

non è possibile provare la stessa pista durante la settimana della gara, fatto salvo quanto stabilito nel programma ufficiale dell'organizzatore.

#### **ART. 4 - CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ IN SALITA - CIVS**

4.1 - CLASSI AMMESSE - Nelle gare su strada in salita sono ammessi motocicli di derivazione stradale e non suddivisi nelle seguenti classi:

- a) Entry (Scooter, MiniOpen, 125 Open 2T e 125 Open 4T)
- b) Under (SuperOpen 250, Open 300 e 250 Open 2t)
- c) Naked & AdvenTouring (Naked & AdvenTouring 650 e 1000)
- d) Supermoto
- e) SuperOpen 600
- f) SuperOpen 1000
- g) Quad
- i) Sidecar

4.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Velocità, Elite, Velocità One Event e Fuoristrada con Estensione Velocità per tutte le classi.

4.2.1 - Possono partecipare al Campionato Italiano di Velocità in Salita solo piloti maggiorenni. **Nelle classi Entry e Under possono partecipare piloti con 14 anni compiuti in possesso di Licenza Velocità.**

4.2.2 - **Possono partecipare piloti stranieri in possesso di licenze come nei punti a seguire:**

- a) I piloti appartenenti a federazioni affiliate alla FIM Europe, ove sia compatibile la licenza con l'età, possono partecipare con:
  - Licenza rilasciata dalla propria Federazione con relativo starting permission, lo starting permission si deve presentare come documento a sé stante nel caso in cui non sia già inserito all'interno della licenza e deve riportare che il pilota è assicurato sulla base di quanto previsto dai Regolamenti FIM e FIM Europe.
  - Licenza Internazionale senza starting permission, nello specifico:
    - Licenza FIM International Meetings
    - Licenza FIM Superbike/Supersport World Championship
    - Licenza FIM Endurance World Championship
    - Licenza FIM Endurance World Cup
    - Licenza FIM Sidecar World Championship

## 4.3 - PROVE

n° 7 (senza scarto)

## 4.4 - NORME SPECIFICHE VELOCITÀ IN SALITA

4.4.1 - Numeri di Gara: la numerazione è con i numeri chiari su sfondo scuro e viceversa. I numeri sono composto di tre cifre e la prima è legata alla classe come segue:

- Entry: da 101 a 199
- Under: da 201 a 299
- Naked & AdvenTouring: da 301 a 399
- SuperOpen 600 da 401 a 599
- Supermoto da 701 a 799
- Super Open 1000: da 801 a 899
- Quad e Sidecar: da 901 a 999

## 4.4.2 - Numeri fissi:

- ogni pilota deve prenotare il numero fisso per tutta la stagione solo dopo aver comunicato il numero di licenza da conduttore per il **2022**, la categoria, la marca della moto e la cilindrata
- tutti i piloti hanno diritto a mantenere il numero utilizzato nel **2021**, tale diritto di prelazione scade il 31 marzo **2022**,
- la quota per ottenere il numero fisso per il **2022** è fissata in 70.00 € cadauno e gli importi vanno versati al Promotore **2022** (M.C. Spoleto - info: <https://www.motoclubspoleto.it>)
- la ricevuta del pagamento dovrà essere inviata a [segreteria@civs.tv](mailto:segreteria@civs.tv) per l'inserimento dei numeri nel sistema Sigma
- i piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Campionato acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Campionato stesso; saranno possibili iscrizioni, gara per gara (wild card).
- le wild card prendono punti per la classifica di gara ma non per la classifica di campionato.
- i piloti ottenendo il numero fisso ottengono una pre-iscrizione a tutto il Campionato e acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Campionato stesso ma dovranno comunque iscriversi, nel sistema Sigma, gara per gara.

4.4.3 - I piloti che abbiano ottenuto l'autorizzazione al montaggio ed all'uso dei dispositivi video, conformemente a quanto previsto nel vigente

RTGS, si impegnano ad utilizzare le immagini registrate solo previa autorizzazione scritta dell'organizzatore della manifestazione.

#### 4.5 - 4.5 - ISCRIZIONI E TASSE

4.5.1 - Per i piloti iscritti al campionato la tassa di iscrizione è di € 130,00.

- è consentita l'iscrizione in due classi ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di € 110,00,
- all'atto delle O.P., in sede di verifiche sportive, è consentito il cambio di classe,
- per le wild card (non iscritti al Campionato) la tassa di iscrizione è di € 150,00,
- è consentita l'iscrizione in due classi con la Wild Card ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di € 130,00
- **non sarà possibile effettuare iscrizioni come wild card in più di 2 manifestazioni abbinate**

4.5.2 - Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito [www.civs.tv](http://www.civs.tv)

#### 4.6 - PERCORSO

4.6.1 - Tracciato: per le caratteristiche tecniche dei percorsi si rimanda al vigente Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - Velocità in Salita. Il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 105 Km/h. e che non si raggiungano in nessun caso velocità massime superiori ai 180 Km/h. Nel caso in cui, nonostante l'applicazione di quanto previsto dal Regolamento Tecnico Omologazione Impianti Sportivi - Velocità in Salita, le medie orarie riscontrate nelle ultime due edizioni superino il valore di 105 Km/h. la classe o le classi in questione non potranno essere ammesse nelle edizioni successive. Il percorso è soggetto a sopralluogo obbligatorio da parte della FMI che provvederà mediante i Tecnici del Comitato Impianti di volta in volta designati i quali redigeranno apposito Verbale di Sopralluogo con l'indicazione degli approntamenti di sicurezza necessari allo svolgimento della competizione. Un Ispettore del Comitato Impianti, unitamente al Commissario di Gara ed al Direttore di Gara, verificherà il giorno precedente della competizione la rispondenza degli approntamenti di sicurezza previsti dal Verbale di Sopralluogo e, qualora gli approntamenti risultassero difformi rispetto a quanto previsto nel Verbale (e se non fosse possibile sanare

le carenza prima dell'inizio della competizione), la Commissione come sopra composta darà parere negativo allo svolgimento della stessa.

#### 4.7 - ADDETTI AL PERCORSO

Gli addetti al percorso sono diretti collaboratori del DdG.

Gli organizzatori devono avvalersi esclusivamente di addetti al percorso abilitati dal Gruppo Ufficiali di Gara Esecutivi della FMI secondo quanto stabilito dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni approvato dal Consiglio Federale.

#### 4.8 - RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

Nei giorni precedenti la manifestazione i piloti iscritti che effettuano ricognizioni del percorso di gara, devono farlo nel pieno rispetto delle norme del Codice della Strada e sotto la loro esclusiva responsabilità. È dovere dell'organizzatore effettuare rigorosi controlli per evitare disagi alla normale circolazione stradale.

#### 4.9 - PROVE INDIVIDUALI DEL PERCORSO

Le prove individuali del percorso di gara sono tassativamente vietate. Ai piloti che effettueranno prove individuali sul percorso di gara, sarà inflitta la sanzione come previsto dall'Art. 15.1.13 - Capitolo I e potranno essere esclusi dalla manifestazione su decisione della Giuria.

#### 4.10 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari devono svolgersi il giorno precedente la gara. Qualora siano previste prove libere a pagamento, le prenotazioni ed il relativo pagamento delle stesse devono essere effettuate in postazione separata da quelle dove si svolgono le OP

#### 4.11 - CARENZA DI ISCRITTI E PARTENTI

La manifestazione, anche se in abbinamento con altre manifestazioni, **è aperta per complessivi massimo 160 piloti con precedenza ai piloti del CE, ai pre-iscritti al CIVS, al Campionato Italiano Epoca ed al Trofeo Crono Climber. Nel caso ci sia capienza potranno prendere il via al massimo 10 wild card.**

Qualora alla chiusura delle iscrizioni e/o delle OP di verifica una classe risultasse essere composta meno di 3 piloti partecipanti, essi avranno il diritto di partecipare alla manifestazione ma potranno essere accorpati alla classe immediatamente inferiore o superiore su decisione della Giuria.

**4.12 - CUSTODIA DEI MOTOCICLI**

Con l'inizio della manifestazione (apertura delle OP) i motocicli partecipanti devono essere custoditi, sotto la responsabilità dei rispettivi piloti, all'interno del Parco Piloti (con motore spento) e devono rimanervi fino alla comunicazione del DdG dell'inizio delle eventuali prove libere a pagamento, delle prove ufficiali non cronometrate, delle prove ufficiali cronometrate e della gara, pena l'esclusione dalla stessa.

**4.13 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA**

**4.13.1 -** Nelle gare in salita il pilota, per essere ammesso alla gara, deve avere regolarmente svolto almeno un turno di prove (anche libere a pagamento).

Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di qualifica), potrà partecipare alle due manches partendo in coda ai piloti della sua stessa classe.

**4.13.2 -** I piloti della classe entrano nell'Area di Partenza, che è una zona delimitata/transennata, al termine della quale si trova la linea di partenza (starter) ed attendono il segnale del via. All'interno della Zona di Partenza deve essere presente almeno un addetto al percorso che dovrà disciplinare l'avvicendamento dei piloti verso lo starter in base all'ordine di partenza

**4.14 - PROVE UFFICIALI****4.14.1 - PROVE UFFICIALI NON CRONOMETRATE**

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove non cronometrate da effettuarsi prima delle prove ufficiali cronometrate. Tale turno di prove deve essere previsto dal R.P. di gara e può essere effettuato solo con motocicli che abbiano eseguito e superato le verifiche tecniche.
- Il percorso di gara deve essere definitivamente predisposto e tutti i servizi essere funzionanti.
- Il turno di prove non cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso; l'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali non cronometrate è di 15" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

#### 4.14.2 - PROVE UFFICIALI CRONOMETRATE

- L'organizzatore deve prevedere almeno un turno di prove cronometrate da effettuarsi dopo le prove ufficiali non cronometrate.
- Il turno di prove cronometrate deve essere effettuato per ordine di classe e di numero progressivo partendo dal più basso.
- L'intervallo di partenza durante il turno di prove ufficiali cronometrate è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Il Direttore di Gara, può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

#### 4.14.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- a) Entry (Scooter, MiniOpen, 125 Open 2T e 125 Open 4T)
- b) Under (SuperOpen 250, Open 300 e 250 Open 2t)
- c) Naked & AdvenTouring (Naked & AdvenTouring 650 e 1000)
- d) Supermoto
- e) SuperOpen 600
- f) SuperOpen 1000
- g) Quad
- i) Sidecar

#### 4.15 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

4.15.1 - Programma di gara: le gare su strada di velocità in salita si svolgono con un turno di prove ufficiali non cronometrate, un turno di prove ufficiali cronometrate e gara su due manches così ripartite: la prova ufficiale non cronometrata e la prova ufficiale cronometrata la mattina, la prima manche di gara (gara 1) e la seconda manche di gara (gara 2) nel pomeriggio.

4.15.2 - Qualora, si sia costretti a sospendere una manche per cause atmosferiche o per un qualsiasi altro motivo, e che non sia possibile riprendere, la classifica della classe interessata dall'evento non sarà ritenuta valida per quella manche.

#### 4.16 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto.
- L'ordine di partenza è determinato dai risultati delle prove ufficiali,

con in testa il miglior tempo di qualificazione.

- La compilazione è a carico della segreteria di gara nel rispetto dei tempi delle prove ufficiali rilasciati dal servizio cronometraggio.
- In tutte le gare in salita è obbligatoria la partenza con uso semaforo e la stessa deve avvenire nel seguente modo:

- 1) accensione luce rossa = 10 secondi al VIA
- 2) accensione luce gialla = 5 secondi al VIA
- 3) accensione luce verde = VIA

La partenza sarà data dall'accensione della luce verde del semaforo, mentre l'ora reale di partenza verrà rilevata da una fotocellula collegata ad un apparecchio scrivente posta ad un metro di distanza dalla linea di partenza fissata in corrispondenza della ruota anteriore.

La moto che avrà innescato il dispositivo di cronometraggio sarà considerato partito e non avrà diritto ad una seconda partenza.

- Tra la linea di arresto del pilota che si accinge a prendere la partenza e la linea di partenza, ove avviene il rilevamento automatico dei tempi, deve esserci la distanza di 1 mt; il rilevamento avviene ad almeno 1/100 di secondo.
- L'intervallo di partenza durante le due manches è di 20" tra un pilota e l'altro e di 1' tra una classe e quella successiva.
- Stesse modalità per i piloti iscritti nella seconda classe.

Il DdG può ridurre l'intervallo di partenza a 15" tra un pilota e l'altro.

- Se un pilota, già agli ordini dello starter, ritarda ad avviarsi, la partenza gli può essere consentita fin tanto che il ritardo non supera i 15". Superato tale limite il pilota deve essere considerato come ritirato e non può più prendere il VIA in quella manche.
- Nel caso ci sia un ritardatario se non ne è possibile l'inserimento progressivo in base all'ordine di partenza, questi si metterà in coda ai piloti già entrati nell'Area.
- In caso il ritardatario non arrivi partito l'ultimo pilota della classe, il Direttore di Gara deve aspettare un minuto da quest'ultimo,
- Se entro questo tempo il pilota entra nell'area di partenza potrà partire ma verrà penalizzato di 10" (dieci secondi) nel tempo ottenuto nella gara di manche.
- Se entro questo tempo il pilota non si presenta ma si presenta dopo

verrà escluso dalla partenza in quella manche.

- Al momento di tagliare la linea di arrivo una seconda fotocellula, collegata ad apparecchiatura scrivente come quella alla partenza, indicherà il tempo di passaggio del motociclo, permettendo così agli addetti del servizio cronometraggio di rilevare il tempo impiegato per compiere il percorso di gara.
- In caso di mancanza di semaforo o mancato funzionamento dello stesso, il cronometrista addetto indicherà al pilota i 10" ed i 5" prima del VIA. Il DdG o lo starter, dallo stesso incaricato, darà il VIA a ciascun pilota secondo la progressione dei numeri nelle prove ufficiali e secondo l'ordine di partenza nella gara.
- Il DdG può autorizzare i piloti fermati lungo il percorso, a seguito di interruzioni a loro non imputabili, a riprendere la partenza della gara.
- Su tale decisione non sono consentiti reclami.

#### 4.17 - PARCO CHIUSO E RIENTRO DEI PILOTI

Al termine delle prove non cronometrate, delle prove ufficiali e delle manches di gara i piloti devono tenere il motociclo nel parco chiuso.

È vietato tassativamente il rientro individuale alla zona di partenza.

È vietato accendere il motore prima del rientro dei piloti che devono rientrare in gruppo accompagnati da un incaricato.

Il rientro dei piloti deve avvenire in modo ordinato e sollecito, senza alterazioni della tenuta di gara (**casco allacciato e tuta indossata**).

#### 4.18 - CONDOTTA DI GARA

4.18.1 - Sidecar. La perdita della zavorra o del passeggero nelle gare di sidecar comporta l'esclusione dalla gara (Art. 16.1.2 - Capitolo I).

#### 4.19 - CLASSIFICA INDIVIDUALE DI CLASSE

La classifica finale di ogni singola gara, divisa per classi, viene redatta dal servizio cronometraggio e deve contenere i seguenti dati:

- ordine d'arrivo,
- numero di gara,
- cognome e nome del pilota,
- società di appartenenza,
- marca del motociclo,
- tempo impiegato,

- velocità media oraria del vincitore,
- il numero degli ammessi alla partenza,
- i piloti non partiti,
- i piloti non arrivati.

Ad ogni manche viene assegnato il punteggio di classe per ordine decrescente a partire dal pilota che ha ottenuto il miglior tempo. La classifica di gara viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in entrambe le manches effettuate. In caso di parità sarà discriminante il miglior tempo ottenuto in una delle due manches. In caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata. Qualora per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches potrà accedere alla classifica di gara ed il punteggio conseguito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica di gara e di Campionato Italiano.

Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches previste, l'unica manche disputata sarà valida per la classifica di gara e di Campionato Italiano. Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.

#### 4.20 - VALIDITÀ DEL CAMPIONATO

Il Campionato sarà ritenuta valido se verranno disputate almeno 4 prove.

#### 4.21 - CLASSIFICA DI CAMPIONATO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

- La classifica di campionato viene stabilita mediante la somma dei punti ottenuti da ogni singolo pilota in ogni manches effettuata.
- In caso di accorpamento delle classi in sede di manifestazione, i punteggi acquisiti per la classifica del campionato saranno sempre ricalcolati per ognuna delle classi interessate.
- Campione Italiano sarà il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Campionato.
- In caso di parità nel punteggio (punti validi) verranno presi in considerazione i piazzamenti conquistati dai piloti (numero di vittorie, di secondi posti etc.).
- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima gara, o nella penultima, o nella terzultima e così via.

- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il miglior risultato conseguito nell'ultima manche, o nella penultima, o nella terzultima e così via.
- In caso di ulteriore parità sarà discriminante il numero delle manches disputate.
- L'assegnazione del titolo di Campione Italiano è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.

4.21.1 - Saranno ammessi al Campionato Italiano piloti stranieri appartenenti alle Federazioni Europee (FIM Europe) e concorreranno a tutti gli effetti al titolo. Qualora una gara di Velocità in Salita sia valida anche per il Campionato Europeo, i piloti stranieri in possesso di Entry Form prenderanno il punteggio solo per il Campionato Europeo e non per il Campionato Italiano. Per accedere alla classifica finale di Campionato Italiano è indispensabile da parte dei piloti prendere parte, di norma, ad almeno n. 4 gare.

4.22 - **CONTRIBUTO FEDERALE**

- Euro 1.500,00 a manifestazione.

4.23 - **MONTEPREMI**

Non previsto

4.24 - **GIURIA**

Prevista

4.25 - **SPEAKER:**

- 1) deve essere in possesso di Tessera FMI per l'anno in corso;
- 2) ha il compito di diffondere al pubblico le informazioni utili per apprezzare meglio lo spettacolo cui si sta assistendo;
- 3) nello svolgimento della sua funzione deve essere assolutamente imparziale ed esimersi dall'esprimere qualunque opinione e/o informazione che possa ledere l'immagine e gli interessi degli organizzatori;
- 4) deve inoltre astenersi dall'incitare il pubblico alla contestazione e denigrazione dell'operato degli Ufficiali di Gara e/o dei piloti.

4.26 - **PREMIAZIONI**

4.26.1 **Le premiazioni si devono effettuare, di norma, al massimo entro un'ora dopo la fine della gara.**

4.26.2 **È vietato, presentarsi alla premiazione, a torso nudo, indossare canottiere o maglieria simile, zoccoli, ciabatte, infradito, ecc.**

## 4.27 - CLASSIFICHE PER I COMITATI REGIONALI

4.27.1 - **Su richiesta, i Comitati Regionali potranno ottenere dal Comitato Velocità, il regolamento per il Campionato Regionale e, di conseguenza, estrapolate le classifiche per la validità dei relativi Campionati Regionali stessi.**

**ART. 5 - TROFEI DI PROMOTORI E DI MOTO CLUB - COPPA ITALIA E COPPA FMI**

## 5.1 - CLASSI AMMESSE

Gli organizzatori, all'atto della richiesta delle gare, possono liberamente esprimere le loro preferenze in merito alle classi da inserire nella loro manifestazione. Gli organizzatori potranno anche definire classi sperimentali all'atto della compilazione del R.P. La decisione finale sarà presa dalla STS in fase di approvazione del Calendario Nazionale.

## 5.2 - LICENZE

5.2.1 - Velocità (14-21 anni), Elite (22-75 anni) e One Event (per un massimo di 2 gare).

5.2.2 - **Possono partecipare piloti stranieri in possesso di licenze come nei punti a seguire.**

**a) I piloti appartenenti a federazioni affiliate alla FIM Europe possono partecipare con:**

- Licenza rilasciata dalla propria Federazione con relativo starting permission, lo starting permission si deve presentare come documento a sé stante nel caso in cui non sia già inserito all'interno della licenza e deve riportare che il pilota è assicurato sulla base di quanto previsto dai Regolamenti FIM e FIM Europe.
- Licenza Internazionale senza starting permission, nello specifico:
  - Licenza FIM International Meetings
  - Licenza FIM Superbike/Supersport World Championship
  - Licenza FIM Endurance World Championship
  - Licenza FIM Endurance World Cup
  - Licenza FIM Sidecar World Championship

## 5.3 - PROVE

Massimo 5

## 5.4 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Si rimanda al Regolamento del Trofeo approvato dal Consiglio Federale.