALLY 2007

LEGENDA E SIMBOLOGIA

	STRADA ASFALTATA		PIETRE O RUCCHE
	PERICOLO STERZIATO		IN DIScesa
	PERICOLO POCHI VEICOLI, TRACCE		IN SALITA
	STRADA SEMPLIFICATA		DISCESA RAPIDA
	STOP		SALITA RAPIDA
	ESPANDIMENTO TRACCE		DOSSO
	SOPRA PONTE		COSPI, CARROBBA, CANALE LONGITUDINALE
	SOTTO PONTE		BUCCIA, POZZE O CANALE TRASVERSALE
	SBARRA O CANCELLO		GRADINO
	CAMA		ATTENZIONE
	GRUPPO DI CAMPI VILLARDO		ATTENZIONE, PERICOLO
	ALBERI		ATT. GRAVE PERICOLO
	CHIESA		STRADA ASFALTATA
	CAMPILETTA/CHIOCI		LARGA STRADA ASFALTATA
	CARINA ELETTRICA		STRADA SEMPLIFICATA
	PALE ELETTRICO/TRASLACCIO		PISTA PRINCIPALE
	ALBERI		SOPRA PISTA PRINCIPALE
	CARTELLE		LARGA PISTA PRINCIPALE
	CONFINI/DIRA		SOTTO ASPALTO PRINCIPALE
	ACCENSIONE, RETE		LARGA ASPALTO PRINCIP.
	PIANO		POCO VEICOLI
	GIUNTO		VEDDO
	SENCRALIO		ASSENTENZA
	SEMPRINO		CONTROLLO ORARIO
			PROVA SPECIALE
			CONTROLLO TIRANDO
			DESTRA
			SINISTRA
			CONTROLLO VOLANTE

TABELLA DI CONTROLLO

1° FACCIATA

N° GARA	TABELLA DI CONTROLLO					GRUPPO	CLASSE
	CONTROLLI GRABE	TEMPO IMPOSTO	GRABO TECNICO	GRABO MODIFICATO	GRABO EFFETTIVO		
PARTENZA							
C.O. 1							
C.O. 2							
C.O. 3							
C.O. 4							
C.O. 5							
C.O. 6							
C.O. 7							
ARRIVO							
	C.d.O.		D.d.O.		Tot. Penalità		

190.0 mm

134.9 mm

ALLEGATO 2b

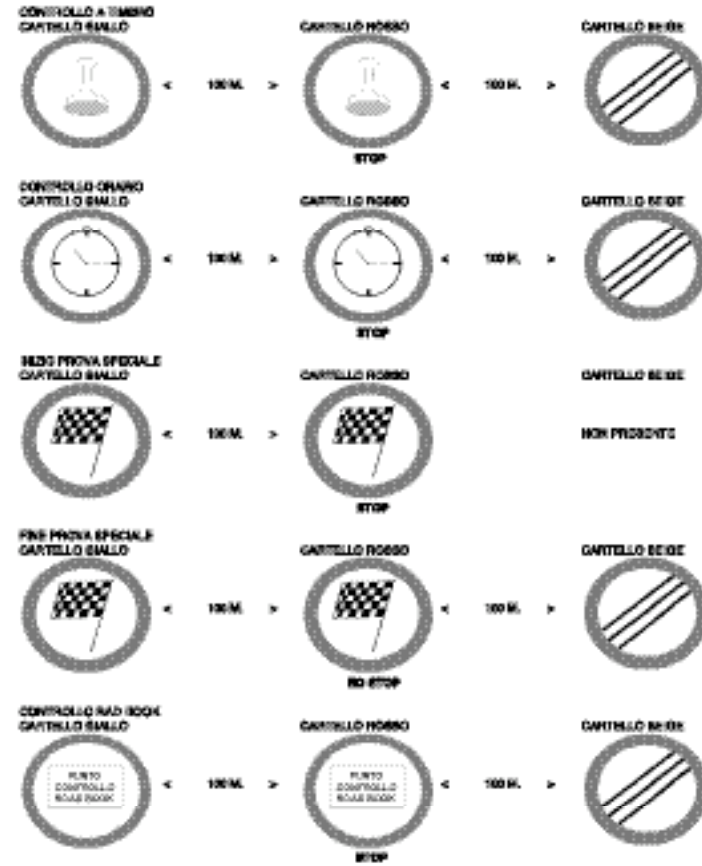
TABELLA DI CONTROLLO

2ª FACCIATA

**TABELLA DI CONTROLLO**

CONTROLLI A TIMBRO


ALLEGATO 3



LE MOTO DI CLASSE T2

APRILIA	RK125MT PEGASO 360	1:25PV ETX 360	1:25RX PEGASO 3	PEGASO TUAREG 360	RK125CF WING 360	RK125HT PEGASO 400
CAGIVA	1:25W6 T4 300	1:25W4	WRF120	W 12 360	T4 360	W 16 600
CELERIA	RK125	RALLY125	RC600 RUAE			
HONDA	CRH125 XR 400 R	NK125 XR 600 R	XZ250 NX 660	XL 250 R DOMINATOR 660	XL 350 R	NX 250
HUBBARDNA	WRF125	TE 350	TE410 E	TE 510	TE R10 E	TE R10 04
KTM	EURD125 600LC4-96	LC2 27 mm. E38 600 LC4	350 LC4 E38 640 LC4 H88	200 con mic. LC4 840	E38 400 LC4 H88 ADVENTURE 660	625 93C
KAWASAKI	KRM125	KRM 660	KL650 C	KL380D		
MALAGUTI	RUNNER 125	RUNNER	RALLY 125			
SUZUKI	DR350E	DR350EE	DR 350 R	DR 2400S	DR650RE	DR650SE
YAMAHA	DT125R TTNS03D	XT 350 XT600	TT350 TTNS0 E	XT600ED TT 900 R	XTZ600 TT 900 R	XT600E
BMW	F660	F660 GS	F660GS			