

ENDURO 2015 : REGOLAMENTO GENERALE

LEGA MOTOCICLISMO UISP
COMMISSIONE NAZIONALE ENDURO
REGOLAMENTO 2015

1. DEFINIZIONE

Il Motoraid-Enduro è una manifestazione motociclistica di regolarità che si svolge su normali percorsi aperti al traffico, nel rispetto delle norme del Codice della Strada, e dell'ambiente.

La partecipazione consiste in una marcia di precisione lungo un itinerario determinato rispettando i tempi di una tabella di marcia prestabilita.

2. PERCORSO

Deve essere rilevabile su carte in scala non superiore a 1:100.000. Gli organizzatori, per motivi di sicurezza, devono evitare nella scelta del percorso di interessare strade a grande traffico.

I conduttori devono attenersi a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, compresa l'osservanza di ordinanze di autorità locali.

La partenza, l'arrivo, ed i punti di controllo devono essere ubicati nei luoghi e nei modi idonei a non intralciare la circolazione; quando possibile saranno situati fuori dalla sede stradale e sue strutture e pertinenze.

Il percorso deve essere indicato da apposite segnalazioni esposte in sede di iscrizioni. I conduttori saranno dotati di tabella di marcia e/o carta topografica, l'uscita dal percorso o la percorrenza in senso inverso a quello indicato comportano l'esclusione immediata dalla manifestazione.

E' vietato provare il percorso durante tutta la settimana precedente la manifestazione, pena la non ammissione.

3. CONCORRENTI

Possono partecipare tutti i conduttori in possesso di Tessera UISP e Licenza Conduttore della Lega Motociclismo Nazionale che devono essere in possesso di tutti i requisiti previsti dal Codice della Strada e muniti di idonea patente di Guida.

Inoltre possono essere ammessi, se previsto nel Regolamento Particolare, i conduttori con Licenza Non Competitiva, ma senza prendere parte alle eventuali prove di abilità.

4. TABELLA DI MARCIA

Nella tabella di marcia sono indicati: percorso, località di partenza, arrivo, transito e tempi di eventuali controlli orario, normali e di emergenza (in ogni caso i tempi di emergenza dovranno tenere conto di una maggiorazione minima di 5 minuti primi sul tempo teorico di ogni controllo).

Possono essere indicati controlli timbro di transito, prove di abilità, distanze tra località e quant'altro ritenuto utile.

La tabella di marcia viene consegnata alla partenza ad ogni conduttore che è tenuto ad esserne provvisto per tutta la durata della manifestazione e deve presentarla personalmente ai controlli ed ai giudici di percorso che la richiedano.

In caso di smarrimento il conduttore è obbligato a comunicarlo al controllo successivo.

La tabella di marcia va obbligatoriamente consegnata all'arrivo. In caso di ritiro la tabella va ugualmente riconsegnata a qualunque giudice di percorso, pena provvedimenti disciplinari.

5. SEGNALAZIONI

Il percorso viene segnalato con: frecce, segnali di pericolo, segnali di strada giusta e sbagliata.

Tali segnali vanno apposti provvisoriamente e comunque mai sui supporti dei normali segnali previsti dal Codice della Strada, evitando confusione ed incertezze con questi, devono essere rimossi prima possibile a manifestazione conclusa.

6. MEDIA DI MARCIA

La velocità media è fissata in max 40 (quaranta) km/orari.

E' facoltà del Direttore di Gara concedere neutralizzazioni sul tempo effettivo di marcia per soste od altri fatti imprevisti.

E' sempre neutralizzato il ritardo accumulato per assistenza a conduttori od altri utenti della strada infortunati.

7. CONTROLLI DI TRANSITO

Per verificare che i conduttori percorrano esattamente i tratti stabiliti, in modo da non alterare la media di marcia, possono essere predisposti controlli a timbro o a vista.

I controlli a timbro devono essere segnalati da due bandiere azzurre o cartelli con scritte C.T. posti almeno cinquanta metri prima del punto di controllo ove il conduttore deve fermarsi.

Oltre all'apposizione del timbro sulla Tabella di Marcia, viene stilato un ordine cronologico di passaggio.

L'ubicazione dei controlli a vista di norma non viene segnalata, ma viene stilato l'elenco cronologico dei passaggi.

La mancanza di un Timbro o l'assenza sui cronologici di transito a vista, comporta l'esclusione del conduttore dalla manifestazione.

8. CONTROLLI ORARIO

Per verificare il rispetto della media oraria prestabilita, possono essere predisposti dei controlli orario.

Tali controlli ubicati in modo da non intralciare la normale circolazione vanno segnalati con due bandiere bianche o cartelli. Dieci metri prima del posto di controllo devono essere poste due bandiere gialle o cartelli.

Dopo circa venti

metri dalla linea del C.O., vengono poste due bandiere verdi o cartelli, entro cui possono essere effettuati il rifornimento e l'assistenza dei conduttori in ritardo.

I conduttori in attesa dell'orario di transito possono stazionare nella zona di assistenza compresa tra le bandiere bianche e gialle.

Il tempo di percorrenza di un settore non può variare per non alterare la media stabilita, pertanto viene penalizzato l'anticipo o il ritardo sul tempo teorico. Un anticipo superiore a cinque minuti comporta l'immediato ritiro della tabella di marcia e quindi l'esclusione dalla manifestazione.

Il conduttore in attesa dell'ora di transito, può recarsi a piedi al tavolo di cronometraggio per consultare l'ora ufficiale.

Il conduttore non deve superare le bandiere gialle con il motociclo, se non per presentare la sua tabella di marcia per l'apposizione del tempo, quindi non può arrestarsi né arretrare nello spazio compreso tra le bandiere gialle e la linea del C.O.

Il tempo è quello rilevato nello stesso istante in cui la ruota anteriore del motociclo taglia la linea tracciata a terra in corrispondenza del punto di controllo.

Il tempo massimo scade 30 minuti interi dopo il tempo teorico di transito indicato sulla tabella di marcia, dopodiché il conduttore viene eliminato e la sua tabella di marcia ritirata.

A discrezione del Direttore di Gara, ai conduttori delle Categorie Super e/o Elite, possono essere ridotti i tempi di settore.

9. PROVE DI ABILITA'

L'organizzazione può predisporre delle prove speciali di abilità secondo la seguente tipologia:

- MEDIA IMPOSTA in circuito chiuso da percorrersi a media stabilita max 40 km/h.
- CROSS COUNTRY in circuito chiuso con media massima di 40 km/h da percorrersi nel minore tempo possibile
- EXTREME in zone particolarmente impegnative naturali o parzialmente artificiali, con media massima di 30 km/h e durata massima di 3 minuti

Tutte le prove si devono svolgere su terreni privati chiusi alla normale circolazione e senza ammissione di pubblico.

Il tracciato deve essere chiaramente delimitato da fettucce in plastica e non può essere provato dai conduttori prima della manifestazione, se non a piedi, pena la non ammissione alla manifestazione.

Il tempo impiegato da ciascun conduttore in ogni singola prova, viene espresso in ore, minuti primi, minuti secondi, decimi di secondo e centesimi.

La partenza delle prove di abilità avviene da fermo in un'area appositamente delimitata. E' obbligatorio porre in maniera ben visibile i cartelli di inizio e fine prova.

Sono vietate prove in linea di velocità lungo il percorso.

10. CLASSIFICHE E PUNTEGGI

Vengono redatte classifiche individuali di classe e di società.

Il conduttore che totalizza meno penalità viene dichiarato vincitore di classe, gli altri seguono in classifica in ordine crescente alle penalità acquisite. In caso di parità di penalità, vale come discriminante il tempo rilevato nell'ultima prova di abilità.

Per le classifiche finali dei trofei sono considerati tutti i risultati, se le prove effettuate sono più di quattro, viene considerato almeno uno scarto obbligatorio.

La classifica a squadre, viene stilata automaticamente sommando i punti acquisiti dai migliori tre conduttori di società nelle rispettive classi. Vince la squadra che totalizza il maggior punteggio. In caso di parità, vale il piazzamento del quarto miglior conduttore, e così via.

Per la classifica finale a squadre dei trofei vengono considerati i punti acquisiti dai migliori tre conduttori di società in ogni prova.

I punti vengono assegnati con il seguente criterio:

_1°	-----	30
_2°	-----	25
_3°	-----	22
_4°	-----	20
_5°	-----	18
_6°	-----	16
_7°	-----	14
_8°	-----	13
_9°	-----	12
10°	-----	11
11°	-----	10
12°	-----	9
13°	-----	8
14°	-----	7
15°	-----	6
16°	-----	5
17°	-----	4
18°	-----	3
19°	-----	2
20°	-----	1

11. CATEGORIE E CLASSI DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione è prevista in tre Categorie distinte:

- Categoria E : ELITE (1 classe)
- Categoria S : SUPER (3 classi)
- Categoria P : PROMO(5 classi)

Le Classi sono così composte:

- 1/E - ELITE - OPEN
- 2/S - SUPER - 250 cc.
- 3/S - SUPER - OLTRE 250 cc.
- 4/S - SUPER - VETERAN OVER 45 OPEN
- 5/P - PROMO - 250 cc.
- 6/P - PROMO - OLTRE 250 cc.
- 7/P - PROMO - CADETTI UNDER 23 125cc.
- 8/P - PROMO - VETERAN OVER 45 OPEN
- 9/P - PROMO - CADETTI UNDER 16 50 cc.

Per la Classe 50 è prevista una durata massima non superiore a 2 giri e la partecipazione è riservata ai conduttori di età compresa tra i 14 e 16 anni di età.

I piloti che abbiano un'età compresa tra i 16 anni compiuti e i 23 finiti nell'anno in corso partecipano nella Classe 7/P-Cadetti Under 23, quando per esperienza e/o meriti sportivi, non siano già inseriti in altre classi e/o Categorie.

I piloti PROMO e SUPER che abbiano compiuto i 45 anni prima dell'anno in corso partecipano nelle rispettive Classi Veteran. Per le sole manifestazioni territoriali è facoltà delle Commissioni Regionali costituire ulteriori classi e/o raggrupparne alcune.

12. ISCRIZIONI

La tassa di iscrizione individuale giornaliera per ogni manifestazione è fissata per l'anno 2015 in massimo € 45,00, Cadetti € 35,00 e per le squadre di Società gratuita.

La pre-iscrizione deve essere compilata personalmente sul modello apposito ed inviata entro le ore 20,00 del venerdì precedente. Il conduttore che non abbia inviato la pre-iscrizione può partecipare con una sovratassa di € 10,00 solo effettuando direttamente l'iscrizione presso la segreteria di gara secondo gli orari previsti dal Regolamento Particolare.

13. MOTOCICLI

Sono ammessi motocicli e ciclomotori in regola con il Codice della Strada equipaggiati con pneumatici omologati. Non sono ammessi pneumatici recanti la dicitura NHS.

I motocicli in sede di O.P. vengono punzonati nelle parti non sostituibili:

1. Telaio
2. Mozzi ruota

I veicoli ammessi alla partenza, previo controllo di Certificato di Assicurazione in corso di validità e dei requisiti necessari, devono avere il sistema di scarico in assoluta efficienza. In ogni caso la veridicità dei documenti del motociclo è responsabilità del conduttore. Dove possibile si esegue prova fonometrica, in mancanza di fonometro ed in caso di controversia, si richiederà la collaborazione degli organi di polizia locale.

Il conduttore può sostituire tutte le parti non punzonate del proprio motociclo, purchè intervenga da solo, potendo ricevere da terzi solo materiali ed attrezzi.

14. PARCO CHIUSO

Il parco chiuso è un'area delimitata dove sostano i motocicli nell'attesa della partenza e dopo l'arrivo. All'interno del parco chiuso è vietato qualsiasi intervento sul mezzo, compreso il rifornimento e la messa in moto. Si entra ed esce dal parco chiuso a motore spento.

15. VERIFICHE TECNICHE

Il parco verifiche è la zona predisposta per le punzonature e tutte le altre verifiche da effettuare sui motoveicoli ed ai documenti dei partecipanti.

In particolare vanno verificati:

1. Patente valida per la moto condotta
2. Assicurazione R.C.T. in corso di validità
3. Targa originale montata

In mancanza di qualche documento, la partecipazione è ammessa solo con regolare denuncia all'autorità di P.S. in corso di validità.

Non è ammessa la partecipazione con targa prova.

In caso di non superamento delle O.P. non viene restituita la quota di iscrizione.

16. PROVA FONOMETRICA

I controlli fonometrici possono essere eseguiti con il metodo tradizionale (13ml./sec.) o con il metodo 2metermax. I limiti di rumorosità sono i seguenti:

- Vm 13 ml./sec 94 dB/A tolleranza + 2 dB/A
- 2METERMAX 112 dB/A

Per tutte le misurazioni effettuate al termine o durante la manifestazione viene applicata una tolleranza di 1 dB/A. Le misurazioni devono essere effettuate in un sito lontano da ostacoli di qualsiasi genere in grado di riflettere il suono e dove il rumore di fondo deve essere inferiore al limite consentito di almeno 10 dB/A. In caso di pioggia non si effettuano prove fonometriche. I valori delle misurazioni sono espressi in dB/A con valore intero senza decimi. I silenziatori sono punzonati solo dopo l'esito favorevole del controllo e non è permessa la loro sostituzione, tranne il caso in cui ne sia stato punzonato un altro.

Il motociclo che supera i limiti fonometrici prescritti ha la possibilità di effettuare ulteriori prove purchè nei tempi stabiliti per la sistemazione del mezzo in Parco Chiuso. Il mancato superamento della prova fonometrica comporta l'esclusione.

METODO TRADIZIONALE- Il fonometro deve essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dB/A) e ponderazione temporale di tipo "SLOW". Il controllo viene effettuato con il microfono del fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore, ad un angolo di 45°(+/-10°) misurato dalla linea mediana della parte terminale e ad una altezza minima di 20 cm. dal suolo. Il pilota deve mantenere il motore acceso con il cambio in folle e deve aumentare gradualmente il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto.

Il regime N si ricava dalla relazione: $30000 \times Vm/C$ dove N è il numero dei giri, Vm è la velocità lineare media del pistone (ml./sec.) e C è la corsa (mm.).

Ad esempio:

$$30000 \times 13(Vm) = 390000 : 60(C) = 6500 \text{ giri}$$

METODO 2METERMAX- Il fonometro, se previsto, deve essere dotato di filtro antivento e impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo "A" e ponderazione temporale di tipo "FAST". La gamma di lettura deve comprendere l'intervallo 80>130 dB e inoltre va attivato il dispositivo di ritenzione del valore massimo rilevato. Il microfono del fonometro si posiziona su un cavalletto, in posizione orizzontale, dietro il motociclo ad una distanza di mt.2, con un angolo di 45° dalla linea mediana del sistema di scarico e ad una

altezza di mt.1,35 da terra. La misurazione si effettua con il motociclo sulle sue ruote e con il motore caldo. Il fonometrista si posiziona vicino alla ruota anteriore del motociclo e non più indietro del manubrio, poi ruota il comando del gas rapidamente fino a fondo corsa. Il regime massimo deve essere raggiunto per almeno 1 secondo per assicurarsi che si verifichi un fuorigiri udibile. Se il risultato supera il limite a causa di una detonazione non controllata la misura viene ripetuta fino ad un massimo di tre volte. Qualunque tentativo da parte di un concorrente per impedire che il motore raggiunga il massimo regime è considerato non regolamentare e causa l'esclusione dalla manifestazione. Durante le misurazioni solo il fonometrista può agire sul comando dell'acceleratore.

17. PARTENZA E ARRIVO

L'ordine di partenza viene stabilito in base alla classifica o per sorteggio e l'avvicendamento delle classi è il seguente:

1/E-2/S-3/S-4/S-5/P-6/P-7/P-8/P-9/P

La partenza viene data a motore spento con intervalli in minuti primi interi.

Al segnale di partenza il conduttore avvia il mezzo con il dispositivo di avviamento. Qualora il mezzo non si avvii entro il minuto è ammessa la spinta, ma è prevista una penalità di 10 secondi.

Il conduttore che avvia il mezzo prima del segnale è penalizzato con 60 secondi, altresì previsti per ogni minuto di ritardo di presentazione alla partenza fino ad un massimo di trenta minuti primi, dopodichè viene escluso.

L'arrivo anticipato al C.O. finale non viene penalizzato.

All'arrivo il conduttore deve spegnere il motore, consegnare la tabella di marcia e raggiungere a spinta il parco chiuso o verifiche se previsto.

18. RECLAMI

Il tempo massimo per l'inoltro di reclami scade 30 minuti primi oltre il tempo teorico di arrivo dell'ultimo concorrente partito.

I reclami avverso le classifiche devono essere presentati entro 30 minuti primi dalla loro esposizione.

Ogni reclamo, deve avvenire in forma scritta ed essere accompagnato dalla somma di Euro 50.00, che verranno restituite solo in caso di accettazione; in caso contrario verranno incamerate dalla Commissione competente.

19. PENALIZZAZIONI

Ritardo alla partenza per ogni minuto primo (o frazione) = minuti 1

Messa in moto prima della linea di partenza = minuti 1

Messa in moto prima del segnale di partenza = minuti 1

Messa in moto a spinta alla partenza = secondi 10

Anticipo o ritardo al C.O. per ogni minuto primo (o frazione) sul tempo prescritto = minuti 1

Prove di abilità = Somma dei tempi netti (al centesimo di secondo) comunicati dai cronometristi.

Per l'ingresso ai Controlli Orario ed ai Controlli di Transito, in senso inverso a quello stabilito, è prevista la squalifica.

Il superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica comporta la squalifica.

20. LICENZE E CATEGORIE

I conduttori sono divisi in tre categorie di merito: PROMO, SUPER, ELITE.

La licenza Promozionale è rilasciata a tutti coloro che non figurano negli appositi elenchi di conduttori Elite e

Super stilati annualmente dalla Commissione. Si entra in tali elenchi per meriti sportivi e per manifesta capacità di guida.

I conduttori in possesso di licenza Cross Agonisti sono iscritti nel gruppo Elite, mentre gli Esperti e gli Amatori saranno destinati caso per caso. I conduttori con licenza Hobbycross partecipano nella categoria Promozionale. I conduttori che richiedono per il primo anno la licenza, scelgono la Categoria, previo nulla osta del Regionale. Tuttavia la Commissione competente (su segnalazione o d'iniziativa) si riserva la facoltà di variare d'ufficio la Categoria in base ai risultati ottenuti.

Tali passaggi si effettuano sulla classifica di ogni manifestazione, solo per la prima metà di quelle previste a calendario. Di norma il passaggio avverrà automaticamente per i conduttori Promozionali che rientrano nel primo terzo (30%) dei classificati Super nella Classe corrispondente.

Per i conduttori Super avverrà automaticamente quando rientrano nella prima metà dei classificati Elite nella classifica assoluta.

Nel caso in cui un Promozionale rientri nella prima metà (50%) dei classificati Elite, farà un doppio passaggio: da Promozionale ad Elite. Nel verificarsi di simili eventualità, le classifiche saranno ricostruite.

E' facoltà della Commissione non tenere in considerazione prove eventualmente viziate per varie cause: scarsa partecipazione, condizioni meteo avverse, reclami in corso, ecc.

Ogni anno vengono passati nella Categoria superiore i vincitori delle classi (con almeno 10 classificati):

2S,3S,5P,6P,7P,8P. Ogni anno vengono retrocessi i piloti delle categorie Elite e Super che nell'Assoluta delle gare effettuate (almeno 2), non si siano classificati mai nella prima metà della categoria inferiore.

E' facoltà dei conduttori avanzare richiesta scritta motivata di variazione di categoria indirizzandola alla Commissione Enduro Regionale entro il 30 novembre.

21. NORMA GENERALE

Per quanto non previsto nel presente regolamento, valgono per quanto applicabili le norme della commissione tecnica nazionale Lega Motociclismo e della UISP, e più in generale lo spirito di sportività e lealtà insito nell'etica regolaristica.