

7.3 - PROVE

Tre per zona di competenza e Finale di Coppa Italia

7.4 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

7.4.1 - Saranno ammessi alla partenza i piloti partecipanti alle prove cronometrate. La griglia sarà determinata dai migliori 22 piloti risultanti dalle prove ufficiali (salvo diversamente indicato dal certificato di omologa). Qualora fosse necessaria la formazione di due gruppi, la griglia sarà formata da una riepiloga generale, dal tempo migliore al tempo peggiore. Gli esclusi disputeranno una finalina.

7.4.2 - In ogni manifestazione saranno disputati, salvo casi eccezionali, due turni di prove cronometrate e doppia gara.

7.4.3 - Le gare si disputeranno su minimotodromi da 22 partenti (salvo diversamente indicato dal certificato di omologa).

7.4.4 - La suddivisione dei gruppi sarà determinata dall'organizzatore.

7.5 - NORME SPECIFICHE PER MINIMOTO

7.5.1 - È severamente vietato l'utilizzo di veicoli a motore nel paddock. I trasgressori saranno puniti secondo la normativa vigente (Regolamento Velocità - Capitolo I - Art. 15.1.35 - Inosservanza delle disposizioni impartite dal CdG o dagli Adetti alle Manifestazioni - euro 150,00).

7.5.2 - Tutti i piloti, dopo l'esposizione di una eventuale bandiera rossa in gara, coinvolti in una caduta devono essere visti dal "medico di gara" ed il motociclo verificato dal Commissario Tecnico.

7.6 - DOCUMENTAZIONE

Ad integrazione delle norme tecniche si rimanda all'ultima versione del seguente modulo: **RTJAI-22** pubblicato sul sito federale e parte integrante del presente Regolamento.

ART. 8 - TROFEO CLIMBER RACING - REGOLARITÀ

8.1 - CLASSI AMMESSE - Nelle gare su regolarità su strada in salita sono ammessi motocicli corrispondenti alle caratteristiche di cui ai Regolamenti Tecnici di Specialità e suddivisi nelle seguenti classi:

- a) Mini
- b) Midi
- c) Maxi
- d) Extra

e) Sidecar & Quad

f) SPERIMENTALE Electric & TWM

8.2 - LICENZE E LIMITI D'ETÀ

Licenze: Velocità One Event, Velocità, Velocità Elite, Velocità con estensione Fuoristrada, Fuoristrada Amatoriale, Fuoristrada, Fuoristrada Elite, Fuoristrada One Event, Fuoristrada con estensione Velocità.

I possessori di licenza devono essere maggiorenni. Possono partecipare i piloti minorenni in possesso di licenza con 14 anni compiuti alle classi: **Entry & Under**.

8.3 - PROVE

n° 8 (senza scarto)

8.4 - NORME SPECIFICHE REGOLARITÀ IN SALITA

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

- **Extra: da 101 a 199**
- **Mini: da 201 a 299**
- **Midi: da 301 a 399**
- **Electric & TWM: da 701 a 799**
- **Maxi: da 801 a 899**
- **Sidecar & Quad: da 901 a 999**

8.4.2 - 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 per l'inserimento dei numeri nel sistema Sigma.
- i piloti effettuando l'iscrizione a tutto il Trofeo acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Trofeo 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 trofeo
- i piloti ottenendo il numero fisso ottengono una pre-iscrizione a tutto il Trofeo acquisiranno il diritto a partecipare a tutte le prove all'interno del Trofeo stesso ma dovranno comunque iscriversi, nel sistema Sigma, gara per gara.

8.4.3 - 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.

8.5 - ISCRIZIONI E TASSE

8.5.1 - Per i piloti iscritti al Trofeo la tassa di iscrizione è di € 120,00.

- è consentita l'iscrizione in due classi ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di € 100,00,
- 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 € 140,00,
- è consentita l'iscrizione in due classi come Wild Card ed il costo di iscrizione alla seconda classe è di € 120,00,
- non sarà possibile effettuare iscrizioni come wild card in più di 2 manifestazioni.

8.5.2 - Per tutte le informazioni e la modulistica si rimanda al sito www.civs.tv

8.6 - PERCORSO

8.6.1 - Il percorso deve avere caratteristiche di pendenza e tortuosità tali da far sì che la velocità media del tracciato non sia superiore a 75/km/h. In base alla lunghezza del percorso verrà stabilito il tempo minimo di percorrenza. Se tale limite sarà superato si applicherà una penale pari al valore dell'eccedenza.

8.6.2 - Responsabile del percorso sarà il Race Director nominato dalla FMI, che allestirà il tracciato per garantire il massimo della sicurezza.

8.7 - 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

8.8 - 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.

8.9 - 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.

8.10 - 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

8.11 - 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.

8.12 - AMMISSIONE ALLA PARTENZA

8.12.1 - 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 riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.

8.12.2 - 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

8.13 - PROVE UFFICIALI

8.13.1 - 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.

8.13.2 - 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.

8.13.3 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

- a) Piloti con doppia classe,
- b) Extra
- c) Mini
- d) Midi
- e) Maxi
- f) Electric & TWM
- g) Sidecar & Quad

8.14 - SVOLGIMENTO DELLA GARA

- 8.14.1 - Programma di gara: le gare su strada di regolarità 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.
- 8.14.2 - La classifica di ogni manche verrà determinata dalla penalità conseguita, calcolata in base alla differenza tra il tempo realizzato nella salita di prova ufficiale cronometrata (di qualifica), che fungerà da tempo di riferimento ed il tempo ottenuto nella manche disputata.
- 8.14.3 - Il tempo realizzato nella manche cronometrata di qualifica (tempo di riferimento) verrà comunicato ai piloti concorrenti prima della partenza delle due manches di gara.
- 8.14.4 - I rilievi cronometrici relativi sia a gara 1 sia a gara 2 saranno comunicati ai partecipanti.
- 8.14.5 - Ogni manche conferirà ai piloti un punteggio in base al piazzamento riportato.
La somma dei punteggi conseguiti nelle due manches determinerà la classifica finale di gara. La somma dei punteggi conseguiti in ogni manche disputata nell'arco del Trofeo determinerà la classifica finale dello stesso.
- 8.14.6 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota non riuscisse a concludere la prova ufficiale cronometrata (di riferimento), potrà partecipare alle due manches avendo come tempo di riferimento la media dei tempi fatti registrare nella sua classe; tempo che gli sarà comunicato prima della partenza delle due manches di gara.
- 8.14.7 - Nel caso che per un qualsiasi motivo un pilota riuscisse a classificarsi in una sola delle due manches, potrà accedere alla classifica di classe e di gara dopo l'ultimo classificato con due (2) manche all'attivo.
- 8.14.8 - Il punteggio acquisito nell'unica manche disputata sarà valido per la classifica finale del Trofeo.
- 8.14.9 - Qualora per un qualsiasi motivo risultasse impossibile per gli organizzatori far disputare una delle due manches previste, l'unica manche disputata determinerà la classifica di gara, avendo sempre come pa-

rametro di riferimento il tempo della salita di prova ufficiale cronometrata (di riferimento).

- In questo caso sarà assegnato il solo punteggio relativo alla manche disputata che sarà valevole a tutti gli effetti anche per la classifica finale di Trofeo.
- In caso di parità di risultato, valga quale discriminante, il numero delle manche disputate; in caso di ulteriore parità il miglior piazzamento nell'ultima manche disputata.
- In caso di ulteriore parità sarà discriminante l'età del pilota ed in ultima istanza l'età del motociclo.

8.14.10 - È consentita ad ogni pilota la punzonatura di max. 2 motocicli per ogni classe nella quale intende prendere partenza.

8.14.11 - 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.

8.15 - SISTEMA DI PARTENZA

- Per le gare di regolarità in salita è prevista la partenza scaglionata con motore in moto.
- L'ordine di partenza è determinato dall'art. 8.13.3.
- La compilazione è a carico del 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 Direttore di Gara, 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.

8.16 - 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 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**).

8.17 - CONDOTTA DI GARA

8.17.1 - Sidecar

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

8.18 - 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 di riferimento,
- penalità,
- 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 (Vedere la tabella generale). 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 la minore penalità ottenuta 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 classifi-

carsi 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 del Trofeo.

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.

8.19 - VALIDITÀ DEL TROFEO

Il Trofeo sarà ritenuto valido se verranno disputate almeno 2 prove.

8.20 - CLASSIFICA DI TROFEO - ATTRIBUZIONE DEL TITOLO

La classifica di Trofeo 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.

Vincitore del Trofeo sarà nominato il pilota che avrà conquistato il maggior numero di punti validi nelle gare di Trofeo. 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 di Campione di Trofeo è subordinato ad un minimo di 3 piloti classificati.

8.21- PREMIAZIONNI

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

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

8.22 - CONTRIBUTO FEDERALE

Non previsto

8.23- MONTEPREMI

Non previsto

8.24 - GIURIA

Prevista

8.25 - 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.

ART. 9 - COPPA ITALIA DELLA SALITA - MANIFESTAZIONE SPERIMENTALE**9.1 - T.B.D.****ART. 10 - PROVE LIBERE E PROVE LIBERE CRONOMETRATE**

- 10.1 -** Sono definite prove libere le sessioni di allenamento effettuate su un circuito di velocità con omologa FMI valida per l'anno in corso. Può essere prevista la rilevazione dei tempi. Deve essere presente un Responsabile di Pista regolarmente formato e con tessera in corso di validità durante le sessioni di allenamento.
- 10.2 -** Le prove libere possono essere organizzate da:
- Moto Club affiliati alla Federazione Motociclistica Italiana;
 - Società regolarmente in possesso di Licenza Organizzatore FMI per l'anno in corso.
- 10.3 -** I partecipanti ammessi, per poter godere delle coperture assicurative FMI, dovranno essere in possesso di Licenza FMI o di Tessera Sport (dai 14 anni compiuti per prove libere di velocità in autodromo) valida per l'anno in corso e potranno partecipare con motocicli immatricolati di tipologia stradale, derivate di serie o prototipi.
- 10.4 -** La normativa prevista per le prove libere senza rilevazione dei tempi è la seguente: