

REGOLAMENTO CROSS COUNTRY BAJA 2016

DISPOSIZIONI GENERALI E REGOLAMENTO TECNICO

REGOLAMENTO MANIFESTAZIONI MOTO-QUAD FMI 2016

• CAMPIONATO ITALIANO BAJA (MOTO-QUAD)

INDICE

REGOLAMENTO SPORTIVO:

- Art. 1–4: DISPOSIZIONI GENERALI
- Art. 5: TERMINOLOGIA
- Art. 6: REGOLAMENTAZIONE
- Art. 7: REGOLAMENTO PARTICOLARE
- Art. 8: QUALIFICAZIONE DI UNA GARA
- Art. 9: UFFICIALI DI GARA
- Art. 10: ISCRIZIONI
- Art. 11: IDENTIFICAZIONE CONCORRENTE
- Art. 12: PUNZONATURE
- Art. 13: ATTRIBUZIONE DEI NUMERI DI GARA ED ORDINE DI PARTENZA
- Art. 14: ROAD-BOOK E NAVIGAZIONE
- Art. 15: CIRCOLAZIONE
- Art. 16: ASSISTENZE E RIFORNIMENTI
- Art. 17: TABELLA DI MARCIA
- Art. 18: ZONE DI CONTROLLO
- Art. 19: CONTROLLI ORARI
- Art. 20: CONTROLLI DI PASSAGGIO
- Art. 21: SETTORI SELETTIVI
- Art. 22: RIORDINAMENTI
- Art. 23: SEGNALETICA DEI CONTROLLI
- Art. 24: PARCO CHIUSO
- Art. 25: VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE
- Art. 26: RECLAMI - APPELLI
- Art. 27: CLASSIFICHE - PUNTEGGI - CLASSI
- Art. 28: PENALITÀ
- Art. 29: PREMI
- Art. 30: AREA ECOLOGICA
- Art. 31: PROMOTER

REGOLAMENTO TECNICO:

- Art. 1: DEFINIZIONE
- Art. 2: MOTOCICLI - QUAD - UTV AMMESSI E CLASSI DI APPARTENENZA
- Art. 3: RUOTE
- Art. 4: PNEUMATICI
- Art. 5: FRENI
- Art. 6: DIMENSIONI
- Art. 7: MANUBRIO E LEVE
- Art. 8: COMANDO ACCELERATORE
- Art. 9: IMPIANTO DI SCARICO
- Art. 10: PROTEZIONI E SICUREZZA
- Art. 11: CILINDRATA
- Art. 12: PROVA FONOMETRICA
- Art. 13: TABELLE PORTANUMERO
- Art. 14: IMPIANTO ELETTRICO
- Art. 15: ABBIGLIAMENTO
- Art. 16: DISPOSITIVI OBBLIGATORI
- Art. 17: DISPOSITIVI CONSIGLIATI
- Art. 18: REGOLAMENTO TECNICO UTV (SIDE BY SIDE)

La F.M.I. indice, per l'anno 2016 il Campionato Italiano Cross Country Baja

REGOLAMENTO SPORTIVO

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1- I Baja sono manifestazioni sportive organizzate che si svolgono su terreni di tipo prevalentemente fuoristradistico, per evidenziare l'abilità di guida dei conduttori e l'affidabilità dei mezzi.

L'evento "BAJA" si articola in tappe/giorni e ha una durata massima di 3 (tre) giorni inclusa l'eventuale Super Speciale e le verifiche ante-gara.

Caratteristica principale dell'evento "BAJA" è che non ci sia alcun tipo di navigazione e pertanto i Settori Selettivi cronometrati devono essere contrassegnati da appositi segnali (cartelli, nastri, frecce, ecc.) per indicare la corretta direzione di marcia ai piloti, senza l'ausilio di apparecchiature di navigazione.

Il road-book che deve essere consegnato obbligatoriamente a tutti i piloti iscritti serve per dare le informazioni dei tracciati di gara e dei trasferimenti necessari a raggiungere i Settori Selettivi.

Pertanto l'uso del road-book e il suo equipaggiamento è consentito ma non obbligatorio.

Il Campionato Italiano Baja sarà composto da un numero di tappe/eventi che verranno pubblicate nel calendario ufficiale FMI dell'anno di pertinenza.

Ci deve essere un periodo minimo di 15 giorni tra un evento e quello successivo.

Art. 1.1 - Licenze e piloti ammessi:

Possono partecipare alle gare di Baja e concorrere per la classifica di Campionato i Conduttori Nazionali in possesso di Licenza Sportiva Fuoristrada FMI.

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica di Campionato:

- Conduttori di nazionalità straniera in possesso di Licenza italiana

Possono partecipare alle singole gare e concorrere per la classifica assoluta e di giornata:

- Conduttori stranieri di nazionalità UEM con Licenza e Nulla-Osta della Federazione di appartenenza

Art. 2 - L'evento "BAJA" articolato in Tappa/Giorno deve rispettare i seguenti requisiti di percorso/chilometraggio:

a) lunghezza totale minima dei Settori Selettivi cronometrati dell'intero evento "Baja" km150, con l'esclusione dell'eventuale Super Speciale e dei Settori di Trasferimento.

b) lunghezza totale minima dei Settori Selettivi della singola Tappa/Giornata km 75, con l'esclusione dell'eventuale Super Speciale e dei Settori di Trasferimento.

c) ogni tappa/giorno può essere composta da uno o più Settori Selettivi cronometrati, percorsi una o più volte, che rispettino il chilometraggio minimo regolamentare previsto.

Art. 3 - In ogni Evento il percorso è diviso in Tappe comprendenti uno o più Settori Selettivi collegati da Settori di Trasferimento a velocità media imposta.

Art. 4 - I Settori Selettivi devono avere le seguenti caratteristiche:

a) poter essere effettuati interamente di giorno dalla totalità dei piloti in gara salvo sopravvenute cause di forza maggiore;

b) la lunghezza di ciascuno non può essere inferiore a km15, ad esclusione delle Super Speciali che hanno una lunghezza minima di km 2;

Nei Baja, dopo una durata di guida compresa tra le 12h e le 20h, è obbligatoria una sosta di almeno 8h.

Art. 5 - TERMINOLOGIA

5.1 - Circolare Informativa:

Comunicato ufficiale, facente parte integrante del Regolamento Particolare del Baja, destinato a modificarlo, precisarlo o completarlo.

5.2 - Assistenza:

Si definisce assistenza la presenza fisica di una persona e/o il lavoro su un veicolo concorrente.

5.3 - Briefing:

Il briefing deve essere tenuto dal Direttore di Gara o da un Delegato dell'Organizzazione: la partecipazione dei conduttori (pilota) è obbligatoria ed il Direttore di Gara deve essere presente.

Il Briefing deve avere luogo al termine delle Verifiche Sportive-Tecniche o al più tardi 2 ore prima della partenza della Super Speciale o della 1^a Tappa.

Le informazioni concernenti la sicurezza ed il percorso (modifiche del Road-Book), datate e firmate dal Direttore di Gara, devono essere esposte nell'Albo Ufficiale di Gara sotto la sua responsabilità.

L'assenza al Briefing dei conduttori è sanzionata così come indicato nel riepilogo delle Penalità.

5.4 - Tabella di Marcia:

Documento destinato a raccogliere, nell'ordine cronologico, i visti dei controlli previsti sul percorso.

5.5 - Concorrente:

Entità fisica o giuridica che effettua l'iscrizione del motociclo o quadriciclo alla competizione.

5.6 – Conduttore:

Entità fisica titolare di licenza specifica in corso di validità che partecipa ad una competizione.

5.7 - Durata di una Gara:

Tutte le gare iniziano con le Verifiche Amministrative (Sportive-Tecniche) e terminano allo scadere più tardivo di:

- a) i termini di reclamo o di appello o fine dell'audizione della Giuria;
- b) la fine delle Verifiche dopo-gara effettuate in conformità al regolamento;
- c) la fine della Premiazione.

5.8 - Tappa:

Ciascuna delle giornate di gara dell'evento Baja, separate da un arresto di almeno 8 ore.

5.9 - Itinerario Ufficiale/Percorso:

L'itinerario ufficiale della gara è quello individuato dal passaggio in ogni punto illustrato dalle singole note del Road-Book ed il percorso di gara è quindi quello definito dallo stesso Road-Book della Gara.

5.10 - Abbinamento con Gara Automobilistica:

L'abbinamento con una gara automobilistica, deve sempre essere noto alla FMI/Commissione QUAD, affinché ne verifichi la compatibilità in sede di approvazione del Regolamento.

È considerato abbinamento con una gara automobilistica, quando questa impegni la totalità o una parte dell'itinerario del Baja:

- meno di 18 ore prima del transito del 1° Veicolo,
- meno di 6 ore dopo il passaggio dell'ultimo Veicolo.

5.11 - Comunicato ai Concorrenti (piloti):

Informazioni comunicate per iscritto dall'Organizzatore e/o dalla Direzione di Gara ai Concorrenti (piloti) che, dopo lettura, firmano per presa visione.

Tali informazioni devono essere messe a disposizione dei Concorrenti (piloti) il prima possibile, ma non possono modificare i Regolamenti.

5.12 - Penalità Forfetaria:

Penalità creata per sostituirsi a determinate sanzioni comportanti l'esclusione dalla gara o l'esclusione per inosservanza di certe clausole del Regolamento in una gara tradizionale. Essa permette ad un concorrente penalizzato di continuare la gara nelle condizioni di normale competizione, pur tuttavia sanzionato.

La penalizzazione forfetaria si esprime in un tempo che si aggiunge alle penalità già inflitte al concorrente negli specifici casi menzionati dal Regolamento.

Il tempo totale assegnato al concorrente, interessato dall'applicazione di una penalità forfetaria, per ciascuna tappa, è calcolato sommando:

- a) il tempo massimo previsto per ciascun Settore Selettivo non completato;
- b) il tempo previsto per ciascun Settore di Trasferimento della tappa non percorso, ad esclusione del tempo previsto per i Parchi Assistenza ed i Raggruppamenti;
- c) la penalità in tempo per gli eventuali Controlli di Passaggio non effettuati.
- d) la penalità di 1 ora qualora il Settore Selettivo, non completato, sia l'ultimo previsto della Tappa.

Nel caso in cui si verifichi il superamento del Tempo Massimo autorizzato in un Settore Selettivo o la irregolarità/mancata effettuazione di un Settore Selettivo, verrà applicata una penalità forfetaria che viene calcolata sommando:

- a) il tempo massimo previsto del Settore Selettivo interessato;
- d) una penalità di 30 minuti;
- c) la penalità in tempo per gli eventuali Controlli di Passaggio non effettuati.
- d) tutte le altre penalità eventualmente inflitte.

Per poter usufruire dell'applicazione di tali penalità ed essere classificato, un pilota dovrà, pena l'esclusione dalla gara:

- aver effettuato regolarmente almeno 1 Settore Selettivo nella 1° Tappa ed 1 nella 2° Tappa;
- aver preso il via delle Tappe in cui si articola la gara;
- transitare al Controllo Orario di fine Tappa (di ognuna delle Tappe) nei termini di chiusura dello stesso.

5.13 - Riordino (regime di Parco Chiuso):

Arresto previsto dall'organizzazione per permettere, sia il recupero dei ritardi accumulati con ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento dei piloti rimasti in gara; pertanto il tempo del riordino può essere differente per ogni pilota. La nuova partenza viene data secondo l'ordine d'arrivo dei concorrenti al Controllo Orario di ingresso del Riordino.

5.14 - Settore di Trasferimento:

Parte del percorso da percorrere in un tempo imposto e compreso tra due Controlli Orari successivi.

5.15 - Settore Selettivo:

Prova a velocità libera che deve svolgersi su un percorso riservato unicamente ai concorrenti del Baja e

chiuso al traffico pubblico. Questa disposizione deve essere indicata nel Regolamento Particolare. La partenza del Settore Selettivo può essere preceduta o coincidente con un Controllo Orario, così come un Controllo Orario può coincidere con lo STOP del Settore Selettivo.

5.16 - Super Speciale:

L'organizzazione di una Super Speciale è parte integrante di una Baja, ma è facoltativa per l'Organizzatore dell'Evento. Se essa è prevista, i Concorrenti sono obbligati a parteciparvi. Nel caso un pilota per causa di forza maggiore non possa partecipare alla Super Speciale partirà per la prima Tappa in ultima posizione e con una penalizzazione di 5 minuti. Può essere organizzata una sola Super Speciale per singolo evento ed è destinata esclusivamente a determinare l'Ordine di Partenza per la 1^a Tappa: la stessa viene organizzata come un Settore Selettivo, con una lunghezza minima di km 2 e massima di km10, ma con caratteristiche tali da poter essere seguita a vista dal pubblico, posto in sicurezza.

Il Regolamento di gara deve precisare se è autorizzata la ricognizione del percorso ed in quale modo tale ricognizione può essere effettuata.

Il tempo effettivo di percorrenza della Super Speciale non conta per la Classifica Generale della gara; le eventuali penalità sono conteggiate solo per stabilire l'Ordine di partenza per la 1^a Tappa eccetto quanto previsto per la mancata partecipazione.

5.17 - Tempo Imposto:

Ogni settore di trasferimento deve essere percorso in un tempo imposto che i concorrenti devono rispettare.

I concorrenti che arrivano in anticipo od in ritardo rispetto al tempo imposto, incorrono in Penalità al minuto.

5.18 - Tempo Stimato:

Tempo stimato dall'Organizzatore per percorrere un Settore Selettivo.

5.19 - Tempo Massimo Autorizzato:

Tempo superiore al tempo imposto, assegnato a ciascun Settore di Trasferimento o tempo massimo indicato per ciascun Settore Selettivo.

In caso di superamento, senza nessuna tolleranza, comporta l'applicazione di una penalità compresa tra la penalità forfetaria e l'esclusione dalla gara.

Superato il tempo massimo, il controllo è detto "chiuso" per il concorrente interessato.

5.20 - Tempo Effettivo:

Tempo effettivamente impiegato per percorrere un Settore Selettivo.

5.21 - Road Book:

Tutti i concorrenti possono ricevere un Road-Book, in formato rotolo (o pagine in continuo):

- a) contenente al massimo (per pagina) 5 linee orizzontali per le distanze, i disegni e le informazioni;
- b) comprendente note disegnate identificanti difficoltà o pericoli del percorso.

Art. 6 - REGOLAMENTAZIONE

Il Regolamento di un Baja deve essere conforme al Regolamento Manifestazioni Motociclistiche della FMI.

6.1 - Il Direttore di gara, a cui è richiesta l'abilitazione a dirigere un Baja ed un'adeguata conoscenza della specialità, è incaricato dell'applicazione del Regolamento per tutta la durata della Gara.

6.2 - Per ottenere il Visto della FMI, l'Organizzatore deve inviare il Regolamento della Gara, nei termini previsti dal R.M.M., alla sede della FMI.

6.3 - Il Regolamento di una gara Baja deve comprendere:

- a) il Regolamento Particolare redatto sulla base standard prevista dalla normativa e completo degli allegati (Vedi Allegato B – Timing/Tabella Tempi e Distanze) e tutto quanto inerente alla gara stessa;
- b) il piano di Sicurezza;
- c) il piano di Emergenza Sanitaria redatto sugli appositi moduli con copia della richiesta di nomina del Medico Capo Responsabile di Gara.

6.4 - Nel piano di sicurezza devono essere indicate:

- a) le disposizioni generali per gli Ufficiali di Gara;
- b) le disposizioni generali per le postazioni radio che obbligatoriamente devono essere in comunicazione con la Direzione di Gara ed ubicate:
 - alla partenza del Settore Selettivo;
 - nelle eventuali postazioni intermedie;
 - allo stop del Settore Selettivo;
 - ai Parchi di Assistenza e/o di Riordino, se necessario in mancanza di ogni altro mezzo di comunicazione;
- c) le disposizioni generali per i Medici dei Settori Selettivi riportate nel Piano Sanitario;
- d) le disposizioni generali per i Mezzi di Soccorso (compreso l'eventuale elicottero) e per le Ambulanze, disposte come segue:
 - alla partenza del Settore Selettivo, un'Ambulanza 4x4 attrezzata per la Rianimazione o un veicolo 4x4

atto a trasportare un ferito barellato (da abbinarsi ad una Ambulanza non 4x4, comunque attrezzata per la Rianimazione) su entrambi i quali deve poter prendere posto un Medico, esperto in manovre rianimatorie;

- almeno un'altra Ambulanza attrezzata per la Rianimazione (4x4 o normale) in un punto strategico del percorso ed in comunicazione con la Direzione di Gara (ad es. in un punto Intermedio del Settore Selettivo o in un punto strategico della Zona di Gara);

e) le disposizioni generali per i mezzi di sgombero, in comunicazione con la Direzione di Gara o con la partenza del Settore Selettivo, così disposti:

- un mezzo 4x4 alla partenza del Settore Selettivo equipaggiato in modo da poter agevolmente liberare il percorso da altri veicoli;

- altri mezzi 4x4 nei luoghi in cui i passaggi presentano possibilità di ostruzioni, e/o nei punti intermedi dotati di postazioni radio;

f) le disposizioni per gli apripista (minimo due); a bordo di ogni mezzo deve esserci almeno una persona capace di leggere un road book;

g) le indicazioni degli orari di chiusura delle strade;

h) il numero degli Ufficiali di Gara presenti in ogni Settore Selettivo ed in ogni posto di controllo;

i) l'indicazione degli accorgimenti presi per informare gli abitanti del luogo lungo il percorso di gara e le eventuali prescrizioni per il pubblico.

6.5 - L'Organizzatore deve predisporre un Ordine di Servizio, anche incluso nel Piano di Sicurezza, in cui, oltre a quanto indicato nello stesso Piano di Sicurezza, devono essere riportati:

a) i Numeri telefonici di interesse generale, degli Ospedali allertati, dei Medici, delle Ambulanze, delle Autorità e delle Forze dell'Ordine;

b) l'Organizzazione di Segreteria, Verifiche, ecc... ;

c) la Planimetria dei Settori Selettivi con l'indicazione dei Servizi presenti negli stessi;

d) la disposizione dei Commissari di Percorso, possibilmente corredata dall'elenco nominativo;

e) la Dislocazione delle Forze dell'Ordine.

Art.7 - REGOLAMENTO PARTICOLARE

7.1 - Il Regolamento Specifico dell'Evento, stampato in formato A4 o A5, deve essere integralmente conforme a tutta la normativa prevista da:

- il R.M.M. della FMI ;

- la regolamentazione specifica del Campionato o Trofeo od altro, dove applicabile;

- ogni altra regolamentazione o interpretazione pubblicata ufficialmente da FMI.

7.2 - Il Regolamento deve specificare il luogo e l'ora di pubblicazione dei risultati ufficiali. In caso di ritardo nella pubblicazione, la nuova ora di pubblicazione deve essere comunicata per affissione all'Albo Ufficiale di Gara.

Le Informative devono essere datate, numerate e firmate da:

a) il Comitato Organizzatore fino al giorno delle verifiche (in questo caso le modifiche devono essere approvate dalla FMI);

b) il D.d.G. durante tutta la durata della Gara;

Tali Circolari entrano a far parte integrante del Regolamento Specifico dell'Evento.

7.3 - Le Circolari Informative sono pubblicate presso la Segreteria della Gara, presso la Direzione di Gara e sul/sugli Albo/i Ufficiale/i di Gara. Nel più breve tempo possibile devono essere notificate ai partecipanti, che devono firmare per presa visione ed accettazione.

7.4 - Le Circolari Informative devono essere stampate e deve comparire la numerazione delle pagine (Es. 2/4, ecc...).

7.5 - Tutti i reclami presentati da un Concorrente devono essere trasmessi ai Commissari Sportivi.

Art. 8 - QUALIFICAZIONE DI UNA GARA

8.1 - Salvo casi particolari, esaminati direttamente dalla FMI, affinché una gara possa essere valida per il Campionato Italiano Baja, è necessario che essa sia stata organizzata almeno nell'anno che precede l'assegnazione. Per i Trofei e per le Coppe, la validità può essere assegnata anche a gare alla prima edizione per le quali sia stato possibile accertare la competenza dell'Organizzatore e l'adeguatezza del Percorso e delle modalità organizzative.

8.2 - L'Osservatore designato prepara un rapporto che viene esaminato dalla Commissione Quad e dal Promoter in vista di una eventuale proposta di assegnazione, di promozione o di retrocessione.

8.3 - Per ogni Gara, la valutazione del rapporto di osservazione consente la conservazione della validità e, nei casi previsti, la perdita della medesima con la retrocessione o la promozione a quella superiore per l'anno successivo. La gara, il cui rapporto di osservazione evidenzia il mancato rispetto dei Regolamenti, un'insufficiente sicurezza del pubblico e degli equipaggi e l'inadeguatezza del percorso, può perdere ogni validità nell'anno successivo a quello interessato, od essere retrocessa.

Art. 9 - UFFICIALI DI GARA

La lista nominativa degli Ufficiali di Gara è precisata nel Regolamento di Gara e deve comprendere:

- i Commissari Sportivi, designati dalla FMI;
- i Commissari Tecnici, designati dalla FMI, in proporzione al numero degli iscritti ed alla durata delle verifiche;
- i Commissari Fonometristi designati dalla FMI;
- 1 Segretaria/o per la Giuria;
- 1 Osservatore FMI;
- 1 Direttore di Gara;
- 1 Direttore di Gara aggiunto, per gare di Campionato UEM-FIM;
- 1 Segretaria/o di Manifestazione;
- 1 Responsabile della Sicurezza;
- 1 Medico Capo;

9.1 - Commissari FMI:

Tra i Commissari ed il Direttore di Gara, deve essere garantita la possibilità di comunicare facilmente, affinché tutte le decisioni possano essere prese senza ritardi.

9.2 - Osservatore FMI

Per tutte le prove valide per il Campionato Italiano, i Trofei e le Coppe e per quelle candidate, la FMI designa un Osservatore, il quale è speso dall'Organizzatore (viaggio, vitto e alloggio).

9.3 - Delegato Tecnico FMI

Per tutte le Gare Nazionali la FMI designa 1 Delegato Tecnico che coordina l'operato dei Commissari Tecnici.

Art. 10 - ISCRIZIONI

10.1 - Tutti i piloti che intendono partecipare al Baja devono indirizzare alla segreteria della Manifestazione la domanda di iscrizione, accompagnata dall'importo della tassa di iscrizione:

- i dati del conduttore;
- le caratteristiche ed i dati del motociclo o quadriciclo. Fino al momento delle verifiche tuttavia, il pilota può liberamente sostituire il proprio mezzo con un altro.

10.2 - La chiusura delle iscrizioni deve essere prevista il Lunedì precedente le Verifiche Sportive. L'elenco degli iscritti deve essere inviato alla FMI al più tardi 24 ore prima dell'inizio delle Verifiche Sportive stesse.

10.3 - Qualora, durante le verifiche tecniche ante-gara, un mezzo non corrisponda alla classe in cui è iscritto, può essere spostato, su proposta dei Commissari Tecnici, in un'altra classe oppure respinto definitivamente dai Commissari Sportivi.

10.4 - La domanda di iscrizione è accettata soltanto se accompagnata dalla tassa di iscrizione che viene maggiorata per i Concorrenti che non accettano la pubblicità dell'Organizzatore.

10.5- Le tasse di iscrizione vengono interamente rimborsate nei seguenti casi:

- a) ai candidati a cui viene rifiutata l'iscrizione;
- b) se la Manifestazione Specifica non ha luogo.

L'Organizzatore può rimborsare, trattenendo una quota variabile, le tasse di iscrizione ai concorrenti che non si presentino alla partenza della Gara (quindi prima della chiusura delle verifiche tecniche) per motivi di forza maggiore, purchè una richiesta di rimborso pervenga all'Organizzatore per lettera raccomandata. Questo rimborso viene effettuato al più tardi 15 gg dopo la fine della Gara.

10.6 - L'ammontare delle tasse d'iscrizione deve essere indicato nel Regolamento Particolare.

10.7 - Nella classe "Side By Side" viene considerato iscritto l'equipaggio se composto da pilota e passeggero, la tassa di iscrizione resta invariata in quanto sarà considerato "concorrente" solo il pilota. Il passeggero dovrà comunque essere in possesso di licenza agonistica valida per la manifestazione.

Art. 11 - IDENTIFICAZIONE CONCORRENTE

11.1 - Il Comitato Organizzatore fornisce a ciascun pilota un insieme di placche di identificazione comprendente:

- n° tre (3) placche riportanti il numero di Gara (placche porta-numero).

11.2- Durante tutta la durata della Gara le placche porta-numero devono essere visibilmente esposte secondo quanto previsto dal presente Regolamento.

Le placche di cui sopra non devono in alcun caso ricoprire, nemmeno parzialmente, il numero di targa del veicolo.

11.3 - Le placche porta-numero devono essere obbligatoriamente poste, durante tutta la durata della Gara, sulla parte anteriore, sulla parte posteriore visibili su ciascuno dei due lati del mezzo e dove è previsto dal Regolamento.

11.4 - Il colore delle placche porta-numero deve essere: Fondo Giallo o Bianco - Numeri Neri.

11.5 - In ogni momento della Gara, l'assenza o il cattivo posizionamento di una placca porta-numero della Manifestazione, comporta la sanzione così come indicato nel riepilogo delle Penalità, salvo che il pilota ripristini la situazione nei tempi e termini più opportuni.

Art. 12 - PUNZONATURE

Il blocco motore, il telaio e l'impianto di scarico completo possono essere identificati da una punzonatura o sigillo (piombatura) effettuata durante le Verifiche Tecniche.

Art. 13 - ATTRIBUZIONE DEI NUMERI DI GARA ED ORDINE DI PARTENZA

13.1 - Attribuzione dei numeri di gara:

Moto e Quad in successione dal n°1 al n°99, o nel caso di superamento dal n°100 in poi o comunque dalla decina/centinaia successiva a quella dell'ultimo Quad.

Nell'ambito dei Baja, l'ordine di attribuzione dei numeri di gara è il seguente:

- 1) Piloti Prioritari Coss Country FIM;
- 2) Piloti Prioritari Baja UEM;
- 3) Piloti Prioritari Baja FMI;
- 4) Piloti Stranieri o di Particolare Notorietà a discrezione del Comitato Organizzatore;
- 5) Piloti con Priorità di Partenza come da Classifica della Gara precedente o Finale del Campionato dell'anno precedente.

La Commissione QUAD può valutare la richiesta di un Costruttore e di una Scuderia, per l'inserimento nella lista di cui al Punto 3) di un Pilota con un significativo curriculum sportivo.

13.2 - Inserimento dei Piloti negli elenchi prioritari:

- Classificato al 1° posto del Campionato UEM Baja dell'anno precedente validità 3 anni
- Classificati dal 2° al 5° posto del Campionato UEM Baja dell'anno precedente validità 2 anni
- Classificato al 1° posto del Campionato FMI Baja dell'anno precedente validità 2 anni
- Classificato dal 2° al 5° posto del Campionato FMI Baja dell'anno precedente validità 1 anno
- Classificato al 1° posto dei Trofei FMI validità 1 anno
- Classificato al 1° posto di una Gara (valida per il Campionato in corso) validità 1 anno
- Classificati nei primi 5 posti della Generale dell'anno in corso validità di gara

In tutti i casi sopra previsti, in caso di parità di requisiti, l'ordine di partenza è a discrezione del Comitato QUAD-FMI.

13.3 - L'Ordine di Partenza della 1ª Tappa preceduta da una Super Speciale, e comportante un Settore Selettivo, segue l'ordine di classifica della Super Speciale.

Le penalità acquisite durante la Super Speciale e/o durante gli eventuali trasferimenti non vengono considerate. In caso di ex-aequo nella classifica della Super Speciale, la priorità nell'ordine di partenza è accordata al pilota che realizza il miglior tempo per primo.

Qualora non venga effettuata una Super Speciale, i piloti prioritari, classificati secondo i criteri previsti dall' Art. 13.2 partono secondo l'ordine crescente del numero di gara.

13.4 – L'Ordine di Partenza della Tappa viene dato nell'ordine della Classifica di giornata della Tappa precedente. Nell'impossibilità di stabilire una Classifica di tale Tappa, l'Ordine di Partenza, segue l'ordine della prima Classifica disponibile o l'ordine dei numeri di gara.

Il Direttore di gara, per ragioni di sicurezza, può stabilire un nuovo ordine di partenza riposizionando uno o più Piloti Prioritari.

13.5 - Alla partenza di ogni Tappa i primi 10 piloti possono partire ogni 2 minuti, a discrezione del Direttore di Gara, mentre a tutti gli altri può essere data la partenza con un intervallo non superiore a 2 minuti e non inferiore a 30 secondi.

I primi 20 piloti non possono partire al di sotto del minuto uno dall'altro.

13.6 - I ritardi di presentazione alla partenza di un Settore Selettivo sono penalizzati in ragione di 1 minuto per 1 minuto di ritardo. Oltre i 30 minuti di ritardo, la partenza viene rifiutata al pilota, che comunque può andare al parco chiuso e ripartire dopo il primo riordino utile. I piloti che incappano in questa situazione vengono sanzionati secondo quanto indicato nel riepilogo delle Penalità.

13.7 - Nel caso in cui un pilota arrivi in anticipo al Controllo Orario precedente la partenza di un Settore Selettivo, pur acquisendo le previste penalità, viene fatto partire al suo giusto minuto, senza tener conto dell'anticipo, e viene penalizzato in ragione di 1 minuto per 1 minuto di anticipo.

13.8 - Tra la partenza dell'ultima moto e la partenza del primo quad ci deve essere un tempo non inferiore a 10 minuti.

E' consentita comunque la partenza mista tra moto e quad in ordine di tempo solo dopo aver disputato la Super Speciale o il primo Settore Selettivo della prima Tappa, a discrezione del Direttore di Gara.

13.9 – Negli eventi abbinati alle auto per ogni giornata di gara l'ordine delle partenze è il seguente, salvo quanto contenuto al punto 13.8:

- a) moto
- b) quad
- c) vetture 4x4
- d) camion,

Per motivi pratici, fatto salvo che dovranno essere compilati separatamente per ogni categoria (Moto-

Quad-Auto) gli elenchi degli Iscritti, dei Verificati e degli Ammessi alla Partenza, dovrà essere compilato un solo "Ordine di partenza", così come da precedenti indicazioni, purchè sottoscritto dai Direttori di Gara nominati nei diversi Regolamenti di Gara.

Durante lo svolgimento del medesimo Settore Selettivo ci deve essere un tempo consono tra la partenza dell'ultima moto/quad e la partenza della prima vettura in modo tale che non ci sia la possibilità di raggiungimento del concorrente che precede.

Art. 14 - ROAD-BOOK

14.1 - Generalità

- a) Il percorso ufficiale di un Baja è descritto nel Road-Book distribuito obbligatoriamente ai piloti. Il percorso può essere verificato da un Ricognitore FMI almeno 40 giorni prima della gara;
- b) i mezzi dei concorrenti partecipanti non devono essere obbligatoriamente equipaggiati da sistemi di navigazione e/o apparecchiature GPS;
- c) il percorso deve rimanere segreto fino al momento della distribuzione del Road-Book ai piloti;
- d) ogni forma di ricognizione (o di apertura del percorso immediatamente prima della gara) effettuata da persone esterne all'Organizzazione e/o alla FMI, collegate ai Team od ai concorrenti iscritti alla Gara od intenzionati ad iscriversi, è vietata. Per quanto concerne le ricognizioni della eventuale Super Speciale, nel caso in cui le stesse siano autorizzate, il Regolamento del Baja, deve chiaramente specificare le modalità di effettuazione;
- e) il mancato rispetto di quanto indicato al paragrafo d), comporta sanzioni così come indicato nel riepilogo delle Penalità, fatte salve ulteriori eventuali sanzioni imposte dalla FMI;
- f) l'Organizzatore di un Baja deve garantire a tutti i concorrenti iscritti, od intenzionati ad iscriversi alla Gara, che nessuna informazione riguardante il percorso venga divulgata a chicchessia fino alla fine della Gara ad esclusione dei comunicati destinati a tutti i concorrenti: pena l'erogazione di sanzioni da parte della FMI.

14.2 – Road-Book

- a) A ciascun pilota sarà consegnato un road-book in rotolo (o pagine in continuo) e una cartina con la descrizione del percorso e l'itinerario da seguire obbligatoriamente, pena l'applicazione di provvedimenti che prevedono anche l'esclusione dalla competizione;
- b) il Road-Book e le carte devono essere distribuite durante i Briefing previsti dal Programma della gara. I Piloti devono obbligatoriamente firmare il ritiro del Road-Book;
- c) l'Organizzatore di un Baja deve obbligatoriamente effettuare una verifica del Road-Book nei giorni che precedono la gara per fornire ai concorrenti le eventuali modifiche del percorso che devono essere indicate per iscritto, pubblicate sull'Albo Ufficiale di Gara e distribuite ai concorrenti al momento della consegna del Road-Book o al più tardi all'inizio del Briefing;
- d) e' vietato il possesso da parte dei piloti di appunti sul percorso diversi da quelli forniti dall'Organizzatore: la violazione della norma comporta la sanzione così come indicato nel riepilogo delle Penalità.
- e) l'Organizzatore, può indicare nel Road-Book, ai soli fini della sicurezza, i punti GPS riferiti ai vari Controlli Orari (Partenze, arrivi, passaggio, assistenza, riordinamenti, ecc...), alle varie postazioni intermedie di emergenza, ed a eventuali altri punti di particolare rilevanza della Gara.

14.3 - Regole di navigazione

L'utilizzo del Road-Book e di equipaggiamenti di navigazione sono consentiti ma non obbligatori durante lo svolgimento di tutto l'evento Baja.

Art. 15 - CIRCOLAZIONE

15.1 - Durante tutto lo svolgimento del Baja i piloti devono attenersi alle norme del Codice della Strada, diversamente vengono erogate le sanzioni così come indicato nel riepilogo delle Penalità.

15.2 - Gli Agenti di Polizia o gli Ufficiali di Gara che rilevano un'infrazione al Codice della Strada commessa da un pilota iscritto alla Gara, devono notificargliela come per un qualsiasi utente della strada o, in alternativa, possono chiedere all'Organizzatore di applicare le penalità previste purché:

- a) la notifica dell'infrazione pervenga all'Organizzatore in via ufficiale con nota scritta prima della esposizione della classifica della tappa in cui è stata commessa l'infrazione;
- b) i verbali siano sufficientemente dettagliati affinché l'identità del conduttore in infrazione sia indiscutibilmente stabilita ed il luogo e l'ora siano perfettamente precisati;
- c) i fatti riscontrati non siano suscettibili di diversa interpretazione.

15.3 - E' proibito, pena l'esclusione dalla gara:

- a) trasportare i motocicli-quad durante lo svolgimento dei Settori Selettivi.
- b) bloccare intenzionalmente il passaggio di altri veicoli in gara o impedire loro il sorpasso.
- c) trasportare i motocicli-quad durante la percorrenza dei Settori di Trasferimento, salvo diverse indicazioni nel Regolamento Particolare di gara o autorizzazioni per motivi di sicurezza del Direttore di gara.

Art. 16 - ASSISTENZE E RIFORNIMENTI

16.1 - La regolamentazione per l'assistenza ai concorrenti e per il refuelling, deve essere precisata nel Regolamento di Gara. L'assistenza prestata da altri piloti ancora in gara è sempre permessa, lungo tutto il percorso di gara ed in tutte le tipologie di Gare.

16.2 - Norme generali Assistenza e Refuelling:

a) almeno una Zona di Assistenza (Parco Assistenza), seguita da una zona delimitata di rifornimento (Refuelling), deve essere prevista in tutte le Gare per ciascuna Tappa ed al termine della Tappa con la Super Speciale (se prevista); la zona Assistenza è regolamentata ed è compresa fra Controlli Orari di ingresso ed uscita, mentre la zona per il Refuelling è posizionata all'inizio del Settore seguente il Controllo Orario di uscita dalla Zona di Assistenza; detto Settore deve avere un tempo di percorrenza pari al tempo necessario per percorrerlo, più 5 minuti necessari per il rifornimento;

b) in tutte le Gare: entro 140 km di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi), deve essere prevista almeno una Zona di Assistenza con le caratteristiche previste al punto a) ed agli articoli successivi; entro 80 km di percorso (Settori di Trasferimento + Settori Selettivi), deve essere prevista almeno una Zona di Refuelling con le caratteristiche previste al punto a) ed agli articoli successivi e/o presso i distributori di carburanti che devono essere individuati, allertati ed evidenziati nel Road Book.

c) nel caso in cui le Zone di Assistenza e di Refuelling siano dislocate lungo un Settore Selettivo e non comprese fra due C.O., tali zone devono essere ubicate in modo tale da non intralciare il regolare transito dei concorrenti;

d) in ogni Zona di Assistenza (Parco Assistenza) ed in ogni zona di rifornimento (Refuelling) deve essere previsto un adeguato numero di estintori e di attrezzature antincendio;

e) i successivi Art. 16.3 – 16.4 precisano tutta la regolamentazione per l'Assistenza ed i rifornimenti (Refuelling).

16.3 – Assistenza

Le assistenze devono essere effettuate nelle zone espressamente predisposte dagli Organizzatori.

Per tutta la durata della Gara non sono permessi interventi ai mezzi effettuati con assistenza esterna, eccetto, vedi punti a) e b) seguenti, o salvo specifiche indicazioni del Regolamento;

a) nel caso in cui la Zona Assistenza sia prevista in un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h e può essere eventualmente preceduta da un Controllo di Passaggio per arrestare i concorrenti al loro ingresso nella zona stessa;
- chiaramente indicata, sia con dei cartelli specifici di zona assistenza, sia nel Road-Book di gara e di assistenza, affinché tutti i partecipanti ne siano informati ed almeno un Ufficiale di Gara deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese;

b) nel caso in cui la Zona Assistenza sia prevista al di fuori di un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- compresa fra due Controlli Orari e segnalata nel Timing e nel Road Book;
- con un tempo imposto uguale per tutti i piloti (minimo 40 minuti);
- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h ed almeno un commissario di percorso deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

16.3.1 Tutte le assistenze aeree al di fuori delle zone predisposte dall'Organizzatore (escluso il cambio di pneumatico per le moto e i quad- se forato) sono vietate dall'inizio alla fine di ogni tappa, pena secondo quanto indicato nel riepilogo delle Penalità.

16.4 - Rifornimento/Refuelling

Il rifornimento di carburante deve essere effettuato nelle zone predisposte dagli Organizzatori (zone di Refuelling) immediatamente a ridosso delle Zone (Parchi) Assistenza, nelle Zone di Refuelling appositamente predisposte all'interno dei Settori Selettivi (nel caso in cui si superino percorrenze di 80 km), e nei distributori di carburante all'interno dei Settori di Trasferimento come segue:

a) nel caso in cui la Zona di Refuelling sia prevista al di fuori di un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- compresa fra due Controlli Orari e segnalata nel Timing e nel Road Book;
- con un tempo imposto uguale per tutti i piloti (minimo 5 minuti);
- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h ed almeno un commissario di percorso deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

b) nel caso in cui la Zona di Refuelling sia prevista in un Settore Selettivo, tale zona deve essere:

- considerata a velocità regolamentata, con velocità massima di 30 Km/h e può essere eventualmente preceduta da un Controllo di Passaggio per arrestare i concorrenti al loro ingresso nella zona stessa;
- chiaramente indicata, sia con dei cartelli specifici di Zona di Refuelling, sia nel Road-Book di gara e di assistenza, affinché tutti i partecipanti ne siano informati ed almeno un Ufficiale di Gara deve essere presente per sorvegliare il comportamento dei concorrenti e la conformità delle azioni intraprese.

16.4.1 - si raccomanda che i meccanici impegnati nel rifornimento indossino un abbigliamento adeguato;

16.4.2 - tutte le azioni all'interno della zona di rifornimento che non sono direttamente collegate al

rifornimento del mezzo partecipante sono vietate.

16.4.3 - la responsabilità del rifornimento incombe sul concorrente;

16.4.4 - il motore deve essere spento durante tutta l'operazione di rifornimento e il pilota deve scendere dal motociclo-quad nel corso dell'operazione; in caso di guasto, il veicolo interessato può essere spinto fuori della zona senza incorrere in penalità e una batteria ausiliaria può essere utilizzata immediatamente fuori dalla zona di controllo per riavviare il motore del motociclo.

16.5 - Zone di Assistenza e Refuelling:

Gli Organizzatori devono indicare le Zone o Parchi di Assistenza, nonché le Zone di Refuelling previste, nel Timing allegato al Regolamento Particolare della Gara o inserito in una Circolare Informativa disponibile al più tardi 30 giorni prima dell'inizio delle Verifiche Sportive; il Timing deve indicare l'articolazione completa della gara con i tempi previsti e tutte le distanze in chilometri tra le differenti Zone di Assistenza.

16.6 - Rimorchio/Spinta:

Un motociclo/quad deve muoversi in modo autonomo, col motore in moto o con la sola forza del pilota in quanto il rimorchio e/o la spinta sono autorizzati solo se messi in atto da un concorrente in gara. Lungo tutto il percorso di gara (comprese le Zone di Controllo) il rimorchio e/o la spinta, messi in atto da soggetti diversi da un concorrente ancora in gara, comportano l'erogazione di sanzioni che possono arrivare fino all'esclusione dalla gara, per decisione del Direttore di Gara.

Le penalità sono le seguenti in tutte le Gare:

a) Zona di partenza di Tappa e/o zona di partenza di Settore Selettivo: partenza rifiutata

b) Zona di Controllo di Passaggio: 5'

c) Zona di Controllo Orario: 15'

Nelle Zone di Controllo, una volta constatata l'infrazione, il veicolo può essere fatto uscire dalla zona stessa con l'aiuto esterno, mentre dalla postazione dello Stop/C.O. sino all'uscita della zona di controllo, nel caso in cui un motociclo/quad non sia in grado di ripartire, lo stesso può essere rimorchiato o spinto con aiuto esterno, sotto il controllo del Capo Posto, senza incorrere in penalizzazioni.

16.7 - Segnalazioni con Cartelli:

Tutte le segnalazioni con cartelli sono autorizzate, al di fuori di una zona di controllo, in una Zona di Assistenza ed all'incrocio dell'itinerario di gara con strade aperte alla circolazione ordinaria e devono essere indicate nel Regolamento.

16.8 - Violazione norme Assistenza e Refuelling:

Tutte le violazioni delle norme sull'Assistenza e/o Refuelling, segnalate dai Giudici di fatto o da altri Ufficiali di Gara, comportano una penalizzazione che, quando non specificatamente prevista nel riepilogo delle Penalità o dal Regolamento di Gara, viene decisa dai Commissari Sportivi e può arrivare fino all'esclusione dalla Gara.

16.9 - E' obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente (FIM / UEM / FMI conforme) durante le fasi di assistenza e refuelling dei mezzi durante tutto lo svolgimento della gara. Il tappeto deve avere una misura uguale o maggiore alla proiezione a terra del mezzo nella sua interezza.

Art. 17 - TABELLA DI MARCIA

17.1 - Alla partenza della Gara i piloti ricevono una tabella di marcia sulla quale figurano i tempi imposti e i tempi massimi autorizzati per percorrere ciascun Settore di Trasferimento e ciascun Settore Selettivo.

Questa tabella di marcia viene ritirata al Controllo Orario di ingresso al Riordino o all'Arrivo di ogni tappa e deve essere sostituita da una nuova tabella di marcia alla partenza della Sezione o Tappa successiva.

Il pilota è il solo responsabile della propria tabella di marcia.

17.2 - Tutte le correzioni e tutte le modifiche apportate sulla tabella di marcia, a meno che siano approvate per iscritto da un Commissario, comportano l'esclusione dalla gara.

17.3 - La presentazione della tabella di marcia ai vari controlli e l'esattezza di quanto scritto, ricadono sotto la piena responsabilità del pilota. Solo i cronometristi sono autorizzati a scrivere l'ora sulla tabella di marcia, manualmente o per mezzo di un apparecchio stampante.

17.4 - I piloti sono obbligatoriamente tenuti, pena l'erogazione di una sanzione che può giungere fino all'esclusione dalla gara, a far compilare in ogni sua parte la propria tabella di marcia nell'ordine consecutivo.

L'assenza di un visto o la mancata presentazione della tabella di marcia (salvo quanto previsto al successivo comma 17.5) ad un qualsivoglia controllo, comporta una penalizzazione che può giungere sino all'esclusione dalla gara. Al fine di definire una scala di penalità e di evitare l'esclusione dalla gara, il Regolamento può prevedere delle penalità forfetarie per il mancato transito ad un Controllo (Orario o di Passaggio).

17.5 - La perdita di una tabella di marcia, denunciata ad uno dei Controlli previsti, comporta una penalità in tempo di 15 minuti.

17.6 - Il concorrente che si ritira durante una tappa deve obbligatoriamente far pervenire alla Direzione Gara la propria tabella di marcia direttamente o a mezzo di un Ufficiale di Gara. In difetto sarà inflitta una penalità decisa dai Commissari Sportivi.

Art. 18 - ZONE DI CONTROLLO

Tutti i controlli, cioè : Controlli Orari, Partenze ed Arrivi dei Settori Selettivi, Controlli di Passaggio, sono indicati per mezzo di cartelli standard (Art. 23).

18.1 - L'inizio della zona di controllo, è individuato da un cartello di preavviso a fondo Giallo posto ad una distanza di circa mt 100, mentre il posto di controllo è individuato da un cartello a fondo Rosso.

La fine zona di controllo, posta circa mt 100 più lontana, è individuata da un cartello a fondo Beige con tre barre Nere trasversali. I cartelli devono sempre trovarsi sulla parte destra del percorso di gara.

La larghezza della zona non può essere superiore a mt 15 e deve trovarsi su un asse unico, salvo le zone di CP (Controllo di Passaggio).

18.2 - E' severamente proibito entrare nella zona di controllo da una direzione diversa da quella indicata dall'itinerario di Gara e rientrare nella zona di controllo dopo aver vistato la tabella di marcia a questo controllo:

- alla 1^a infrazione, penalizzazione di 10 minuti;
- alla 1^a recidiva, penalizzazione di 1 ora ;
- alla 2^a recidiva, esclusione dalla gara o penalizzazione forfetaria se prevista.

18.3 - L'ora ufficiale è quella del sistema radio controllato DCF – 77 indicata anche nel Regolamento.

L'ora ideale di punzonatura, ora DCF – 77, è sotto la sola responsabilità del pilota che può consultare l'orologio ufficiale posto sul tavolo di controllo.

18.4 - I posti di controllo sono operativi un'ora prima dell'orario ideale di passaggio del primo pilota e salvo decisione contraria del Direttore di Gara essi cessano di operare un'ora dopo l'ora ideale dell'ultimo equipaggio, aumentata del ritardo della Gara, e, per quanto concerne i controlli relativi al/i Settore/i Selettivo/i, i Controlli Orari (partenza e arrivo dei Settori Selettivi) cessano di operare ad un orario calcolato, tenendo conto del/dei tempo/i massimo/i autorizzati precedenti questo controllo e riferito all'ultimo concorrente classificato.

18.5 - I piloti sono tenuti, con penalità che possono giungere sino all'esclusione dalla gara, a seguire le istruzioni del Commissario di Percorso responsabile del controllo il quale è obbligatoriamente assistito da un Cronometrista.

Art. 19 - CONTROLLI ORARI

19.1 - Ai controlli Orari i cronometristi incaricati segnano sulla tabella di marcia l'ora di presentazione che corrisponde al momento esatto in cui il pilota presenta la tabella di marcia al cronometrista.

La punzonatura della tabella di marcia è effettuata solamente quando il pilota, unitariamente al motociclo/quad, si trovano nelle immediate vicinanze del tavolo di controllo.

19.2 - La procedura di punzonatura comincia nel momento in cui il motociclo supera il cartello di entrata nella zona di Controllo Orario.

19.3 - Tra il cartello di entrata nella zona e il posto di controllo è vietato al pilota effettuare qualsiasi fermata o mantenere una andatura anormalmente lenta. Un pilota può rimanere nella zona solo per il tempo necessario alle operazioni di controllo ed alle eventuali verifiche tecniche.

19.4 - Nei Settori di Trasferimento, l'ora ideale di punzonatura è quella ottenuta aggiungendo il tempo imposto per percorrere il Settore di Trasferimento, all'ora di partenza di questo Settore.

Questi tempi sono espressi in ore e minuti e sono sempre indicati da 00.01 a 24.00.

19.5 – Il pilota non incorre in nessuna penalità per l'anticipo, se il veicolo entra nella Zona di Controllo durante il minuto che precede quello ideale di Timbratura.

19.6 - Nei Settori di Trasferimento il pilota non incorre in nessuna penalità per ritardo, se l'ora di presentazione della tabella di marcia al controllo corrisponde al trascorrere del minuto ideale di Timbratura; ovvero se la stessa avviene nei 59" successivi al minuto previsto.

19.7 - Al Controllo Orario di arrivo del Settore di Trasferimento il cronometrista trascrive sulla tabella di marcia da una parte l'ora di punzonatura del pilota e dall'altra il suo orario previsto per la partenza del Settore Selettivo. Egli deve mantenere una differenza di 5 minuti tra i due controlli, onde permettere al pilota di prepararsi a partire. In caso di foratura, viene concesso al pilota un tempo massimo di 10 minuti supplementari. Dopo la punzonatura al Controllo Orario il pilota deve presentarsi immediatamente alla partenza del Settore Selettivo dove il cronometrista registra l'ora effettiva di partenza dal Settore Selettivo e da la partenza del pilota. Qualora in caso di incidente, esista una divergenza tra le due ore di punzonatura, fa fede l'ora di partenza del Settore Selettivo, salvo decisione contraria della Giuria.

19.8 - Penalità ai Controlli Orari:

Ad un Controllo Orario, tutte le differenze tra l'ora reale e l'ora ideale di punzonatura sono penalizzate in ragione di 1 minuto per minuto, o frazione di minuto sia di ritardo, che di anticipo.

19.9 – I piloti sono autorizzati a punzonare in anticipo ai Controlli Orari di fine Tappa.

19.10 - Tutte le infrazioni commesse da un pilota alle regole di procedura di punzonatura sopra definite (ed in Particolare l'entrata in una zona di controllo, con oltre 1 minuto di anticipo rispetto all'ora effettiva di punzonatura) sono oggetto di un rapporto scritto da parte del Responsabile del controllo, da inoltrare al Direttore di Gara.

19.11 - Tempo massimo autorizzato:

Il Tempo Massimo Autorizzato per percorrere un Settore di Trasferimento, definito nel Regolamento, può essere modificato in qualsiasi momento con decisione del Direttore di Gara. I piloti vengono informati nel più breve tempo possibile di tale modifica.

L'esclusione dalla gara o l'applicazione della penalità forfetaria, per superamento del tempo massimo autorizzato, non possono essere comunicate che al termine della tappa.

19.12 - Nel caso in cui vi siano 2 Settori a tempo imposto consecutivi, l'orario di punzonatura indicato sulla tabella di marcia costituisce sia l'orario di arrivo del Settore precedente, che l'orario di partenza del Settore seguente.

19.13 - Disposizione dei cartelli in un Controllo Orario seguito da un Settore Selettivo:

a) Se un Controllo Orario è seguito dalla partenza di un Settore Selettivo, i due posti sono compresi in una sola zona di controllo e i cartelli sono posizionati come segue:

a1) cartello giallo con orologio (inizio zona);

a2) dopo cento metri circa cartello rosso con orologio (posto di Controllo Orario);

a3) ad una distanza da 50 a 200 metri cartello rosso con bandiera (inizio Settore Selettivo);

a4) infine, 100 metri più lontano, cartello beige con tre barre nere trasversali (Fine Zona)

b) Se la partenza di un Settore Selettivo coincide con la partenza di una Tappa, l'ora di partenza del Settore Selettivo è anche quella della Tappa;

c) All'arrivo di un Settore Selettivo, il Controllo Stop è coincidente con un Controllo Orario ed i cartelli sono posizionati come previsto dal medesimo Regolamento.

19.14 - Rilevamento tempi:

Nei Settori Selettivi, i tempi di arrivo sono presi al secondo, salvo per la Super Speciale, dove essi possono essere presi al 1/10° (decimo) di secondo per risolvere gli ex-aequo.

Art. 20 - CONTROLLI DI PASSAGGIO

20.1 - Per verificare che i piloti rispettino l'itinerario di gara possono essere previsti, in una posizione significativa, specificata e numerata nel Road Book, dei controlli di passaggio. Tutte le informazioni riguardanti i controlli di passaggio (località, zone, punti) sono indicate nel Regolamento o mediante Circolare Informativa distribuita al più tardi alla partenza della tappa relativa. La zona di controllo viene segnalata con i cartelli seguenti:

a) cartello giallo con timbro (inizio zona);

b) dopo 100 metri circa cartello rosso con timbro (posto di controllo di passaggio);

c) infine, 100 metri più avanti, cartello beige a barre nere trasversali (fine zona).

L'ubicazione di questi Controlli di Passaggio deve essere ben visibile e ben segnalata ai piloti e, se possibile, prevista su terreno piuttosto piano e solido. L'ora di passaggio dei concorrenti, presa al secondo, deve essere annotata su un foglio di punzonatura a cura del responsabile del posto di controllo.

20.2 - Ora di chiusura dei Controlli di Passaggio:

L'ora di chiusura dei controlli di passaggio è dichiarata tenendo conto:

- della distanza percorsa dalla partenza del settore in questione;
- della media oraria del settore considerato (Selettivo o di Trasferimento) determinata dal tempo massimo autorizzato;
- dell'orario ideale dell'ultimo concorrente maggiorato di 60 minuti.

Questa ora può essere menzionata sulla tabella di marcia oppure su una circolare.

20.3 - Penalità per mancanza di visto al Controllo di Passaggio:

Il Regolamento Particolare di Gara deve riportare l'indicazione delle penalità di ciascun Controllo di Passaggio inosservato.

Art. 21 - SETTORI SELETTIVI

21.1 - E' vietato a tutti i piloti percorrere i Settori Selettivi in senso inverso, pena una sanzione che può arrivare fino all'esclusione dalla gara.

21.2 - Alla partenza dei Settori Selettivi, quando il motociclo/quad con il suo pilota si ferma davanti al Controllo di Partenza, il cronometrista incaricato riporta sulla tabella di marcia del pilota l'orario reale di partenza del motociclo/quad considerato (in ora e minuti).

Poi annuncia i 30 secondi, i 15 secondi, i 10 secondi e, in mancanza del semaforo, gli ultimi 5 secondi scanditi uno ad uno. Passati gli ultimi 5 secondi deve dare il segnale di partenza che deve essere seguito dalla partenza immediata del motociclo/quad. Una sosta superiore ai 20 secondi sulla linea di partenza, dopo il segnale di partenza, è penalizzata di 2 minuti. In caso di impossibilità per il concorrente di uscire con i propri mezzi dalla zona di controllo sono applicate le penalità previste dal medesimo Regolamento.

21.3 - La partenza di un Settore Selettivo, all'ora indicata sulla tabella di marcia, può essere ritardata dal cronometrista solo per casi di forza maggiore.

21.4 - Una falsa partenza ed in particolare, una partenza effettuata prima che il cronometrista dia il

segnale del Via comporta una penalità in tempo di minimo 1 minuto, che può essere aumentata secondo il rapporto del cronometrista. Questa penalità non esclude più severe sanzioni che possono essere inflitte dal Direttore di Gara specie in caso di recidiva.

21.5 - L'arrivo dei Settori Selettivi è lanciato e i cartelli sono posizionati come segue:

- a) pannello giallo con bandiera a scacchi (inizio zona);
- b) dopo 100 metri circa cartello rosso con bandiera a scacchi (arrivo lanciato);
- c) a una distanza da 150 a 300 metri due cartelli rossi (orologio e Stop);
- d) infine, dopo 100 metri, cartello finale beige con tre barre trasversali nere.

La fermata tra il cartello giallo di avvertimento e il cartello stop è vietata ed ogni infrazione comporta una penalità in tempo di 15 minuti.

Il tempo viene rilevato sulla linea di arrivo per mezzo di apparecchi di rilevamento con stampante. Questi apparecchi sono doppiati da cronometri manuali.

A una distanza da 150 a 300 metri dopo l'arrivo il pilota deve fermarsi ad un Controllo Orario segnalato da un cartello rosso con orologio e da un cartello rosso STOP dove il cronometrista riporta sulla tabella di marcia, l'ora di arrivo (ora, minuti e secondi) e l'ora di partenza del Settore di Trasferimento successivo (ore e minuti).

In caso di arrivo di più concorrenti nello stesso minuto, il cronometrista deve differire le partenze di ciascun concorrente con un minimo di 1 minuto l'uno dall'altro, secondo l'ordine di arrivo. Se il concorrente nella zona di controllo STOP non si può muovere con i propri mezzi, è applicata una penalità come da articolo 16.6.

Qualora il concorrente non si fermi per far annotare il tempo al Controllo STOP, è applicata una penalità di 1 ora. Qualora il cronometrista non possa immediatamente comunicare l'ora esatta al Commissario addetto alla trascrizione, questi deve firmare soltanto la scheda del conduttore e l'annotazione del tempo avverrà durante la neutralizzazione o al riordino successivo.

21.6 - Salvo disposizione contraria del Regolamento, durante i Settori Selettivi è vietata l'assistenza che non sia prestata da un pilota ancora regolarmente in corsa e con pezzi trasportati da un altro pilota in corsa. Zone di Assistenza regolamentata possono comunque essere previste dall'Organizzatore.

21.7 - Gli intervalli di partenza, nei Settori Selettivi, devono rispettare le stesse disposizioni previste per la partenza delle tappe, fatti salvi i casi in cui vi siano delle penalizzazioni relative ai Settori di Trasferimento.

21.8 - Ogni pilota che si rifiuti di prendere la partenza in un Settore Selettivo all'ora e nell'ordine di partenza attribuitogli, viene penalizzato di 15 minuti e deve tenersi a disposizione del Capo Posto che assegnerà la sua nuova ora di partenza.

21.9 - Interruzione dei Settori Selettivi

Quando l'effettuazione di un Settore Selettivo viene definitivamente interrotta prima del transito dell'ultimo pilota, e ciò per qualsiasi motivo accada, la classifica del Settore può essere redatta assegnando, a tutti i piloti coinvolti nell'interruzione, il tempo non considerato anomalo e realizzato prima dell'interruzione stessa.

Tale classifica può essere redatta anche se un solo pilota ha potuto completare la prova in normali condizioni di gara.

L'applicazione o meno di questa disposizione resta di competenza esclusiva del Direttore di Gara, il quale indicherà i motivi dell'interruzione.

Infine, ogni pilota responsabile o corresponsabile dell'interruzione della prova non può, in nessun caso, trarre profitto da questa disposizione e, pertanto, gli sarà assegnato il tempo effettivo che avrà eventualmente realizzato anche se tale tempo sarà superiore al tempo assegnato agli altri piloti.

In casi eccezionali, per ragioni di sicurezza, il Direttore di Gara può interrompere un Settore Selettivo al Controllo di Passaggio precedente ed i concorrenti possono continuare il Settore Selettivo una volta superata la zona pericolosa.

La classifica viene stabilita facendo la somma dei tempi delle due parti di detto Settore Selettivo.

21.10 - Modifica del Tempo Massimo autorizzato

Ogni Settore Selettivo ha un Tempo Massimo concesso per la sua percorrenza. Tale tempo massimo, che è indicato nella Tabella di Marcia, nel Timing (Tabella Tempi e Distanze) e nel Road-Book, può essere modificato in qualsiasi momento dal Direttore di Gara. I concorrenti vengono avvisati della modifica appena possibile.

21.11 - Norme generali dei Settori Selettivi

E' fatto obbligo all'Organizzatore :

- a) segnalare il percorso dei Settori Selettivi mediante frecce indicanti la direzione, fissate ad alberi o sostegni propri, bandelle ed appositi segnali indicanti specifici pericoli od avvisi, realizzati con disegni conformi a quelli riportati nel Road Book e nella Simbologia Generale;
- b) segnalare gli ostacoli od i pericoli occasionali o naturali presenti lungo il percorso dei Settori Selettivi in maniera che siano visibili (BALISE) o, se impossibilitato a ciò, farli presidiare da un Commissario di Percorso munito di Bandiera Gialla;
- c) provvedere ad una manutenzione del Percorso dei Settori Selettivi, tale da assicurare la scorrevolezza

del medesimo ed impedire rotture meccaniche od incidenti significativi dei veicoli in gara.

Art. 22 - RIORDINI

22.1 - I riordini servono a ridurre gli intervalli più o meno estesi che si sono potuti creare tra i piloti a seguito di ritardi e/o ritiri. Nei Riordini vige il regime di Parco Chiuso.

22.2 - Al loro arrivo ai riordini, i piloti consegnano la loro tabella di marcia ai cronometristi, ricevono istruzioni sulla loro ora di partenza e devono condurre immediatamente e direttamente il loro motociclo/quad al Parco Chiuso; l'ordine di partenza rimane quello di arrivo.

22.3 - Il Direttore di Gara, per ragioni di sicurezza, può decidere di fermare una tappa prima del suo termine. Un Controllo Orario sarà quindi allestito con la funzione di chiudere la tappa (analogamente, per i Settori Selettivi, il Controllo Orario coinciderà con il Controllo di fine del Settore Selettivo), ed i tempi rilevati serviranno a stabilire la classifica di detta tappa.

A discrezione del Direttore di Gara questa tappa potrà o no, proseguire neutralizzata o in convoglio, ed essere o non essere, sotto regime di Parco Chiuso.

22.4 - Norme generali dei Riordini :

In tutte le Gare, nel caso di ripetizione di uno o più Settori Selettivi, deve essere previsto almeno un Riordino per ogni Tappa.

Art. 23 - SEGNALETICA DEI CONTROLLI

Il diametro minimo dei pannelli è di 70 cm, il disegno deve essere nero; i pannelli devono sempre essere posizionati a Destra od a Sinistra se in successione. Si raccomanda di definire la larghezza della zona di controllo che non può essere in ogni circostanza superiore a 15 metri.

Art. 24 - PARCO CHIUSO

24.1 - L'Organizzatore deve predisporre un Parco Chiuso adeguatamente sorvegliato e custodito.

In regime di Parco Chiuso si applicano le seguenti regole:

- a) E' vietato effettuare qualsiasi riparazione o rifornimento nel parco chiuso di partenza delle tappe.
- b) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro ingresso nel Parco Partenza, nel Riordino o nel Parco di fine Tappa e lo rimangono fino alla nuova partenza.
- c) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro ingresso in una Zona di Controllo, fino alla loro partenza dalla stessa, salvo casi specifici.
- d) I motocicli/quad sono in Parco Chiuso dal loro Arrivo alla fine della Gara e almeno fino allo scadere dei termini di reclamo.

24.2 - Tutte le infrazioni alle regole del Parco Chiuso comportano una penalità minima di 30 minuti che può arrivare fino all'esclusione dalla gara.

24.3 - Prima dell'uscita da qualsiasi parco o alla partenza di una Tappa, quando i Commissari Tecnici della Gara constatino che un motociclo/quad sia in uno stato incompatibile con un normale utilizzo, devono informarne immediatamente il Direttore di Gara che può richiederne il ripristino.

In questo caso i minuti pieni impiegati per effettuare il ripristino vengono considerati come altrettanti minuti di ritardo registrati in un settore di Trasferimento.

Al fine di non permettere al pilota di cercare di recuperare il suo ritardo dopo la riparazione, esso riceverà un nuovo orario di partenza. Un ritardo superiore a 30 minuti comporterà una eventuale ripartenza dopo il primo raggruppamento utile.

24.4 - Dopo aver lasciato il proprio motociclo/quad nel Parco Chiuso, il pilota lo può coprire con un telo ed abbandonare immediatamente il Parco Chiuso che sarà da quel momento interdetto ad ogni ingresso.

24.5 - Per eccezione al regime di Parco Chiuso, ma sotto la responsabilità di un Commissario, è permesso al pilota (nei Parchi Chiusi di partenza, di riordino o di fine tappa):

- a) cambiare uno o più pneumatici forati;
- b) verificare e/o modificare la pressione dei propri pneumatici.

Questi interventi devono essere totalmente terminati prima dell'orario di partenza, in caso contrario il superamento del tempo comporterà una penalizzazione di 1 minuto per minuto di ritardo.

24.6 - Per uscire dal Parco Chiuso di partenza, di riordino o di fine tappa il pilota è autorizzato a entrare nel parco 15 minuti prima della propria ora di partenza e può eventualmente installare il road book sulla strumentazione appropriata (porta road-book) ove ritenga necessario farlo.

24.7 - Parco Chiuso di fine gara:

In tutte le Gare deve essere previsto obbligatoriamente un Parco Chiuso al termine della gara.

Art. 25 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

Sono obbligatori orari di convocazione dei piloti per le verifiche ante-gara.

25.1 - Tutti i piloti partecipanti alla gara devono presentarsi al completo con il loro motociclo o quad alle verifiche sportive e/o tecniche previste conformemente al programma della gara. Gli organizzatori possono prevedere un regime differente con l'approvazione della FMI. Multe per ritardo alle verifiche tecniche ante gara, secondo il programma stabilito dall'Organizzatore, possono essere comminate dai

Commissari Sportivi. La partenza è rifiutata a qualsiasi pilota che si presenti alle verifiche sportive e/o tecniche al di là dei limiti previsti dal Regolamento, salvo nei casi di forza maggiore accertati come tali dai Commissari Sportivi.

25.2 - Le verifiche sportive si svolgono conformemente alle disposizioni della RMM e comportano il controllo dei documenti menzionati nel Regolamento:

- Licenza di concorrente;
- Patente di guida;
- Visita medica nel caso non risultasse valida nell'indicazione della licenza

25.3 - Solo i piloti che superano le verifiche sportive possono presentarsi con il proprio motociclo/quad, munito delle placche porta-numero, alle verifiche tecniche che sono esclusivamente di ordine generale: marca e modello del motociclo/quad, conformità apparente con la classe nel quale è stato iscritto, conformità degli elementi di sicurezza, conformità del mezzo con il Codice della Strada.

A seguito delle verifiche tecniche, ed in caso di non conformità di un motociclo/quad alla regolamentazione tecnica e/o di sicurezza, il D.d.G. può concedere del tempo per consentire la regolarizzazione del mezzo stesso.

25.4 - La partenza è rifiutata a tutti i motocicli/quad che non sono conformi alle prescrizioni dei regolamenti di sicurezza della FIM, della presente RMM ed a altre disposizioni della FMI.

25.5 - In qualsiasi momento, durante la Gara, possono essere effettuate delle verifiche supplementari concernenti sia i piloti che il motociclo/quad.

Il concorrente è responsabile in ogni momento della conformità tecnica del proprio motociclo/quad. Il fatto di presentare un motociclo/quad al controllo tecnico è considerato come una dichiarazione implicita di conformità.

25.6 - E' compito del pilota apporre accuratamente i contrassegni di identificazione, sotto la sua sola responsabilità, e di garantire la loro conservazione fino alla fine della Gara.

La loro mancanza comporterà l'esclusione dalla gara. La comunicazione dovrà essere fatta ai concorrenti interessati per iscritto.

25.7 - Una verifica completa e dettagliata comprendente lo smontaggio del motociclo per i primi classificati della classifica generale e di ogni Classe, così come di qualsiasi altro eventuale pilota, può essere effettuata a discrezione assoluta dei Commissari Tecnici, i quali agiscono d'ufficio, a seguito di reclamo, o ancora su indicazione del Direttore di Gara.

Art. 26 - RECLAMI - APPELLI

26.1 - Ogni reclamo deve essere formulato secondo le prescrizioni del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (Capitolo XII).

Deve essere fatto per iscritto e consegnato ai Commissari Sportivi, accompagnato dall'importo stabilito dalla Art. 92 (Annuario FMI) ed indicato nel Regolamento; tale importo non sarà restituito se il reclamo sarà giudicato infondato.

26.2 - Se il reclamo comporta lo smontaggio ed il rimontaggio di diverse parti del motociclo, il reclamante deve versare anche la cauzione fissata dai Commissari Sportivi (Capitolo XIII).

26.3 - Le spese causate dai lavori e dal trasporto del motociclo sono a carico del reclamante, quando il reclamo non sia fondato e, a carico del concorrente reclamato, in caso contrario.

26.4 - Quando il reclamo non sia fondato, e se le spese causate dal reclamo (verifica, trasporto, etc.) siano superiori alla cauzione, la differenza rimane a carico del reclamante. In caso contrario, con spese inferiori, la differenza gli sarà restituita.

Art. 27: CLASSIFICHE - PUNTEGGI - CLASSI

Il cronometraggio è sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

27.1 - La classifica finale di gara viene stilata sommando tutti i tempi dei Settori Selettivi, con esclusione della Super Speciale, e di tutte le eventuali penalità acquisite durante tutte le giornate di gara previste.

Per ciascuna giornata di gara è redatta una classifica e sono assegnati i Punti corrispondenti alle posizioni.

Le Classifiche di Classe sono redatte nello stesso modo.

Se in una classe ci sono meno di 5 partecipanti i punti vengono assegnati al 50%.

Le Classifiche di giornata e finale di gara di Team/Moto Club/Scuderia sono redatte conteggiando i punti acquisiti dai primi tre piloti classificati che sono stati dichiarati tramite apposito modulo durante le Verifiche ante gara e consegnate al Direttore di Gara.

Le Classifiche di giornata e finale di gara delle Case Costruttrici sono redatte conteggiando i punti acquisiti dai primi cinque piloti classificati.

Nella classe "Side by Side" saranno conteggiati i punti solamente al pilota .

I Team/Moto Club/Scuderie/Case Costruttrici, per acquisire i punteggi, devono essere in possesso di apposita licenza FMI.

27.2 - In caso di ex-aequo, in tutte le Gare è proclamato vincitore colui che ha realizzato il miglior tempo durante il primo Settore Selettivo.

Se questo non sarà sufficiente a dirimere gli ex-aequo, saranno allora presi in considerazione i tempi dei Settori Selettivi successivi. Salvo per le Tappe e la Super Speciale in cui nessun Settore Selettivo sia stato disputato, gli ex-aequo saranno allora risolti seguendo l'ordine dei numeri. Questa regola di spareggio può essere applicata in qualsiasi momento della Gara.

27.3 - Le classifiche parziali ufficiali di Tappa sono affisse all'Albo di Gara secondo quanto previsto dal Regolamento. Le classifiche provvisorie ufficiali della Gara sono esposte all'Albo, al più tardi 60' minuti dopo l'arrivo dell'ultimo veicolo.

27.4 - Al termine di ogni tappa può essere pubblicata una classifica provvisoria (comprensiva obbligatoriamente delle penalità) che serve a determinare l'ordine di partenza della tappa successiva.

Le penalità previste dal Regolamento, comprese le penalità forfetarie, sono riportate nella tabella allegata all'Art. 28.

Ogni non conformità ai testi di queste prescrizioni nei quali le penalità non siano menzionate, sarà registrata in un rapporto del Direttore di Gara ai Commissari Sportivi che giudicheranno l'entità della penalità da attribuire.

27.5 - In ogni giornata di gara verrà assegnato il seguente punteggio sia per l'assoluta piloti che per tutte le classi previste:

I punti dell'Europeo te li metto accanto in rosso e sono assegnati solo ai primi 15:

1° classificato Punti 25

2° classificato Punti 22

3° classificato Punti 20

4° classificato Punti 18

5° classificato Punti 16

6° classificato Punti 15

7° classificato Punti 14

8° classificato Punti 13

9° classificato Punti 12

10° classificato Punti 11

11° classificato Punti 10

12° classificato Punti 9

13° classificato Punti 8

14° classificato Punti 7

15° classificato Punti 6

16° classificato Punti 5

17° Classificato Punti 4

18° Classificato Punti 3

19° Classificato Punti 2

20° Classificato Punti 1

I piloti abilitati a partecipare al Campionato Italiano Baja FMI per potere acquisire i punti di pertinenza devono:

- aver preso il via della Tappa giornaliera;
- transitare al Controllo Orario di fine Tappa nei termini di chiusura dello stesso.
- aver effettuato regolarmente almeno il 50% per difetto (es. 1 su 3, 2 su 5) dei Settori Selettivi della singola Tappa (giornata di gara);

27.6 - La classifica finale del Campionato Italiano Baja, (assoluta moto e assoluta quad e le classi di pertinenza) sarà il risultato della somma dei punti acquisiti in ogni singola giornata di gara.

27.7 - Attribuzione classi moto e quad.

MOTO

M1 - da 200cc fino a 450cc 2T - 4T

M2 - oltre 450cc 2T - 4T

MF - classe femminile unica

QUAD

Q1 - fino a 450 cc

Q2 - oltre 450 cc

QA - Automatici

QF - classe femminile unica

SIDEBYSIDE (UTV)

S1 – Classe unica

Art. 28 - PENALITÀ (vedi tabella allegata) –

TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE PENALITÀ	Art. N°	Partenza non concessa	Esclusione dalla gara	Penalità tempo	Penalità pecuniarie	Decisioni Commissari Sportivi
Assenza al Briefing	5.3				€ 200,00	
Superamento del Tempo Massimo autorizzato in un Settore Selettivo	5.13			forfetaria		
Irregolarità/mancata effettuazione di un Settore Selettivo	5.13			forfetaria		
Ultimo Settore Selettivo di Tappa non concluso	5.13			forfetaria		
Mancata partecipazione Super Speciale	5.17			5' nella 1° Tappa		
Assenza o cattiva apposizione della tabella porta-numero di gara	11	X				
Frode constatata dei contrassegni di identificazione	11		X			
Manovra sleale, scorretta o fraudolenta da parte di un concorrente			X			
Ritardo alla Partenza di un Settore Selettivo entro 30'	13.6			1 minuto per minuto		
Ritardo alla Partenza di un Settore Selettivo oltre 30'	13.6	X Ripartenza dopo il primo riordino utile		forfetaria		
Anticipo ai C.O. precedenti lo Start di un Settore Selettivo	13.7			1 minuto per minuto		
Rifiuto pubblicità Organizzatore					+ 60% tassa iscrizione	
Ricognizioni percorso	14.1		X			
Informazioni sul percorso	14.2		X			
Itinerario non seguito	14.2		X			
Non rispetto delle regole di circolazione del paese attraversato 1^ infrazione	15				€ 100,00	
Non rispetto delle regole di	15			60'		

circolazione del paese attraversato 2^ infrazione						
Non rispetto delle regole di circolazione del paese attraversato 3^ infrazione	15		X			
E' proibito trasportare i motocicli-quad durante lo svolgimento dei Settori Selettivi	15.3 a		X			
E' proibito bloccare intenzionalmente il passaggio di concorrenti o impedire il sorpasso	15.3 b		X			
E' proibito trasportare i motocicli-quad durante la percorrenza dei Settori di Trasferimento	15.3 c			60'		
Assistenza di terzi al di fuori delle zone consentite 1° Infrazione	16.3.1			60'		
Assistenza di terzi al di fuori delle zone consentite 2° Infrazione	16.3.1		X			
Sono vietate tutte le azioni all'interno della zona di refuelling che non siano direttamente collegate al rifornimento	16.4.2		X			
E' proibito tenere il motore acceso durante il refuelling	16.4.4		X			
Traino/Spinta non da concorrente in gara lungo tutto il percorso	16.6		X			
Traino/Spinta da concorrente ancora in gara nelle Zone di Controllo a) Zona di partenza di Tappa e/o Zona di partenza S.S. b) Zona di C.P. c) Zona di C.O.	16.6	a)		b) 5' c) 15'		
Violazione norme Assistenza e/o Refuelling con penalità non specificatamente	16.8		X			Decisione D.G.

previste						
E' obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente conforme	16.9			10' per ogni infrazione		
Modifiche non autorizzate della tabella di marcia	17.2		X			
Assenza di un visto o mancata presentazione della tabella di marcia ai controlli orari	17.4			forfetaria		
Perdita tabella di marcia	17.5			15'		
Mancata consegna Tabella di Marcia alla Direzione di Gara dopo ritiro	17.6					Decisione D.G.
Arrivare in una zona di controllo da una direzione diversa o rientrare nella zona di controllo dopo aver vistato la tabella di marcia a) 1a infrazione b) 1a recidiva c) 2 a recidiva	18.2			a) 10' b) 60' c) forfetaria		
Non rispetto delle direttive del Capo Posto a un controllo	18.5		X			Decisione D.G.
Per minuto di ritardo al C.O.	19.8			1'		
Per minuto di anticipo al C.O.	19.8			1'		
Mancanza/inosservanza passaggio di controllo	20.3			Regolamento Particolare di Gara o 30'		Decisione D.G.
Circolazione volontaria in senso inverso nei Settori Selettivi	21.1		X			
Sosta superiore a 20" sulla linea di partenza dopo il segnale di start	21.2			2'		
Anticipo partenza Settore Selettivo	21.4			1 minuto per minuto		
Arresto fra il cartello giallo e lo Stop	21.5			15'		
Mancato arresto allo STOP per far scrivere il tempo	21.5			60'		
Rifiuto partenza al Settore Selettivo nella propria ora e nel proprio ordine	21.8			15'		
Infrazione al regime di parco chiuso	24		X	30'		Decisione D.G.
Riparazioni in Parco	24.3			1'		

Chiuso disposte dal Direttore di Gara. Per ogni minuto pieno impiegato per l'intervento						
Riparazioni in Parco Chiuso disposte dal Direttore di Gara. Per ritardo superiore a 30'	24.3	X Ripartenza dopo il primo riordino utile		forfetaria		
Interventi autorizzati in Parco Chiuso non terminati prima dell'ora di partenza. Per ogni minuto di ritardo	24.5			1'		
Veicolo non conforme alle Regole di Sicurezza		X				
Mancanza di abbigliamento e protezioni adeguate		X				

Qualsiasi atto sleale, scorretto o fraudolento commesso da un pilota può essere motivo di esclusione dalla gara del pilota in questione.

Art. 29 - PREMI

29.1 - In tutte le Gare possono essere previsti premi in denaro a discrezione dell'Organizzatore o del Promoter.

29.2 - Per tutte le gare devono essere previsti i premi d'onore per i seguenti classificati:

- i primi 5 piloti della Classifica Generale Assoluta;
- i primi 3 piloti di ogni Classe;
- il primo Team - Moto club - Scuderia classificata.

E' raccomandato di prevedere un Premio (fiori - omaggio) per tutte le Donne pilota che hanno portato a termine la Gara.

Tutti i piloti classificati devono ritirare i premi durante la cerimonia conclusiva o incappano in una sanzione di € 100,00 salvo motivi di giusta causa preventivamente comunicati.

Le Premiazioni devono essere svolte entro 120 minuti dall'arrivo al traguardo dell'ultimo pilota in gara.

Se la cerimonia non avviene entro il tempo indicato il pilota ha la facoltà di non presenziare senza incappare in alcuna penalità.

Art. 30 - AREA ECOLOGICA

30.1 - Ogni organizzatore sarà tenuto a predisporre una speciale area per lo stoccaggio di oli usati, pneumatici, batterie e/o di ogni altro materiale considerato pericoloso per l'ambiente. Tale area deve essere allestita all'interno o a ridosso delle aree di assistenza e deve essere chiaramente identificata.

E' obbligatorio utilizzare un tappeto ecologico assorbente (FIM / UEM / FMI conforme) durante le fasi di assistenza e refuelling dei mezzi durante tutto lo svolgimento della gara. Il tappeto deve avere una misura uguale o maggiore alla proiezione a terra del mezzo nella sua interezza.

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 - DEFINIZIONE

QUAD

Il Quad (ATV) è un mezzo a quattro ruote mosso da un motore di tipo motociclistico.

La trasmissione è comandata a mezzo di catena e corona oppure a trasmissione cardanica; per i mezzi 4x4 la trasmissione del moto sarà condizionata da sistemi che comprendono anche un differenziale con trasmissione a catena o cardanica.

La direzionalità del moto avviene per mezzo di un manubrio.

MOTO

Per il regolamento tecnico "Moto" (quanto non contemplato nel seguente regolamento) si fa riferimento alle norme tecniche dell'Annesso Enduro, Motorally e al Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.).

Art. 2 – MOTOCILI – QUAD - UTV AMMESSI E CLASSI DI APPARTENENZA

MOTO

M1 - da 200cc fino a 450cc 2T - 4T

M2 - oltre 450cc 2T - 4T

QUAD

Q1 - fino a 450 cc 2T - 4T (2x4 , 4x4 , cambio manuale)

Q2 - oltre 450 cc 2T - 4T (2x4 , 4x4 , cambio manuale)

QA – senza limite di cilindrata e per i mezzi a cambio automatico

UTV (Side by Side) : classe unica fino a 1.100 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico / CVT)
l'Europeo ha alzato la cilindrata a 1200 si vede che ne sta uscendo uno con motore 1200 ?

Tutti i motocicli, quad e UTV (Side by Side) devono essere regolarmente immatricolati per la normale circolazione stradale e provvisti della relativa documentazione.

La targa "prova" o altre targhe provvisorie non sono ammesse.

La classe deve essere dichiarata dal concorrente in fase di verifiche ante-gara e deve corrispondere a quanto indicato nel libretto di circolazione del mezzo verificato.

Art. 3 - RUOTE

QUAD

Diametro massimo del cerchio 15 pollici.

Sono vietate le ruote a raggi.

I parafanghi anteriori e posteriori devono essere di materiale plastico e/o similare flessibile e devono rispettare in forma e misura nella loro interezza la componentistica montata dal Costruttore o dal Produttore in origine.

E' vietato tagliare, alterare o modificare i parafanghi anteriori e posteriori rispetto alla forma e alle misure originali dei componenti di primo equipaggiamento/impianto (OEM).

Art. 4 - PNEUMATICI

E' vietato l'utilizzo di pneumatici con disegno a spatola (Scoops), con chiodi o altri sistemi antiderapanti, salvo se espressamente specificato nel regolamento particolare di gara. 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. Sono permessi anche gli pneumatici riportanti la dicitura "D.O.T." (Department Of Transportation) e quelli riportati sul libretto di circolazione del mezzo.

Per le moto si fa riferimento anche alle norme tecniche dell'Annesso Enduro, Motorally e al Regolamento Tecnico Generale (R.T.G.)

Art. 5 – FRENI QUAD

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

Le ruote posteriori possono avere uno o due freni posti sull'asse di trasmissione, comandati da leva sul manubrio o da comando a pedale.

Art. 6 – DIMENSIONI QUAD

La larghezza massima di ingombro del mezzo non deve essere superiore a mm 1300 (per i quad "Utility" mm 1320) .

L'altezza massima della sella è di mm 950 (per i quad "Utility" mm 1000) .

Art. 7 - MANUBRIO E LEVE QUAD

La larghezza del manubrio è compresa tra mm 600 e mm 850.

Il rivestimento in materiale morbido antiurto nella parte centrale del manubrio non è obbligatorio.

Il manubrio deve essere provvisto di fermi di fine corsa che limitano la chiusura completa e devono consentire una distanza minima tra il manubrio ed il serbatoio di mm 20 (ad esclusione della classe QU).

I manubri costruiti in lega non possono essere riparati.

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

della manopola stessa.

Le estremità delle manopole devono essere provviste di tappi in gomma o comunque coprire interamente le parti esterne del manubrio.

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

Art. 8 - COMANDO ACCELERATORE QUAD

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

Art. 9 - IMPIANTO DI SCARICO

Non deve fuoriuscire dalla sagoma posteriore del mezzo.

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

Art. 10 - PROTEZIONI E SICUREZZA

QUAD

Una barra antiurto deve essere posta dietro alla sella del Pilota. Su tale barra deve essere posizionata la tabella porta-numero bi-facciale.

Una slitta paracolpi o similare deve essere montata a protezione della parte inferiore posteriore della corona e del disco/i freno/i.

Nella parte anteriore, tra la sagoma delle due ruote, deve essere montato un paraurti (bullbar) con bordi arrotondati, comunque privo di angoli acuti o spigoli. La parte inferiore del bullbar deve essere in linea con la parte inferiore del telaio.

Una protezione deve essere montata ai lati nella parte compresa tra le ruote anteriori e posteriori, avente profilo arrotondato (con diametro minimo di mm 25) ad eccezione della classe QU dove sia già presente un sistema similare integrato nella carrozzeria dell'equipaggiamento di primo impianto installato dal Costruttore o Produttore. Non sono ammesse sporgenze. Una griglia metallica o a 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 sulle protezioni laterali, ma devono rientrare almeno di mm 25 rispetto alla sagoma più esterna.

E' obbligatorio installare:

- una protezione dal parafrangente posteriore alla griglia laterale ove non sia presente o integrata nella carrozzeria.
- una barra antiurto posizionata in parallelo all'asse delle ruote posteriori e in proiezione della corona e del disco freno posteriore, con esclusione dei mezzi a trasmissione cardanica.
- un dispositivo a strappo collegato al corpo del Pilota che interrompa il circuito elettrico e di iniezione (se presente), causando lo spegnimento istantaneo del mezzo.

MOTO-QUAD

E' obbligatorio un interruttore (stacca massa) montato sul manubrio, che consenta lo spegnimento del motore.

SCHEMA DELLE PROTEZIONI OBBLIGATORIE PER QUAD

Art. 11 - CILINDRATA

La cilindrata del motociclo e quad è dichiarata dal pilota, salvo accertamento in caso di verifiche di fine gara, e deve corrispondere a quanto indicato nel libretto di circolazione. Alle verifiche amministrative, il pilota deve dichiarare la corsa del pistone, ai fini delle verifiche fonometriche.

Art. 12 – PROVA FONOMETRICA

La prova fonometrica potrà essere effettuata a tutti i piloti, oppure a campione, a discrezione del Commissario Fonometrista.

I motocicli/quad che non superino la prima prova, potranno presentare il mezzo più volte entro l'orario di chiusura delle O.P.

Durante la gara e a fine gara, potranno essere effettuati controlli fonometrici a discrezione del CdG.

I motocicli che alla verifica supereranno di 2 (due) dB il limite massimo saranno penalizzati di 10' (dieci minuti), mentre, oltre i 2dB, il mezzo sarà escluso dalla gara.

Art. 13 - TABELLE PORTANUMERO

Tutti i veicoli devono essere dotati di una tabella porta-numero anteriore posizionata nella parte più alta del mezzo (o spazio equivalente), di due laterali (o spazio equivalente) per le moto e una posteriore

bifacciale per i quad montata sulla barra antiurto dietro la sella del pilota.
Il colore delle tabelle porta-numero deve essere: Fondo Giallo o Bianco – Numeri Neri.

Art. 14 - IMPIANTO ELETTRICO

Deve essere montato e funzionante.

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

Art. 15 – ABBIGLIAMENTO E DOTAZIONE DI SICUREZZA DEL PILOTA

Come da norme per il fuoristrada (vedere l'art. 521 Enduro).

Durante la gara i piloti devono indossare, sotto pena di esclusione, casco omologato in corso di validità, protezioni ed abbigliamento idoneo. I caschi dei piloti sono e possono essere controllati sia alle verifiche ante-gara che durante l'intero svolgimento dell'evento.

E' obbligatorio indossare le protezioni della schiena e degli arti superiori. E' obbligatorio correre con le protezioni coperte da maglia o giubbino.

Art. 16 - DISPOSITIVI OBBLIGATORI

Oltre alle luci anteriori e posteriori regolamentari, che devono essere obbligatoriamente funzionanti, deve essere montato un dispositivo supplementare luminoso a Led rossi (minimo cinque) nella parte posteriore, che deve rimanere sempre acceso durante i settori selettivi.

Art. 17 - DISPOSITIVI CONSIGLIATI

Il montaggio di un Porta Road Book (compreso porta road-book ECO) ad arrotolamento e di un dispositivo per il rilevamento chilometrico (trip) è consigliato.

Art 18) REGOLAMENTO TECNICO UTV (SIDE BY SIDE)

Art 18.1 - Definizione

Il Side by Side è un veicolo fuoristrada a quattro ruote (due o quattro motrici) per il trasporto di persone o cose, costituito da un'unità integrale completa di uno o due posti (affiancati) per uno o due piloti concorrenti, guidato per mezzo di un volante e alimentato da un motore di derivazione motociclistica, chiamato anche UTV (Utility Task Vehicle).

Sono autorizzati solo veicoli con omologazione quadriciclo.

Tutti i veicoli devono essere regolarmente omologati, immatricolati ed assicurati per il normale utilizzo stradale. La targa "prova" o altre targhe provvisorie non sono ammesse.

Art 18.2 - Classe e veicoli ammessi

UTV: SSV classe unica fino a 1100 cc (2x4, 4x4, cambio manuale o automatico / CVT)

Art 18.3 - Motore

Il motore deve rimanere nella posizione originaria.

La cilindrata massima consentita è fissata a 1.100 cc; solo motori di serie in termini di caratteristiche e specifiche tecniche installati dal costruttore del veicolo in origine sono autorizzati.

Art 18.4 - Gabbia o armatura di sicurezza (Rollcage)

Struttura multi-tubolare installata nell'abitacolo il più vicino possibile alla scocca con la funzione di limitare le deformazioni della scocca (telaio) in caso di incidente.

Il montaggio di una gabbia di sicurezza è obbligatoria.

Essa può essere:

- a) Fabbricata in conformità con i requisiti della FIA Allegato J - Art.283 articolo 8 e seguenti.
- b) Omologata o Certificata da una ASN conformemente al regolamento d'omologazione delle armature di sicurezza.
- c) Gabbia di sicurezza (Rollcage) originale (OEM) o ricostruita come l'originale ma rinforzata seguendo i principali requisiti della FIA Allegato J - Art.283 articolo 8 e seguenti.

I tubi delle armature di sicurezza non devono condurre né fluidi né altro.

Le armature di sicurezza non devono creare impedimento all'entrata e all'uscita del pilota e del copilota. Un tetto di metallo (ottenuto esclusivamente da lamiera di metallo con uno spessore minimo di 2 mm o alluminio con uno spessore minimo di 3 mm) saldato o imbullonato sulla parte superiore esterna della gabbia di sicurezza è obbligatorio.

Un pannello (in lamiera di metallo con uno spessore minimo di 1 mm o alluminio con uno spessore minimo di 2 mm o plastica con uno spessore minimo di 3 mm) deve essere fissato e coprire la distanza laterale minore tra le barre e il pavimento esterno di la gabbia di sicurezza.

La distanza minima tra caschi degli occupanti ed i tubi della gabbia di sicurezza non deve essere inferiore a 50 mm.

Carrozzeria UTV e telaio devono proteggere il pilota in tutte le direzioni con una "luce" di almeno 25 cm. (per la parte anteriore, oltre alla corsa dei pedali) e di almeno 5 cm. Al di sopra del casco del pilota.

Nessuna parte affilata o tagliente, in altri termini pericolosa, deve trovarsi nell'abitacolo (per abitacolo si intende il volume strutturale dove si trova il pilota). La parte anteriore del cofano deve ricoprire la parte anteriore del telaio.

A completamento di codesto tetto, la carrozzeria può comportare un tetto in poliestere in materiale non metallico) fissato meccanicamente.

Art 18.5 - Sicurezza UTV

Protezioni laterali UTV

E' costituita da una struttura in tubo di acciaio diametro min 40mm, fissata su entrambi i lati della struttura principale della vettura, all'altezza dei mozzi delle ruote, su una lunghezza almeno pari al 60% del passo. Queste strutture si estendono verso l'esterno di ogni lato almeno a partire da una linea retta ideale tracciata tra le mezzerie degli pneumatici anteriori e posteriori, ma non oltre un'altra linea retta ideale tracciata tra i fianchi esterni delle ruote complete anteriori e posteriori, tenute in posizione rettilinea. Lo spazio tra queste strutture e la carrozzeria deve essere totalmente o parzialmente colmato per impedire che una ruota vi possa penetrare ed essere trattenuta

Art 18.6 - Parabrezza UTV

Un parabrezza di vetro stratificato o policarbonato con uno spessore minimo di 5 mm, o mezzo parabrezza in policarbonato con uno spessore minimo di 4 mm, possono essere montati. In alternativa al parabrezza di vetro o policarbonato è permesso montare una rete saldamente attaccata alla gabbia di sicurezza con seguenti caratteristiche.

Spessore minimo del filo di nylon: 3 mm

Dimensione minima delle maglie: 25 x 25 mm.

Dimensione massima delle maglie: 60 x 60 mm.

Art 18.7 - Reti UTV

E' obbligatorio il montaggio delle reti di protezione sulle parti laterali aperte dell'abitacolo che servono ad impedire il passaggio di una mano o di un braccio. Queste reti devono essere fissate in modo permanente alle parti superiori dei tubi della gabbia di sicurezza e munite di un sistema di sgancio rapido, operante sia dall'interno sia dall'esterno.

Art 18.8 - Cinture UTV

E' obbligatorio montare le cinture di sicurezza con minimo 5 punti, dove le due cinghie delle spalle devono avere ciascuna un punto di ancoraggio separato.

L'uso di una cintura a 5 o 6 punti è obbligatoria.

Queste cinture devono essere conformi alla norma FIA n ° 8853/98 ed installate secondo quanto previsto nell'Allegato J - Art 253.

Una cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione di omologazione senza modifiche né soppressione di pezzi ed in conformità con le istruzioni del fabbricante.

L'efficacia e la durata delle cinture di sicurezza sono strettamente collegate al modo in cui sono installate, usate e conservate.

Le cinture devono essere sostituite dopo ogni serio incidente, se sono tagliate o sfilacciate oppure in caso di indebolimento delle cinghie per l'azione del sole o di prodotti chimici.

Bisogna ugualmente rimpiazzarle quando le parti metalliche o le fibbie sono deformate o arrugginite.

Ogni cintura che non funziona perfettamente deve essere sostituita.

Un taglia cinture per ogni concorrente deve essere in permanenza a bordo. Deve essere facilmente accessibile dal pilota ed dal copilota seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.

Art 18.9 - Sedile UTV

Tutti i sedili degli occupanti devono essere omologati secondo le norme FIA (norme 8855/1999 o 8862/2009) e non devono essere modificati.

I supporti del sedile devono essere fissati agli ancoraggi di fissaggio dei sedili con almeno 4 attacchi per sedile che utilizzino dei bulloni di 8 mm di diametro.

L'ancoraggio dei supporti dei sedili direttamente sulla scocca/telaio devono avere almeno 4 attacchi per sedile che utilizzino dei bulloni da 8 mm minimo di diametro con contro piastre conformi alle direttive in essere.

Il fissaggio fra il sedile ed i supporti deve essere composto da 4 attacchi, 2 anteriori e 2 sulla parte posteriore del sedile, utilizzando bulloni di un diametro minimo di 8 mm e di rinforzi integrati nei sedili. Ogni attacco deve poter resistere a un carico di 15.000 N in qualunque direzione.

Lo spessore minimo dei supporti e delle contro-piastre è di 3 mm per l'acciaio e di 5 mm per i materiali in lega leggera.

La dimensione longitudinale minima di ogni supporto è di 6 cm.

Art 18.10 - Luci UTV

Ogni quadriciclo della UTV deve essere equipaggiato posteriormente di:

due luci rosse uno lato destro e sinistro "anti-crash" del tipo a led o tradizionale con alta densità d'illuminazione, posizionata nella parte posteriore all'altezza del tubolare del roll-bar che funzionerà continuamente. Luci rosse di STOP comandate mediante pulsante idraulico inserito nel circuito frenante saranno inoltre collegati direttamente sull'impianto dello stacca batteria. La qualità del montaggio di queste luci deve assicurare una resistenza adatta alle condizioni di gara

Art 18.11 - Ganci di traino UTV

Tutti i veicoli devono essere muniti di un dispositivo/attacco di traino anteriore e posteriore di dimensioni adeguate per il traino del veicolo stesso sul percorso della manifestazione.

Deve essere dipinto in un colore contrastante (giallo, rosso o arancione) per una facile identificazione e di essere disponibile per l'uso immediato in caso di necessità.

Art 18.12 - INTERRUPTORE DEL CIRCUITO ELETTRICO

L'interruttore generale del circuito elettrico deve interrompere tutti i circuiti elettrici (batteria, alternatore o dinamo, luci, avvisatore acustico, accensione, dispositivi elettrici, ecc.) e deve anche arrestare il motore.

Questo interruttore del circuito deve essere di un modello antideflagrante e deve poter essere azionato dall'interno e dall'esterno del veicolo.

Per quanto riguarda l'esterno il comando deve essere posizionato obbligatoriamente nelle vicinanze della base di uno dei montanti dell'arco anteriore della gabbia di sicurezza. Questo deve essere chiaramente indicato da una lampo rosso iscritto in un triangolo blu con bordi bianchi di almeno 12 cm di base.

Art 18.13 - Retrovisori :

La visuale posteriore deve essere assicurata almeno da due retrovisori esterni (uno dalla parte destra ed uno dalla parte sinistra). Questi retrovisori possono essere quelli di serie.

Il retrovisore interno è facoltativo.

Art 18.14 - Estintore installato in zona accessibile da parte del pilota e commissari di percorso

Abbigliamento e dotazione di sicurezza del pilota; tuta, guanti ignifuga di varie marche (OMP, SPARCO o similari) casco omologato.

E' obbligatorio indossare indumenti protettivi ignifughi come standard FIA 8856-2000.

Art 18.15 - Motorizzazione SIDE BY SIDE sono ammesse ;

mezzi originali come nascono dalla casa costruttrice ,alimentati, benzina, gasolio, elettrici e sovralimentati con turbina (**NO prototipi**)