

FMI'20 

E-Bike

E-Bike Cross, E-bike Enduro



E-Bike

Approvato con deliberazione d'urgenza del Presidente n. 331/2020 del 26.03.2020
Pubblicato il 31/03/2020.

REGOLAMENTO E-BIKE

Titolo I - Disposizioni generali	pag. 3
Titolo II - Regolamento E-Bike Cross	pag.10
Titolo III - Regolamento E-Bike Enduro	pag.17

REGOLAMENTO E-BIKE

Titolo I - Disposizioni generali**Art. 1 - Il Regolamento E - Bike**

1. Ai sensi di quanto predisposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana - FMI - quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano - CONI - e dalla Federazione Internazionale Motociclistica - FIM.
2. La FMI riconosce quale specialità motociclistica l'E-Bike.
3. In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale -ROF- la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati sportivi di specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.
4. Le definizioni e le caratteristiche della specialità E-Bike sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato E-bike - di cui al successivo art. 2 del presente Regolamento - e pubblicata sul sito istituzionale - www.federmoto.it - nella sezione appositamente dedicata.
5. Il Comitato E-Bike si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento, anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.
6. Per tutto quanto non esplicitamente previsto dal presente Regolamento, si rimanda alle norme dello Statuto della FMI, del Codice Etico ed a tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, e specificatamente al Regolamento di Giustizia, al Regolamento Organico Federale, alla Circolare Sportiva ed alla Circolare FMI.
La mancata conoscenza dei citati Regolamenti non può essere invocata a nessun effetto.

Art. 2 - Il Comitato E-Bike

1. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato E-Bike.
2. Il Comitato E-Bike è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
3. Il Coordinatore del Comitato E-Bike propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.
4. Tutti i membri del Comitato E-Bike sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.

5. Il Coordinatore del Comitato E-Bike ed i membri del Comitato E-Bike durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.
6. Tutti i componenti del Comitato E-Bike, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.
7. La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita **ad interim** da parte del Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'**interim**.
8. Il Comitato E-Bike si occupa di:
 - a) programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica E-Bike, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
 - b) programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità E-Bike
 - c) elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici - circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità E-Bike, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
 - d) programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe

Art. 3 - Le manifestazioni di E-Bike: il Regolamento Particolare

1. La E-Bike è un veicolo a due ruote che viene alimentato con due sorgenti di energia: l'energia umana (tramite pedale) e l'energia elettrica (tramite motore), che fornisce assistenza solamente quando il pilota pedala.
2. Una manifestazione di E-Bike Cross è una prova di velocità riservata ai mezzi elettronicamente assistiti E-Bikes in circuito chiuso fuori strada, con ostacoli naturali e/o artificiali.
3. Una manifestazione di E-Bike Enduro è una prova di regolarità riservata ai mezzi elettronicamente assistiti E-Bikes che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi di impiego prefissati.
4. Ogni manifestazione E-Bike è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare - RP - che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dall'art. 13 del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM.
5. Le manifestazioni di E-Bike vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
 - se a carattere nazionale - da parte del Settore Tecnico - Sportivo (S.T.S) Area Sportiva - Comitato E-Bike
 - se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.
6. Il RP è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di E-Bike, che sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili.

7. Il Regolamento Particolare - RP - una volta approvato dalla Struttura Federale competente, non può essere modificato, se non per causa di forza maggiore, appositamente documentata da parte del Direttore di Gara.

Art. 4 - Partecipazione alle manifestazioni di E-Bike

1. La Licenza Agonistica è il requisito amministrativo che consente ai Tesserati di prendere parte a manifestazioni di E-Bike organizzate sotto l'egida della FMI, in accordo con quanto previsto dalle norme contenute nel presente Regolamento che sancisce i criteri ed i limiti di utilizzo delle varie Licenze.
2. Per la stagione sportiva 2020, secondo quanto indicato nella Circolare FMI, è prevista per la partecipazione a manifestazioni di E-Bike - a carattere nazionale e/o regionale - il rilascio della Licenza E-Bike.
3. Tale Licenza può essere rilasciata ai Tesserati Member solo al compimento dei 14 anni, senza alcuna preclusione legata alle Licenze conseguite precedentemente. Consente di partecipare solamente alle attività svolte con l'ausilio di E-Bike, in gara per tutte le specialità ed in allenamento esclusivamente in impianti omologati.
4. Le manifestazioni E-Bike sono aperte ai titolari di Licenza E-Bike, Fuoristrada Amatoriale, Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event; Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
5. Inoltre, se le manifestazioni E-Bike a carattere nazionale sono iscritte a calendario degli "eventi internazionali FIM" o "FIM Europe Open" possono parteciparvi:
 - i Licenziati FMI in possesso di Licenza Agonistica;
 - i piloti stranieri in possesso di idoneo titolo rilasciato dalla Federazione di appartenenza e "Starting Permission".

Art. 5 - Responsabilità del Moto Club Organizzatore

1. L'assicurazione per la R.C. Gare e Competizioni motociclistiche è obbligatoria per legge per tutte le manifestazioni che si svolgono sotto l'egida della FMI.
2. L'Organizzatore di una manifestazione sportiva deve essere in possesso obbligatoriamente di una polizza di assicurazione per la R.C. Obbligatoria Gare e Competizioni motociclistiche, come previsto dalla normativa vigente.
3. Il Moto Club Organizzatore di manifestazioni E-Bike è responsabile per i seguenti incarichi:
 - a) ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendendo visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;
 - b) informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.
4. Il Presidente del Moto Club Organizzatore, assumendo un incarico organizzativo diretto, non può partecipare alla gara in qualità di pilota. Eventuali richieste di deroga a tale principio dovranno essere presentate a mezzo mail al Presidente del Settore Tecnico Sportivo e da questi autorizzate.
5. Per quanto non espressamente previsto si rimanda a quanto disciplinato dall'art. 11 del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche in ordine agli impegni ed oneri legati all'organizzazione delle manifestazioni di E-Bike.

Art. 6 - Autorizzazione ad organizzare una manifestazione motociclistica di E-Bike: emissione del Nulla Osta.

1. La Struttura Federale competente alla approvazione delle manifestazioni motociclistiche, esaminata la richiesta presentata da parte del M.C. Organizzatore/Società Organizzatrice e constatato che la documentazione prodotta - ai sensi dell'art. 13 del RMM - è conforme alle norme federali e soddisfa gli oneri amministrativi richiesti, rilascia il relativo Nulla Osta, ovvero l'approvazione alla organizzazione della manifestazione, necessario al M.C. per la richiesta dei permessi alle Autorità locali competenti.
2. Il Nulla Osta costituisce il permesso di organizzare la manifestazione ed attesta, da parte della Struttura Federale responsabile alla autorizzazione della stessa, che l'Organizzatore richiedente ha provveduto a regolarizzare i prescritti oneri finanziari ed attivato le necessarie coperture assicurative.

Art. 7 - Iscrizione alle manifestazioni E-Bike

1. Le iscrizioni vengono effettuate esclusivamente attraverso i servizi online messi a disposizione dalla FMI su piattaforma dedicata: SIGMA - sistema integrato di gestione delle manifestazioni FMI - oppure attraverso l'utilizzo del sistema di gestione federale.
2. I termini e le modalità di iscrizione sono stabiliti secondo quanto disposto dal presente Regolamento.
3. L'iscrizione si perfeziona con il pagamento della relativa quota prevista per partecipare alla manifestazione. Tale pagamento può avvenire contestualmente all'iscrizione, con carta di credito, secondo quanto stabilito dalla presente normativa, oppure in maniera non contestuale rispetto all'iscrizione, sempre secondo quanto indicato presente normativa.

Art. 8 - Le Operazioni Preliminari nelle manifestazioni di E-Bike

1. L'orario di inizio delle O.P. stabilisce l'inizio della manifestazione e consiste nell'accertamento, da parte dei Commissari di Gara attraverso l'utilizzo del programma SIGMA OP delle attività amministrative e tecniche di competenza, come da prescrizioni previste dal RMM - artt. 18 e 19.
2. Gli orari ed i termini per l'effettuazione delle O.P. sono stabiliti dal R.P. e non possono essere modificati. Il D.d.G., per sopraggiunte cause di forza maggiore, da comunicare al C.G.D., può in via del tutto eccezionale, variare tali orari dandone comunicazione immediata a tutti gli interessati, tramite relativa affissione in bacheca.

Art. 9 - Verifiche Tecniche

1. La verifica tecnica pre gara (O.P.) delle E-Bike consiste nel controllo da parte dei C.d.G. dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei mezzi, per quanto non espressamente previsto si rimanda all'art. 19 del RMM.
2. Le E-Bike dovranno essere presentate prive di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato.
3. Se nel corso delle O.P. una E-Bike presenta anomalie tali da compromettere la sicurezza, il Commissario di Gara Delegato la escluderà dalla partecipazione della manifestazione.

4. Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario di Gara Delegato constata un difetto ad una E-Bike tale da costituire un pericolo, lo notificherà immediatamente al Direttore di Gara, il quale provvederà a richiamare il pilota interessato che dovrà sottoporre a nuova verifica il mezzo.

Art. 10 - Ufficiali di Gara e Addetti alle manifestazioni motociclistiche

1. Gli Ufficiali di Gara e gli Addetti alle manifestazioni partecipano allo svolgimento delle manifestazioni motociclistiche E-Bike assicurandone le corrispondenza al presente Regolamento sportivo, esercitando poteri e funzioni attribuite dai rispettivi Regolamenti Federali: Regolamento Gruppo Commissari di Gara, Regolamento Gruppo Ufficiali Esecutivi/Direttori di Gara - Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche - collaborando al miglior risultato delle manifestazioni motociclistiche.

Art. 11 - Omologazione di una manifestazione di E-Bike

1. L' omologazione di una manifestazione E-Bike convalida lo svolgimento della manifestazione in riferimento alla corrispondenza rispetto alla normativa vigente e verifica il rispetto di tutti i requisiti sportivi ed amministrativi.
2. La Struttura Federale che ha provveduto ad approvare il RP della specifica manifestazione, verificata la presenza di tutti i documenti conclusivi della manifestazione, omologa la manifestazione attraverso apposito verbale di omologazione.
3. Eventuali reclami dovranno essere presentati nei termini e con le modalità previste dal Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - art. 30.

Art. 12 - Abbigliamento di protezione

1. L'attrezzatura adeguata per partecipare ad una manifestazione di E-Bike comprende casco, scarpe, guanti, maglia pantaloni, pettorina e paraschiena non modificate ed attualmente disponibili in commercio.
2. Per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio indossare un casco protettivo. Il casco deve riportare al suo interno, le seguenti etichette omologazione: ECE 22/05 P Standard o EN 1078 Standard.
3. Il casco deve essere in perfette condizioni, di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola. Nessuna modifica strutturale può essere apportata all'esemplare così come è stato prodotto dal Costruttore.
4. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto del casco, è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia gli Ufficiali di Gara preposti potranno effettuare delle verifiche, durante il corso della manifestazione e, se il casco non dovesse superare tali verifiche, sarà trattenuto e restituito solo a fine manifestazione.

Art. 13 - Protezioni per gli occhi

1. E' consentito l'uso di occhiali, occhiali di protezione, visiere, purché realizzate con materiale infrangibile.
2. E' vietato l'impiego di visiere od occhiali che causino distorsioni del campo visivo.

Art. 14 - Manubri

1. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
2. Eventuali paramani devono essere fatti di un materiale resistente alla rottura e avere un'apertura permanente per la mano.
3. E' vietato riparare i manubri in lega leggera mediante saldatura.

Art. 15 - Leve

1. Tutte le leve non devono avere bordi taglienti ed estremità che possano causare lesioni.

Art. 16 - Parafanghi e protezione delle ruote

1. Le E-Bike possono essere dotate di parafango flessibile in plastica o in gomma sottile.

Art. 17 - Applicazione normativa ambientale

1. Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda alla applicazione delle disposizioni contenute nel Regolamento Ambiente FMI, approvato dal Consiglio Federale.
2. E' consigliato di utilizzare il tappeto ambientale per ogni intervento di lubrificazione sulla e-Bike.
3. L'Organizzatore deve, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - essere attento ai livelli sonori, orientare gli altoparlanti verso il pubblico e non verso i residenti
 - fare dei richiami al microfono per sensibilizzare i piloti al rispetto delle regole ambientali
 - far recuperare ai piloti i pneumatici utilizzati e di non buttarli
 - prevedere al parco di assistenza e lungo i lati di svolgimento della manifestazione:
 - i containers, i cestini e i sacchi per la spazzatura in numero sufficiente in ragione della presenza del pubblico e dei partecipanti
 - uno o più punti d'acqua
 - le toilette e le docce per partecipanti uomini e donne, oltre che le toilette per il pubblico.

Art. 18 - Normativa di rinvio

1. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 22 comma 7 lettera q) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale e pubblicato sul sito istituzionale, nell'apposita sezione dedicata all'attività E-Bike.
2. Il Comitato E-Bike si riserva di proporre al Consiglio Federale modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, dandone adeguata comunicazione sul sito istituzionale/sezione E-Bike attraverso la pubblicazione delle norme modificate od integrate.
3. In caso di dubbi interpretativi nati dalla applicazione della presente regolamentazione, ciascun tesserato potrà inviare a mezzo mail apposita comunicazione scritta all'attenzione del Comitato E-Bike richiedendo le necessarie informazioni in merito.

Il Comitato E-Bike fornirà, con apposita circolare da pubblicarsi sul sito istituzionale www.federmoto.it, la corretta interpretazione da assegnarsi alla prescritta regolamentazione.

4. Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa endo-federale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare Regolamento di Giustizia, Regolamento Organico Federale, Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, Circolare Sportiva e Circolare FMI.
5. Il Codice Etico FMI rappresenta la fondamentale garanzia del corretto e trasparente funzionamento della Federazione, nel perseguimento della propria missione istituzionale e dei propri obiettivi, ed è posto a tutela delle aspettative etiche e di condotta morale di tutti i portatori di interesse.

Titolo II - Campionato Italiano E-Bike Cross

Art. 19 - Disposizioni generali

1. Il Comitato E-Bike istituisce per la stagione sportiva 2020 il Campionato Italiano E-Bike Cross, da svolgersi sulla base delle prove che costituiscono il Calendario nazionale E-Bike, approvato annualmente dal Consiglio Federale.
2. Il Campionato Italiano E-Bike Cross si svolge su 5 prove.
3. Ogni prova del Campionato Italiano E-Bike Cross si articola su 2 corse, per un totale di dieci corse.
4. I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:
 - a) Campione Italiano E-Bike Cross EX-1 Bike Under 35
 - b) Campione Italiano E-Bike Cross EX-1 Bike Over 35
 - c) Campione Italiano E-Bike Cross EWX-1 Bike
 - d) Campione Italiano E-Bike Cross EX-Open Bike.

Art. 20 - Classi

1. Per la partecipazione al Campionato Italiano E-Bike Cross sono istituite le seguenti classi con previsione delle seguenti caratteristiche:
 - EX-1 Bike / EWX-1 Bike: trattasi di E-bike di serie equipaggiate con un motore ai pedali prodotto dalle seguenti Aziende: Bosch, Brose, Yamaha, Polini e Shimano, dotate di potenza nominale massima fino a 250W senza limiti di velocità.
E' vietato l'utilizzo del sistema ON/OFF, dispositivo che fornisce energia al mezzo anche quando il pilota non pedala
Il diametro della ruota previsto è minimo di 26"
Il peso consentito prevede da un minimo di 15 kg. ad un massimo di 26 kg.
 - EX-Open Bike: trattasi di E-bike equipaggiate con un motore con potenza nominale massima superiore a 250W.

Art. 21 - Piloti ammessi

1. Sono ammessi a partecipare alla classe EX-1 Bike Under 35 i piloti nati dopo il 31/12/1984 in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
2. Sono ammessi a partecipare alla classe EX-1 Bike Over 35 i piloti nati prima del 01/01/1985 in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
3. Sono ammessi a partecipare alla classe EWX-1 Bike i piloti di sesso femminile in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
4. Sono ammessi a partecipare alla classe EX-Open Bike - classe unica - i piloti in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
5. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso di Nulla Osta della Federazione di appartenenza e licenza Nazionale o C.O.N.U.

Art. 22 - Operazioni Preliminari

1. Le Operazioni Preliminari devono rispettare i seguenti orari: il giorno della manifestazione dalle ore 14:00 alle ore 15:00.
2. Durante la manifestazione i piloti possono utilizzare unicamente i mezzi (massimo 2) già presentati alle Verifiche Tecniche.
3. I piloti sono obbligati a firmare una dichiarazione che certifichi che il proprio mezzo sia conforme all'originale distribuito in commercio.
4. Se un pilota vuole apportare riparazioni al motore della sua E-Bike deve ottenere l'autorizzazione del Commissario di Gara Delegato e svolgere l'operazione sotto il suo controllo.
5. Le tabelle porta numero verranno fornite dal promoter del Campionato e dovranno essere fissate sul fronte della E-Bike.

Art. 23 - Iscrizioni e Tasse

1. In tema di iscrizioni si applicano le prescrizioni di cui all'art. 7 del presente Regolamento.
2. I piloti possono inviare le iscrizioni alla gara a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale SIGMA FMI fino a 3 giorni prima dell'inizio della manifestazione.
3. La quota d'iscrizione per ogni singola gara è fissata a 30 €.

Art. 24 - Segnalazioni Ufficiali

1. Le segnalazioni ufficiali devono essere effettuate mediante bandiere (minimo cm. 60x80 - massimo cm. 80x100) o cartelli di colore e significato come specificato all'interno del Regolamento Nazionale Motocross.
2. Il mancato rispetto delle segnalazioni nelle gare di E-Bike Cross determina:
 - a) nelle Prove Libere, Prove Ufficiali, Prove Cronometrate, Qualificazioni, Warm-up l'applicazione di una sanzione che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima corsa successiva all'infrazione.
 - b) durante lo svolgimento della corsa, la perdita di dieci posizioni
 - c) in caso di reiterata infrazione anche l'applicazione delle sanzioni previste nel RMM
3. Le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dall'apposito Regolamento, approvato dal Consiglio Federale.

Art. 25 - Addetti alla manifestazione

1. Allo scopo di garantire il corretto svolgimento delle manifestazioni motociclistiche le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche.
2. Gli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche che prestano servizio in occasione di manifestazioni di Motocross sono denominati Addetti al Percorso, come specificato all'art. 2 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni.
3. Gli Addetti al Percorso:
 - a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
 - b) devono essere tesserati con un Moto Club regolarmente affiliato alla FMI

- c) vengono designati nello svolgimento delle rispettive funzioni direttamente dal Moto Club organizzatore
- d) vengono disposti dal Direttore di Gara lungo il percorso
- e) sono responsabili della zona di percorso assegnata da parte del DdG
- f) sono alle dirette dipendenze organizzative del DdG, dal quale ricevono tutte le disposizioni in merito alla gestione degli specifici compiti
- g) hanno a disposizione bandiere, cartelli previsti dalle norme sportive di specialità ed ogni ulteriore strumento adatto alla segnalazione, che devono utilizzare osservando scrupolosamente le norme comportamentali e regolamentari
- h) hanno l'obbligo di segnalare per iscritto al DdG eventuali comportamenti o azioni contrarie al regolamento di gara che si dovessero verificare nel tratto di percorso assegnato.

Art. 26 - Prove Ufficiali

1. Le prove ufficiali si svolgono il giorno della gara: un turno di 10 minuti per ciascuna classe.
2. Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare diverse classi in un unico gruppo.

Art. 27 - Qualificazioni

1. Le qualificazioni si svolgono in un turno di 15 minuti per ciascuna classe.
2. Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare le due classi in un unico gruppo.

Art. 28 - Procedura di partenza

1. La partenza sarà collettiva.
2. La Zona di attesa dovrà essere aperta almeno 20 minuti prima dell'orario previsto alla partenza.
3. Il pilota sarà l'unica persona ammessa all'ingresso nella Zona di attesa.
4. 10 minuti prima della partenza, 5 minuti nelle gare dove non è previsto il giro di ricognizione, tutte le E-Bike devono essere nella Zona di Attesa; trascorso tale termine non sarà più possibile prendere parte alla corsa.
5. Su disposizione del Direttore di Gara inizierà lo schieramento alla griglia di partenza.
6. Potrà essere disposto l'allineamento in seconda fila.
7. Dal momento in cui un pilota ha occupato la posizione di partenza, questa non può più essere modificata. E' altresì vietato ritornare nella zona di attesa e/o ricevere aiuto. La penalità prevista per il pilota che modifica la posizione di partenza occupata è un minuto da aggiungere sul tempo finale.
8. Un pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via.
La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.
9. Sarà esposta la bandiera verde che rimarrà fino a che tutti i piloti saranno schierati.
Sarà quindi esposto il cartello dei 15 secondi trascorsi i quali sarà esposto un altro cartello indicante i 5 secondi, trascorsi i quali, nei 5 secondi successivi, sarà dato il via alla corsa.
10. Nessuno, tranne gli Ufficiali di Gara ed i fotografi, sarà ammesso nell'area di partenza.
11. I piloti possono sistemare l'area di loro pertinenza retrostante il cancello senza alcun attrezzo e senza alcuna assistenza né prima e né durante la fase di partenza.
12. E' vietato accedere all'area antistante al cancello di partenza.

Art. 29 - Falsa partenza

1. La falsa partenza sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.
2. I piloti dovranno rientrare nella Zona di Attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile.
3. Il cambio della E-Bike non è consentito.

Art. 30 - Gara

1. La gara si articola in 2 corse di 15 minuti più 1 giro.
2. Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare le due classi allineando i piloti su due file schierando nella prima i piloti della EX-Open Bike e nella seconda quelli della EX-1Bike.
3. Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel time table senza considerare i 2 giri finali.

Art. 31 - Arresto di una corsa

1. Il Direttore di Gara può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.
2. Nel caso in cui una corsa sia fermata entro la metà del tempo di gara, la stessa sarà ripetuta.
3. Nel caso in cui una corsa sia fermata entro la metà dei giri totali previsti, la stessa sarà ripetuta.
4. I piloti devono tornare direttamente al parco piloti, e una nuova partenza sarà data dopo almeno 30 minuti dall'arresto della corsa. Il cambio della E-Bike è consentito, la scelta finale dovrà essere fatta 10 minuti prima della nuova partenza.
5. Il Direttore di Gara può proporre al Commissario di Gara Delegato l'esclusione di uno o più piloti, giudicati colpevoli per l'arresto della corsa, e impedire loro di prendere parte alla nuova partenza.
6. Nel caso in cui una corsa sia fermata dopo che sia trascorso la metà del tempo di gara, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
7. Nel caso in cui una corsa sia fermata dopo che siano trascorsi la metà dei giri totali previsti, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo nel giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.
8. Salvo il caso di falsa partenza, una corsa può essere ripetuta una sola volta.

Art. 32 - Riparazioni ed assistenza / Taglio di percorso

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
2. Per le riparazioni deve essere predisposta un'area riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in gara, e gli ufficiali di gara. In questa zona è vietato fumare.
3. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista. La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.

4. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
5. E' proibito tagliare il percorso. Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione.
6. Se un pilota, durante una sessione di gara, esce dalla pista e rientra all'Interno del Parco Piloti non potrà più rientrare in pista durante la gara in questione.

Art. 33 - Condotta di gara

1. Un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue, o che lo precede: la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato.
2. Ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti viene punita con l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia.
3. Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

Art. 34 - Attraversamento della linea di arrivo

1. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata dell'E-Bike, attraversa la linea di arrivo.
2. Ove non sia possibile stabilire l'ordine di arrivo di due o più piloti che abbiano attraversato contemporaneamente la linea d'arrivo, la somma dei punti in palio delle posizioni interessate sarà suddiviso fra tutti loro in parti uguali.

Art. 35 - Risultati

1. Una gara è ufficialmente terminata al completamento del tempo + giri della corsa, con esposizione della bandiera a scacchi al vincitore.
2. I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.
3. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre a contatto con la E-Bike.
4. Tutti i piloti che termineranno la gara nello stesso giro del vincitore saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dai piloti con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito.
5. I piloti hanno 10 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Per determinare la posizione in classifica dei piloti che non hanno terminato il giro entro 10 minuti dopo l'arrivo del vincitore sarà preso in considerazione il numero dei giri effettuati, in caso di parità secondo l'ordine di arrivo del giro precedente.
6. Tutti i piloti che partecipano ad una qualifica o gara saranno classificati secondo il loro ordine d'arrivo e secondo il numero dei giri effettuati.
7. Nel caso in cui i piloti qualificati per una gara, e regolarmente partiti, non riescano ad effettuare nessun giro, saranno classificati in base ai tempi fatti registrare durante le qualifiche valide per l'allineamento al cancello di partenza.
8. Nelle manifestazioni ove sia prevista una classifica finale assoluta, sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato, indipendentemente dal numero di batterie e/o corse alle quali ha partecipato e/o portato a termine.

9. In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda o terza).

Art. 36 - Parco Chiuso

1. Il Parco Chiuso è un luogo recintato e custodito non accessibile al pubblico ove dovranno sostare le E-Bike per il tempo previsto al regolamento.
2. Il Parco Chiuso è gestito dagli Ufficiali di Gara preposti e presenziato dal personale dell'Organizzazione.

Art. 37 - Verifiche finali

1. Se non diversamente disposto, al termine dell'ultima gara, le E-Bike dei primi 3 piloti classificati dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alla verifica.

Art. 38 - Punteggi

1. Per ogni corsa e soltanto ai piloti che hanno effettuato il 50% (con arrotondamento per difetto) dei giri del vincitore saranno assegnati i seguenti punteggi:

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

2. In una manifestazione può essere previsto lo svolgimento di corse su due gruppi; nel caso una corsa dei due gruppi venga annullata per cause di forza maggiore e non sia possibile recuperarla, l'eventuale corsa precedentemente svolta dall'altro gruppo non sarà considerata valida ai fini dell'attribuzione del punteggio.

Art. 39 - Classifica di gara

1. Sarà vincitore il pilota che avrà conseguito il punteggio totale più elevato.
2. In caso di parità di punti nella classifica assoluta, sarà discriminante il miglior risultato ottenuto e in caso di ulteriori parità, sarà discriminante il risultato dell'ultima corsa (seconda o terza).

Art. 40 - Premiazione

1. Al termine della gara verranno premiati i primi 3 piloti, della classifica assoluta di giornata.
2. E' obbligatoria la presenza dei primi 3 classificati al podio per le premiazioni. In caso di assenza, senza il preventivo benestare del D.d.G., saranno applicate le sanzioni previste. L'obbligo della presenza sul podio decade un'ora dopo l'esposizione delle classifiche finali.

Art. 41 - Classifica di Campionato

1. La classifica finale verrà predisposta considerando tutti i punti acquisiti in tutte le corse disputate.
2. Se al termine del Campionato o Trofeo due o più piloti hanno lo stesso punteggio, per la determinazione della classifica finale, dovranno essere adottati i seguenti criteri discriminanti, rispettandone l'ordine previsto:
 - a. i migliori punteggi acquisiti in tutte le corse disputate;
 - b. la classifica assoluta dell'ultima gara.

Art. 42 - Norme di rinvio

1. Per quanto non espressamente previsto dal presente Titolo si rimanda al Regolamento E-Bike Titolo I - Disposizioni Generali ed alle normative federali vigenti.

Titolo III - Campionato Italiano E-Bike Enduro**Art. 43 - Disposizioni generali**

1. Il Comitato E-Bike istituisce per la stagione sportiva 2020 il Campionato Italiano E-Bike Enduro, da svolgersi sulla base delle prove che costituiscono il Calendario nazionale E-Bike, approvato annualmente dal Consiglio Federale.
2. Il Campionato Italiano E-Bike Enduro si svolge su 6 prove.
3. I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:
 - a) Campione Italiano E-Bike Enduro E-1 Bike Under 35;
 - b) Campione Italiano E-Bike Enduro E-1 Bike Over 35;
 - c) Campione Italiano E-Bike Enduro EW-1 Bike;
 - d) Campione Italiano E-Bike Enduro E-Open Bike.

Art. 44 - Classi

1. Per la partecipazione al Campionato Italiano E-Bike Enduro sono istituite le seguenti classi, con previsione delle seguenti caratteristiche:
 - E-1 Bike / EW-1 Bike: trattasi di E-bike di serie equipaggiate con un motore ai pedali prodotto dalle seguenti Aziende: Bosch, Brose, Yamaha, Polini e Shimano, dotate di potenza nominale massima fino a 250W senza limiti di velocità.
E' vietato l'utilizzo del sistema ON/OFF, dispositivo che fornisce energia al mezzo anche quando il pilota non pedala
Il diametro della ruota previsto è minimo di 26"
Il peso consentito prevede da un minimo di 15 kg. ad un massimo di 26 kg.
 - E-Open Bike: trattasi di E-bike equipaggiate con un motore con potenza nominale massima superiore a 250W.

Art. 45 - Piloti ammessi

1. Sono ammessi a partecipare alla classe E-1 Bike Under 35 i piloti nati dopo il 31/12/1984 in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
2. Sono ammessi a partecipare alla classe E-1 Bike Over 35 i piloti nati prima del 01/01/1985 in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
3. Sono ammessi a partecipare alla classe EW-1 Bike i piloti di sesso femminile in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
4. Sono ammessi a partecipare alla classe EX-Open Bike - classe unica - i piloti in possesso di licenze E-Bike, Fuoristrada Elite, Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale e Fuoristrada One Event.
5. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso di Nulla Osta della Federazione di appartenenza e Licenza nazionale o C.O.N.U.

Art. 46 - Operazioni Preliminari - Apertura Paddock

1. Le Operazioni Preliminari devono rispettare i seguenti orari: il giorno della manifestazione dalle ore 08:00 alle ore 09:00.
2. Le verifiche amministrative si devono effettuare sulla base dell'elenco iscritti/modulo d'iscrizione così come da risultanze del programma Enduro OP, nelle modalità di rappresentazione di cui all' **Allegato n. 1** del presente Regolamento.
3. I piloti hanno l'obbligo di firmare l'elenco iscritti/modulo d'iscrizione cartaceo per confermare l'iscrizione e la presenza alla gara.
4. I C.d.G. preposti devono verificare ed accertare:
 - a) la presenza del nominativo del pilota nell'elenco degli iscritti;
 - b) l'esattezza della classe d'iscrizione e che i piloti siano in possesso di Licenza FMI valida e documento di riconoscimento d'identità in corso di validità;
 - c) che i piloti indicati con una "X" nell'apposita colonna dell'elenco iscritti - di cui all' **Allegato n. 1** del presente Regolamento - siano in possesso del modulo di rinnovo della visita medica, firmato dal Presidente del Moto Club;
 - d) che il pilota non risulti inserito nella lista dei piloti Unfit, come da comunicazioni federali.
5. Durante le O.P. è punzonato, in modo da poterne garantire l'identificazione, il telaio (lato destro canotto). Il telaio deve essere utilizzato per tutta la durata della gara.
6. I piloti sono obbligati a firmare una dichiarazione che certifichi che il proprio mezzo sia conforme all'originale distribuito in commercio.
7. Se un pilota vuole apportare riparazioni al motore della sua E-Bike deve ottenere l'autorizzazione del Commissario di Gara Delegato e svolgere l'operazione sotto il suo controllo.

Art. 47 - Iscrizioni e Tasse

1. In tema di iscrizioni si applicano le prescrizioni di cui all'art. 7 del presente Regolamento.
2. I piloti possono inviare le iscrizioni alla gara a mezzo di sistema informatico utilizzando il portale SIGMA FMI fino a 3 giorni prima dell'inizio della manifestazione.
3. La quota d'iscrizione per ogni singola gara è fissata a 30 €.
4. Un pilota iscritto alla manifestazione attraverso il portale Sigma, che non abbia versato la tassa d'iscrizione e che non si presenti alle O.P., verrà sanzionato con una ammenda di € 50,00.
5. Il pagamento di tale sanzione deve essere effettuato al massimo entro la fine delle OP della gara successiva a cui il pilota prenderà parte, direttamente al Commissario di Gara, che rilascerà regolare ricevuta. Il pilota sanzionato che non provvederà al pagamento della sanzione, nel termine indicato, non potrà partecipare alla gara.

Art. 48 - Tabelle Porta-numero

1. Le tabelle porta numero verranno fornite dal promoter del Campionato e dovranno essere fissate sul fronte della E-Bike.

Art. 49 - Personale Addetto alla manifestazione

1. Allo scopo di garantire il corretto svolgimento delle manifestazioni motociclistiche le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche - art. 2 "Addetti al Percorso".
2. Gli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche che prestano servizio in occasione di manifestazioni di Enduro sono denominati Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali, come specificato all'art. 4 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni.
3. Il Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali di distingue in:
 - Responsabile di Percorso e Responsabile di Prova Speciale
 - Incaricati di Percorso ed Incaricati di Prova Speciale.
4. Il Responsabile di Percorso ed il Responsabile di Prova Speciale:
 - a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
 - c) devono essere tesserati con un Moto Club regolarmente affiliato alla FMI
 - d) vengono designati nello svolgimento delle rispettive funzioni direttamente dal Moto Club organizzatore
 - e) vengono disposti dal Direttore di Gara nella zona di percorso di pertinenza secondo quanto previsto dal presente Regolamento
 - f) sono responsabili della zona di percorso loro assegnata da parte del DdG
 - g) sono alle dirette dipendenze organizzative del DdG, dal quale ricevono tutte le disposizioni in merito alla gestione degli specifici compiti
 - h) segnalano al DdG, su indicazione degli Incaricati di Percorso e degli Incaricati di Prova Speciale, eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati dai piloti in gara
 - i) hanno l'obbligo di segnalare per iscritto al DDG eventuali comportamenti o azioni contrarie al regolamento di gara che si dovessero verificare nel tratto di percorso assegnato.
 - j) si avvalgono e coordinano, su indicazione del DdG, gli Incaricati di Percorso e di Prove Speciale assegnati al percorso di competenza.
5. Gli Incaricati di Percorso e gli Incaricati di Prova Speciale:
 - a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
 - b) sorvegliano il tratto di prova assegnatogli, prestando attenzione a procedere al ripristino nell'intervallo di passaggio fra una moto e quella successiva, in modo da garantire a sé stesso e ai piloti la massima sicurezza
 - c) informano i Responsabili di eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati effettuati dai piloti
 - d) possono ricevere specifici incarichi per cui sia necessario circolare in moto durante le prove speciali, prestando, in tal caso, la massima attenzione a non intralciare i piloti in gara.
6. I Responsabili di Percorso, i Responsabili di Prova Speciale e gli Incaricati, devono essere inseriti, a cura del Moto Club organizzatore, in un elenco dedicato per la procedura ai fini della copertura assicurativa, sottoscritto dal Direttore di Gara, esposto in bacheca, e consegnato al Commissario Delegato.

Art. 50 - Zona di Partenza

1. La zona di partenza è composta dal Parco Chiuso.
2. Il parco chiuso deve avere le seguenti caratteristiche e rispettare i seguenti principi:
 - a) deve essere ben delimitato e cintato al fine di impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato in modo che nessuno possa entrare;
 - b) l'accesso è vietato a chiunque tranne al Direttore di Gara, ai C.d.G., agli Addetti e ai piloti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare la propria E-Bike;
 - c) nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con le E-Bike depositate;
 - d) l'ingresso e uscita devono essere chiaramente indicati;
 - e) gli Addetti al controllo del Paddock devono essere riconoscibili da tutti gli interessati ed in particolare dai piloti;
 - f) i mezzi depositati nel Parco Chiuso dovranno rimanere senza alcun tipo di copertura;
 - g) dopo aver fatto apporre il tempo sulla propria Tabella di Marcia al C.O. posto all'ingresso del Parco Chiuso, ciascun pilota deve, senza indugi, spingere il proprio mezzo all'interno del Parco Chiuso;
 - h) nel caso in cui il Parco Chiuso non sia nelle immediate vicinanze della zona delle O.P. o della zona di arrivo, è consentito ai piloti raggiungerlo entro un tempo limite indicato dal Direttore di Gara;
 - i) al termine di ciascuna gara le E-Bike resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 5 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota;
 - j) in presenza di Parco Chiuso nelle gare di E-Bike Enduro è consentita la presentazione dei reclami contro le caratteristiche di una E-Bike entro l'arrivo dell'ultimo pilota.
3. Nel Parco Chiuso è vietato, pena l'esclusione del pilota dalla manifestazione:
 - toccare la E-Bike di altri piloti;
 - effettuare riparazione o altri lavori sul proprio mezzo;
 - fumare.
4. In regime di Parco Chiuso, al di fuori del tempo trascorso sul percorso ed il tempo previsto prima della partenza, le E-Bike all'interno del Parco Chiuso restano sotto la sorveglianza dell'Organizzazione, con le seguenti limitazioni:
 - a) fino a 30 minuti dopo la partenza dell'ultimo Pilota;
 - b) fino a 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Pilota.
5. Il regime di Parco Chiuso può essere previsto:
 - a) dall'inizio delle O.P. al termine della manifestazione;
 - b) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine della manifestazione;
 - c) dall'arrivo del primo Pilota al termine della manifestazione;
 - d) dall'inizio delle O.P. al termine delle partenze, mentre al termine della manifestazione si applica quanto previsto dal successivo comma;
 - e) da 1 ora prima dell'inizio delle partenze al termine delle partenze, mentre al termine della manifestazione si applica quanto previsto dal successivo comma.
6. Il regime di Parco Chiuso può non essere previsto, nel qual caso:
 - a) ciascun Pilota è libero di andarsene portando con sé il proprio mezzo, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto la E-Bike al controllo delle punzonature;
 - b) un Parco Chiuso di piccole dimensioni dovrà essere comunque previsto dall'Organizzazione, per ospitare le E-Bike che facciano insorgere qualsiasi sospetto di irregolarità;

- c) è consentita la presentazione dei reclami contro le caratteristiche di una E-Bike entro l'arrivo del pilota destinatario del reclamo;
 - d) i Piloti che hanno esposto reclamo ed i piloti contro i quali è stato esposto reclamo devono lasciare le proprie E-Bike nel piccolo Parco Chiuso predisposto dall'organizzazione.
7. L'Area di partenza è una zona recintata dove i piloti attendono il segnale di partenza ed al limite della quale si trova la linea di partenza.
L'accesso in tale area è vietato a tutti, ad eccezione del Direttore di Gara, dei C.d.G., degli Addetti e dei piloti.
In questa area non è consentito effettuare lavori, pena l'esclusione del pilota dalla gara. E' vietato disperdere liquidi nell'area di partenza.

Art. 51 - Percorso

1. Il percorso di gara comprende i tratti di trasferimento e Prove Speciali.
2. Il percorso di gara ufficiale deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo.
3. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte: l'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai Controlli Orari - C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T.
4. E' vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario.
Ai piloti che non rispetteranno tale principio sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
 - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
 - b) esclusione.
5. L'intero percorso deve essere sorvegliato da Addetti e da questi percorso continuamente, insieme ai piloti, senza sorpasso.
6. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
7. Appositi cartelli, contrassegnati da due bolli costituiscono una "porta", attraverso cui è obbligatorio che il pilota passi: il mancato passaggio attraverso la "porta" è considerato taglio di percorso.
8. Il pilota che non transita a un C.O. o ad una P.S. o ad un Controllo di Passaggio - C.P. - verrà escluso dall'ordine di arrivo.
9. E' vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario. Ai piloti che non rispetteranno tale principio sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
 - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
 - b) esclusione;
 - c) ammenda da € 50,00 a € 500,00 (quale rimborso danni causati - incassata dal C.d.G. e successivamente girata al Moto Club organizzatore a cura della FMI).
10. La circolazione sul percorso è consentita unicamente a personale Addetto e agli Ufficiali di Gara. Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare su motocicli o E-Bike sul percorso di gara o fuoristrada limitrofo saranno applicate le seguenti sanzioni:
 - a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
 - b) esclusione.

Art. 52 - Tabella Informativa

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

Art. 53 - Tabella di Marcia

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

Art. 54 - Controlli di passaggio

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

Art. 55 - Tratti Impraticabili

1. Nel caso in cui, durante la gara, il D.d.G. rilevi che un settore del percorso è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.

2. Le eventuali decisioni inerenti penalità riportate ai C.O. dai piloti, saranno discusse dal DdG.
3. Non è mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo massimo adottato.

Art. 56 - Prove Speciali

1. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
2. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.
3. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno. Ogni pilota in prova speciale prenderà il via entro 20 secondi dal pilota che lo precede. Nel caso la partenza sia data a 3 ogni minuto, entro 30 secondi se 2 al minuto. E così di conseguenza con partenze che riguardino più di 3 piloti al minuto. Un orologio con conto alla rovescia e/o un ufficiale di percorso daranno il via. La procedura di partenza è la seguente: quando il conto alla rovescia è avviato da un sistema automatico il pilota può partire prima dello zero. In caso di partenza data dall' Incaricato, il pilota ha 5 secondi di tempo per prendere il via. In tutti questi casi il pilota che non prende il via nell'intervallo previsto è penalizzato nel seguente modo:
 - a) Prima infrazione un avviso;
 - b) Seconda infrazione 20 secondi di penalizzazione;
 - c) Terza infrazione 1 minuto di penalizzazione;
 - d) Quarta infrazione esclusione.
 Nelle gare di più giorni le infrazioni non vengono azzerate al termine di ogni giornata.
4. Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui il mezzo passa la linea di rilevamento tempo.
5. Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
6. Il percorso di tutte le P.S. non può essere provato, se non a piedi, sanzione l'esclusione della gara.
7. La rilevazione dei tempi, unicamente tramite fotocellule e/o transponder è al centesimo di secondo (1/100).
8. Il responso dei cronometristi è inappellabile.
9. Un Incaricato dovrà essere presente all'inizio e alla fine di ogni P.S.
10. I piloti che nonostante risultano ritirati o non transitati a tutti i C.O., che continuano ad effettuare le P.S., incorrono nelle seguenti sanzioni:
 - a) ammenda da € 50 a € 500;
 - b) deferimento al Giudice Sportivo Nazionale;
11. Per ogni paletto abbattuto verrà inflitta una penalità di 2".

Art. 57 - Taglio di Percorso in Prove Speciali

1. Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente sarà considerato un taglio di percorso.

2. Nel caso in cui la fettuccia sia strappata e/o il paletto abbattuto il pilota effettuerà comunque un taglio di percorso.
3. Il taglio di percorso, secondo la sua gravità e volontarietà, potrà essere sanzionato sulla base delle seguenti modalità:
 - a) Se il taglio è involontario e non comporta alcun vantaggio in termini di tempo: è prevista una penalizzazione fino a 30 secondi;
 - b) Se il taglio è involontario e comporta un vantaggio in termini di tempo: è prevista una penalizzazione da 30 secondi a 2 minuti;
 - c) Se il taglio è volontario: è prevista una penalizzazione da 2 a 5 minuti;
 - d) Se il taglio è volontario e di particolare gravità: la pena è l'esclusione.

Art. 58 - Ricognizione delle Prove Speciali

1. I piloti possono effettuare la ricognizione a piedi delle P.S. dalle ore 14 del venerdì antecedente la giornata di gara.
2. I piloti non possono modificare il tracciato (es tagliare rami, spostare paletti) e il fondo (es. muovere le pietre) delle P.S.
3. Il DdG può modificare una PS, dopo l'orario di inizio della ricognizione. In tal caso devono comunicare al briefing la variazione. Qualsiasi infrazione al presente articolo, a seconda della gravità, è sanzionata con:
 - a) ammenda da € 50 a € 500;
 - b) deferimento al Giudice Sportivo Nazionale.

Art. 59 - Controlli Orari

1. I C.O. sono situati:
 - a) all'uscita dell'area di partenza all'inizio di ogni giornata di gara;
 - b) all'ingresso del P.C. alla fine di ogni giornata di gara;
 - c) in punti intermedi scelti dall'organizzazione.
2. La loro posizione e il tempo assegnato per percorrere la distanza tra questi punti sono indicati sulla tabella di marcia e sulla tabella informativa in chilometri.
3. La distanza massima tra due C.O. è fissata in 25 km.
4. L'organizzazione dovrà essere presente con i propri addetti ad ogni C.O.
5. Il D.d.G. può modificare i tempi e il percorso immediatamente prima della partenza o prima di ogni C.O. esponendo la comunicazione all'altezza delle bandiere gialle di ogni C.O. ed in bacheca ufficiale.
6. Il D.d.G. può indire un riordino ad uno qualsiasi dei C.O. previsti. Il riordino è una nuova partenza, a cui il pilota si può presentare a motore acceso. Il nuovo orario di transito al C.O. di riordino è l'orario teorico iniziale + un tempo stabilito dal D.d.G. che deve essere comunicato col massimo risalto al C.O. stesso e a tutti i successivi.
7. Nel caso in cui il percorso preveda due settori con una unica assistenza (giro "ad 8"), è possibile allestire un'unica postazione per entrambi i C.O..

Art. 60 - Segnalazione dei Controlli orari

1. I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O. e con due bandiere gialle poste alla fine assistenza e che fungeranno anche da linea di rilevamento del tempo.
2. Ai C.O. senza assistenza sulle bandiere bianche viene aggiunta una croce di Sant'Andrea nera.

Art. 61 - Procedura ai controlli orari

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

Art. 62 - Calcolo delle penalità ai Controlli orari

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

Art. 63 - Tempo Massimo

1. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
2. Il DdG può prevedere un tempo massimo può essere aumentato per particolari gare o situazioni e anche solamente per determinate categorie.
3. Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dal Direttore di Gara, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo sui Trattati Impraticabili.

4. Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e alla bandiera gialla di tutti i C.O. previsti sul percorso.
5. Il tempo teorico può essere variato durante la gara nel caso il Direttore di Gara modifichi i tempi di settore.
6. Il Cronometrista o l'Incaricato dovranno ritirare la Tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara.
7. Il Pilota ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni:
 - a) ammenda da € 50 a € 500
 - b) deferimento al Giudice Sportivo Nazionale.
8. Il pilota che transiti ad un C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.

Art. 64 - Richiesta Tolleranza speciale

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

Art. 65 - Assistenza permessa e riparazioni

1. Ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle, è ammesso qualsiasi tipo di assistenza da parte dei meccanici, fatta salva la sostituzione di parti punzonate.
2. Sul percorso ed in Prova Speciale non è ammesso nessun tipo di assistenza se non quella effettuata dal pilota stesso che non può ricevere ricambi e attrezzi se non ai C.O. con assistenza, tra le bandiere bianche e quelle gialle.
3. Il pilota può sostituire tutte le parti non punzonate, sia ai C.O. che sul percorso.
4. I meccanici possono sostituire tutte le parti non punzonate, solamente ai C.O. con assistenza, compreso quello finale.
5. E' obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per l'ambiente o altri sistemi efficaci, durante le operazioni di assistenza dei mezzi. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza occupata dalla E-Bike per la larghezza del manubrio.
La sanzione per il mancato rispetto sarà una multa di 50 € per ogni infrazione.
6. Nessuna assistenza è autorizzata all'infuori delle aree stabilite, pena l'esclusione dalla gara.
7. I mezzi possono essere puliti solo ai C.O. con assistenza. L'utilizzo di idropulitrice (elettrica o a pressione) è proibito. Ogni alterazione di tale principio è punita con la sanzione dell'ammenda di €50,00 da corrispondere al CdG sul campo di gara.
8. Durante tutta la durata della manifestazione, è vietato per il pilota, pena l'esclusione dalla gara, portare la propria E-Bike e tutte le parti punzonate per l'assistenza, sotto un riparo inaccessibile agli Addetti alle manifestazioni, a meno che vi sia un permesso scritto, emanato dal Direttore di Gara.
9. La lubrificazione della catena è autorizzata unicamente nelle zone di rifornimento.
10. Tutti i lavori di saldatura sono vietati, pena l'esclusione dalla gara.
11. In caso di infrazione di particolare gravità (cambio di E-Bike, di pilota ecc.) il pilota sarà escluso dalla classifica e deferito al Giudice Sportivo Nazionale.

12. E' vietato ricaricare le batterie durante tutta la durata della manifestazione.
13. Il cambio della batteria è consentito solamente al C.O. con assistenza.

Art. 66 - Ordine di partenza

1. L'ordine di partenza alla prima prova sarà determinata a sorteggio, alle prove successive seguirà la classifica provvisoria del campionato suddiviso per classi.

Art. 67 - Tipo di gara

1. Durata massima prevista: 5 ore.
2. Durata del giro: 10/20 minuti circa.
3. Numero giri previsti: 6 giri
4. Numero Prove Speciali per giro previste: 2 P.S.
5. Numero Controlli Orari previsti: 1 C.O.

Art. 68 - Premiazioni e classifiche

1. Per ogni gara di Campionato sarà stilata la classifica individuale, di classe.
2. Per ogni manifestazione verranno premiati i primi 3 classificati di ogni classe.
3. L'orario della premiazione è fissato 30 minuti dopo l'arrivo teorico dell'ultimo Pilota.
4. E' obbligo per i piloti classificati ai primi tre posti di ogni classifica di partecipare alle premiazioni se effettuate all'orario previsto.

Art. 69 - Classifica di gara

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

1°	classificato	punti	20
2°	classificato	punti	17
3°	classificato	punti	15
4°	classificato	punti	13
5°	classificato	punti	11
6°	classificato	punti	10
7°	classificato	punti	9
8°	classificato	punti	8
9°	classificato	punti	7
10°	classificato	punti	6
11°	classificato	punti	5
12°	classificato	punti	4
13°	classificato	punti	3
14°	classificato	punti	2
15°	classificato	punti	1

Art. 70 - Classifica di Campionato

1. Per il calcolo dei risultati finali del campionato non si effettuerà nessuno scarto.
2. Al termine del campionato se due o più piloti avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore chi avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie chi avrà ottenuto i migliori piazzamenti.
3. In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.

Art. 71 - Norme di rinvio

1. Per quanto non espressamente previsto dal presente Titolo si rimanda al Regolamento E-Bike Titolo I - Disposizioni Generali ed alle normative federali vigenti.

Allegati

Allegato n. 1



SIGMA FMI - Sistema Integrato di Gestione delle Manifestazioni
ELENCO ISCRITTI / MODULO D'ISCRIZIONE

N. Gara	Licenza	R.A.	Classe	Classe G2	Pilota	Anno	Scad Vis/Ra	R.L.	Regione	Moto	Moto Club	Pagato