

MOTOGIRO RACE 2010

REGLEMENT

Art. 1 - ORGANISATIE

Moto Club Terni "Libero Liberati-Paolo Pileri", Terni - Via Bertani, 4, organiseert en verordent onder de hoede van de Italiaanse motorrijdersbond (Federazione Motociclistica Italiana = FMI), "MOTOGIRO D'ITALIA 2010" een toeristische raid op internationaal niveau.

De manifestatie vindt plaats van **23 t/m 29 mei, 2010** en zal gehouden worden onder eendert welke weersomstandigheden.

Art. 2 - PARCOURS EN KALENDER VAN DE TOERISTISCHE RAID

Zondag 23 Mei	Vorbereidingen voor de Italiaanse deelnemers	TERNI in het Hotel Class Via Carlo Alberto dalla Chiesa, loc.tà Borgo Rivo	tijdstip: 11.00 – 14.00 17.30 – 19.00
Zondag 23 Mei	Vorbereidingen voor de buitenlandse deelnemers	TERNI in het hotel l'Hotel Class Via Carlo Alberto dalla Chiesa, loc.tà Borgo Rivo	15.00 – 17.30
Maandag 24 Mei	EERSTE ETAPPE	NARNI PONTASSIEVE	Km 269
Dinsdag 25 Mei	TWEEDE ETAPPE	PONTASSIEVE SAN VINCENZO	Km 295
Woensdag 26 Mei	DERDE ETAPPE	VRIJE DAG, MET DE MOGELIJKHEID VAN BEGLEIDE UITSTAPJES	Km
Donderdag 27 Mei	VIERDE ETAPPE	SAN VINCENZO CASTEL DEL PIANO	Km 266
Vrijdag 28 Mei	VIJFDE ETAPPE	CASTEL DEL PIANO SPOLETO	Km 306
Zaterdag 29 Mei	ZESDE ETAPPE	SPOLETO TERNI	Km 212

De toeristische raid wordt gehouden op openbare geasfalteerde wegen en wordt gedetailleerd weergegeven in de routebeschrijving. In deze routebeschrijving worden ook exact de opeenvolgende afstanden aangegeven. Het parcours van de raid is aan wijzingen onderhevig, gezien er onvoorzienbare omstandigheden kunnen voorvallen, in ieder moment, ook gedurende de rit zelf, op onbetwistbaar besluit van de wedstrijddirecteur zelf.

De wedstrijddirecteur kan eventuele veranderingen qua programma mededelen, zelfs 30 minuten voor de start van de eerste deelnemer. Dergelijke veranderingen worden mondeling medegedeeld in de buurt van de start. Eventuele andere wijzigingen, kunnen zelfs onderweg medegedeeld worden, daar men plots b.v. op een wegomleiding kan stuiten. (ho aggiunto in NL, un'esempio-> deviazione)

Het parcours wordt aangegeven via tekens aangebracht door de organisatoren zelf.

Soortgelijke "wegaanduidingen" worden bij de start uitgestalt. De motorrijder is geheel en alleen voor zichzelf verantwoordelijk qua gedrag gedurende de rit.

Art. 3 – DEELNAME

De deelname kan individueel zijn, met of zonder passagier en in ploegen.

Alle soorten motorfietsen, scooters, bromfietsen, zijspannen, cyclecars, quad, mp3, zijn toegelaten mits ze voldoen aan de wegen voorschriften.

(ONDERVERDEELD IN DE CATEGORIEEN, KLASSEN EN JAREN, ZOALS VERMELD IN ARTIKEL 4).

Alle motorrijders, italianen en buitenlanders, moeten aan de wegen voorschriften voldoen, de motor verzekerd hebben en de volgende documenten bezitten:

- Ondertekende deelnameformulier
- Copie van het rijbewijs
- Copie van de motorpapieren

Bovenvermelde documentatie moet aan de organisatie worden overhandigd.

Lidkaart van de F.M.I. (voor diegenen die deze lidkaart niet hebben, kan meteen de Moto Club Terni zorgen, als deelnemers bijtijds deze aanvragen) en alleen voor de italianen, de opgave voor het historische register van de F.M.I., ingeval van historische motoren.

Deelnemers/sters, zowel italianen als buitenlanders, die vergunningen bezitten voor deelname aan motoractiviteiten, uitgegeven door hun eigen motorrijwielbonden en geldig voor het jaar 2010, worden tot de start toegelaten. (de buitenlandse deelnemer/ster moet wel de autorisatie hebben van zijn eigen motorbond).

Het maximale aantal qua deelnemers/sters is vastgelegd op 250.

Art. 4 – MOTOREN EN KLASSEN

De aan de raid toegelatene motoren zullen in de volgende klassen worden onderverdeeld:

"MOTOGIRO D'ITALIA" heruitvoering van de historische rit,

OLDIES CATEGORIE (1953 - 1957/58)

Sport motoren gebouwd t/m het jaar 1958, met de volgende cylinder inhoud:

Klasse tot 100cc

Klasse tot 125cc

Klasse tot 175cc

Het betreft alle motoren gebouwd gedurende de jaren 1953 - 1957/58.

Minimum moeten er 5 deelnemers zijn voor iedere categorie, anders worden ze toegevoegd aan een hogere categorie.

"MOTOGIRO D'ITALIA CLASSIC"

CLASSIC CATEGORIE

Vintage Classe (motoren en scooters 1966 - 1967 - 1968, Scooter Classe - Classe voor motoren tot 250cc).

Het betreft alle motoren en scooters die gemaakt zijn gedurende deze drie jaren: 1966 - 1967 - 1968

Classic Categorie (sportive motoren gebouwd vanaf het jaar 1968 t/m het jaar 1978, minimum 320cc tot 350cc (Enkele Klasse)

Het betreft motoren gebouwd in bovengenoemde jaren (1968 - 1978).

Er moeten minimum 5 deelnemers voor iedere klasse zijn, anders worden ze toegevoegd aan de daar op volgende categorie.

"MOTOGIRO D'ITALIA TOERISTISCHE CATEGORIE"

Motoren gebouwd vanaf 1980 tot 2010, eendert welke cilinderinhoud en soort (motor, scooter, zijspan, etc) en zo onderverdeeld:

"MOTOGIRO D'ITALIA RACE"

Race Categorie - (enkele categorie)

Voor alle deelnemers die mee willen doen aan de tests, controles en bekwaamheidsproeven en zo in de toeristische ranglijst belanden, buiten de heruitvoeringsgroep.

TOERIST CATEGORIE

Alle deelnemers die meerijden als toerist moeten toch enige stempelcontroles ondergaan, om de minimum snelheid te respecteren. Ze vertrekken een half uur voor de historische motoren, om de rit een cultureel, historisch en technisch beeld te geven, langs het parcours, op de controle -en de vertrek/aankomst plaatsen en tevens de interesse voor de oudere motoren te verhogen (DOC).

Iedere categorie, ook de toeristische heeft z'n eigen kleur qua hesje en wedstrijdnummerbordje.

De zijspannen hebben hun eigen categorie en vormen een aparte ploeg.

De organisatie kan ook deelnemers toelaten die tot geen enkele categorie of klasse behoren, door ze als begeleider te beschouwen. Ze moeten geen tests afleggen en krijgen geen tijdtabelkaart en krijgen een hesje met het opschrift "accompagnatore" (begeleider) om zo mee te kunnen rijden in de groep, het parcours te kunnen volgen en toegang te krijgen tot de buffets onderweg.

Er zal zowiezo een lijst worden opgesteld voor de begeleiders en ze starten samen met de toeristische motorrijders op een tijdstip voor het vertrek van de historische klassen en de klassiekers en zo deze laatsten (DOC motoren) de ereplaats in het geheel te bezorgen.

Alle voertuigen moeten voorzien zijn van:

- functioneerende mechanisme voor het aanzetten van de motor.
- elektrische verlichtingsinstallatie, claxon en functioneerende stoplichten.
- geluidsdemper op de uitlaat.
- 3 nummerschildjes voor het wedstrijdnummer (3 zelfklevende wedstrijdnummers, ovaal vormig, 28 x 23 cm, worden uitgedeeld gedurende de voorbereidingen en moet worden bevestigd op bovenvernoemde schildjes). Deze bordjes moeten aangebracht worden, boven de koplamp en weerskanten van de motor, boven het achterwiel.
- de voertuigen mogen niet van reclame voorzien zijn (de organisatoren eigenen zich het recht toe, hun eigen sponsors te kunnen aanbrengen):

Art. 5 – UITRUSTING EN GEDRAG VAN DE DEELNEMERS

De deelnemers/sters die deeluitmaken van de historische en klassieke categorieën moeten de volgende kledingsstukken en schoensel dragen:

- motorkleding van leer of een soortgelijk materiaal, zoals ze die droegen in het jaar van hun motor.

De deelnemers/sters van de toeristische race categorie en de toeristische categorie moeten en lerenpak dragen of van een soortgelijk materiaal.

Alle deelnemers/sters moeten:

- leren motorhandschoenen.
- leren laarzen.
- helm:
 - alle deelnemers zijn verplicht ook gedurende de tests, indien ze op hun motor zitten die loopt, een helm te dragen, die bij hun klasse hoort en door de consumptiebond is goedgekeurd.
 - de helm moet gaaf zijn, van de juiste maat, goed opgezet en altijd met het keelbandje vast. Er mogen geen wijziging toegebracht zijn aan de helm.
 - aan de binnenkant van de helm moet het goedkeuringsticket van de consumptiebond zichtbaar zijn.
 - de motorrijder is zelf verantwoordelijk voor de eigenschappen, draagbaarheid en het korrekte gebruik van de helm, hoe dan ook de wedstrijdsafgevaardigden mogen controles uitvoeren gedurende de wedstrijd en mocht de helm niet aan de bovengeschreven eisen voldoen, wordt deze afgenomen en alleen aan het einde van de wedstrijd teruggegeven.
 - Na een ongeval, moet de helm afgegeven worden bij de technische commissaris indien deze een klap opgelopen heeft, ter controle.
- bescherming voor de ogen.
- brillen, motorbrillen en visiers zijn toegelaten indien ze vervaardigd zijn van onbreekbaar materiaal. De visieren van de helmen moeten niet persé deeluitmaken van de helm.
- 't is verboden visieren en brillen te dragen die het zicht belemmeren.

De deelnemers zijn bovendien verplicht, de volgende documenten bij zich te dragen:

- 1) motorrijbewijs.
- 2) verzekering van de motor.

3) fotocopie van de verzekering van de manifestatie (afgegeven door de organisatie zelf).

4) "Groene Kaart" (ter aanvulling van de verzekering) voor de buitenlanders.

Art. 6 – PLOEG INSCHRIJVING

De inschrijvingsformulieren van de ploeg moeten vergezeld zijn van de voorgeschrevene bedragen, opgegeven door de organisatie en goedgekeurd door de F.M.I.. De ploegen mogen veranderingen toepassen tot de afsluiting van de voorbereidingen (19.00) op **23 Mei 2010**. Na dit tijdstip kunnen er geen wijzigingen meer worden toegepast aan de ingeschrevene ploegen. Alle leden van de ploeg of een voor hun verantwoordelijke gedelegeerde, moet zich bij de "aangewezen" commissaris van de F.M.I. melden.

Een ploeg bestaat uit **3** motorrijders.

Er kunnen meerdere ploegen van de zelfde motorclub deelnemen, indien dit het geval mocht zijn, moeten de ploegen onderscheidbaar zijn aan hand van een naam of een initiaal in alfabetische volgorde. Er kunnen ploegen deelnemen van motorclubs of motorgroepen. De zylinderinhoud is niet belangrijk voor het vormen van een ploeg, voor de welke benaming en inschrijving het zelfde criterium zal worden toegepast als bovenvernoemd. Een deelnemer mag maar tot een clubploeg behoren, twee deelnemers van een clubploeg mogen ook deeluitmaken van een andere merkploeg, voor 2/3 verschillend van de andere.

Art. 7 – VERTREKVOLGORDE

De vertrek volgorde zal worden bepaald navehand de inschrijvingsvolgorde, onderverdeelt in klassen, deze startvolgorde zal gedurende de gehele rit geldig zijn. De starts zullen een minuut van mekaar verschillen, maximaal kunnen 3 motorrijders tegelijk starten. **De motorrijders die meer dan 1 min. te laat komen bij de start, worden gestraft met 60" voor iedere minuut of fractie daarvan die ze te laat komen. De motorrijders die meer dan 30 minuten over tijd zijn, worden geschrapt en mogen niet starten.**

Op het opgegeven tijdstip, qua vertrek, moet de motorrijder z'n motor aanzetten of aanduwen.

Tijdwijzegingen zullen door de medewerkers van de organisatie zelf doorgegeven worden aan alle op één volgende tijdcontroleposten.

De motorrijder die geschrapt is, kan de daar op volgende dagen weer normaal starten.

Art. 8 – ROUTEBESCHRIJVING EN CONTROLE KAART

Bij de start van iedere etappe, krijgt de deelnemer/ster een een routebeschrijvings-controle kaart, gecontroleerd door de wedstrijdsdirecteur.

Daarin staat:

- het wedstrijdsnummer.
- de categorie en de klasse van de motor.
- de starttijd, de daar op volgende controleplaatsen en stempel/signeerruimte ter bewijs van doorvaart.
- de gedeeltelijke en op een volgende afstanden, tussen de hier boven vernoemde controleposten en de voorziene tijd die men daarvoor nodig heeft.
- de gegevens weergegeven op de routebeschrijving en in dit reglement zijn geheel en

totaal rechtsgeldig zowel wat de gedeeltelijke als de totale af te leggen kilometers, als ook de route aanduidingen en de tijden. Daarom moeten deze gegevens gezien worden als aanvaard, met de inschrijving zelf en kan men daardoor geen enkel bezwaar maken.

- iedere deelnemer/ster moet z'n eigen routebeschrijving gedurende de gehele etappe bij zich dragen. Deze kaart moet men persoonlijk bij iedere tijd en stempel controle overhandigen aan de afgevaardigde van de organisatie, voor de tijdnkering of het te zijn gesignaleerd.
- de deelnemer/ster moet zich nauwgezet aan de route opgegeven in de kaart houden en door de plaatsen rijden die vernoemd worden. Indien men één dezer plaatsen mist of ook één enkele stempel bij een stempelcontrole misloopt, wordt men die dag **niet in de dagelijkse ranglijst opgenomen**.
- eendert welke route afwijking, opgemerkt door de afgevaardigden van de wedstrijd, in het bijzonder afwijkingen die het aantal af te leggen kilometers verminderd, **zal worden gestraft met de schrapping van de dagelijkse ranglijst**.
- de deelnemer/ster die moedwillig de organisatie probeert te misleiden door z'n routekaart bij te werken of te vervalsen, wordt van **de algemene ranglijst geschrapt**.
- de deelnemer/ster die z'n routekaart verliest moet een nieuwe aanvragen bij de eerste controlepost die hij tegenkomt en zal alleen geklassificeerd worden als de afgevaardigden van de wedstrijd de juiste gegevens kunnen achterhalen. In dit geval wordt de deelnemer/ster **gestraft met 1 minuut**. Vervangende documenten worden niet toegelaten.
- mocht het niet mogelijk zijn de gegevens van de routekaart te achterhalen, wordt de deelnemer/ster uit de aankomstlijst gehaald en kan dan wel de daar op volgende dag weer normaal starten.

Art. 9 – MAXIMALE TIJD EN SLUITING VAN DE CONTROLES

De deelnemer/ster die meer dan 30 minuten te laat komt bij een tijdcontrole qua starttijd, **wordt uit de dagelijkse ranglijst geschrapt**. Alle controleplaatsen zijn ter beschikking van de deelnemers/sters, niet meer dan 15 minuten voor de eerste tijdcontrole plaatsvindt. De tijdcontroleplaatsen sluiten 30 minuten na de theoretische doorrit van de laatste deelnemer/ster.

Art. 10 – GEMIDDELDE SNELHEID

De gemiddelde snelheid zal onder de 40 Km/u liggen, of zelfs nog minder daar waar de weg het vergt.

Art. 11 – KENNIS EN AANVAARDING VAN HET REGLEMENT

De rit wordt gehouden onder het gezag van de F.M.I. met als basis de R.M.S. (het reglement van sport evenementen), als ook dit reglement en het volledig makende bijvoegsel.

Alle deelnemers/sters zijn verplicht op de hoogte te zijn van bovenvernoemde voorschriften en ontwetendheid geldt niet als excuus.

Art. 12 – VERANTWOORDELIJKHEID

De deelnemers/sters van de rit, ontheffen door hun opgave en deelname, de F.M.I., de organisatoren, de bevoegden van de wedstrijd, de maatschappijen eigenaren van de wegen die bereden worden, zonder enige uitzondering, van

iedere en eendert welke verantwoordelijkheid vrij voor ongemakken of schade door hen veroorzaakt of aan hen wordt veroorzaakt, aan voorwerpen of derden, door de manifestatie en hun deelname eraan.

De organisatie eigent zich bovendien ook het recht toe deelnemers/sters uit te sluiten die moedwillig schade toe richten aan het image van de rit of zoals boven vermeld wordt.

Art. 13 – FORMULE VAN DE RIT

Gedurende de tocht zijn er:

- tijdsgebundene verplaatsingen.
- bekwaamheidstests.

NOTA

De raid wordt gehouden op openbare wegen en de deelnemers/sters moeten zich altijd strikt aan de artikelen van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens oftewel RVV houden en aan alle van kracht zijnde regels in zake openbaar vervoer, inclusief eventuele uitzonderlijke regelingen van de gemeente politie, voor de plaatsen die ze doorkruisen en de voorschriften die de snelheidsbeperking betreffen in de bebouwde kom en langs de wegen. De niet naleving van het RVV, vastgesteld door de openbare macht en gelijktijdig door een afgevaardigde van de organisatie, levert **1 minuut straf** op. Hoe dan ook alleen de deelnemer/ster zelf is algeheel verantwoordelijk voor zijn gedrag op de openbare weg.

Naar believen van de afgevaardigden van de rit, die de bekwaamheidsproef houden, kan gevergd worden tassen of bagage van de motor of van de motorrijder te verwijderen voor het uitvoeren van bovengenoemde test.

Bekwaamheidsproef

Bekwaamheidsproef: een gedeelte van de route moet afgelegd worden binnen en vooraf bepaalde tijd, op de 100ste seconde.

De tijd wordt opgemeten via foto-electrische cellen. De deelnemer/ster moet voor het witte vlaggetje stoppen (parkeerplaats), in deze fase is hij ter beschikking van de commissaris van het parcours voor de start van de bekwaamheidsproef. De ruimte tussen de witte en de gele vlag moet gezien worden als een NO STOP PLAATS, de dwarse streep die kaarsrecht tegenover bovenvernoemde gele vlag ligt is het begin van de tijdmeting en de daar op volgende streep tevens kaarsrecht liggende tegenover de tweede fotocel en aangeduid met een gele vlag duidt het einde van de tijdmeting (ruimte) aan. Hierna heeft men een andere ruimte die eindigt op de hoogte van een andere witte vlag.

Deze plek wordt tevens als een NO STOP PLAATS beschouwd.

De bekwaamheidsproefplaats bevindt zich tussen de witte vlag (I.P.A), de gele vlaggen, de tijdopmeting ruimte en de overige NO STOP RUIMTE die eindigt waar een witte vlag staat.

De organisatie kan eventueel aan de beschrevene test, zowel bochten, kegels en slalom toevoegen.

In dit gedeelte is het verboden; de motor af te zetten, tegen de stroom in te

rijden, de voeten op de grond te zetten en eendert welke soort steun aan te raken.

Men mag slalomen om op het juiste moment over de streep te gaan.

De organisatie kan ook bekwaamheidsproeven inlassen, over een rechte stuk weg voor enkele kilometers. De laatste 300 meter (ongeveer) van de route tussen twee fotocellen in wordt als NO STOP ZONE gezien. De zelfde regels als hier boven gelden voor deze proef.

FOTOCEL
FOTOCEL

NO STOP VLAK

NO STOP VLAK/TIJDOPNAME

WACHTPLAATS
NO STOP VLAK

WITTE VLAG
GELE VLAG
GELE VLAG
WITTE VLAG

Voor het afleggen van de BEKWAAMHEIDSTESTS wordt uitsluitend toegelaten:

Mechanische of digitale chronometers en chronograven met of zonder aftelling, eventueel radiocontroleerbaar en zonder akoestisch waarschuwingssignaal.

Of:

Chronometers geleverd door de organisatie, op aanvraag, alleen daar waar de bekwaamheidstest gehouden wordt.

De eventuele ongeschikte persoonlijke chronometer, moet verwijderd worden naar onbetwistbaar oordeel van de uitgekozenene wedstrijd afgevaardigden.

De chronometers die door de organisator geleverd worden hebben een "mannelijk" stukje klittenband.

Het niet navolgen van deze voorschriften leidt tot de uitsluiting van de manifestatie, wanneer deze opgemerkt worden gedurende de rit zelf of schrapping van de ranglijst wanneer het achteraf wordt vastgesteld.

Eendert welk apparaat (zoals ook een horloge) moet verwijderbaar zijn en moet verwijderd worden zo gauw de motor gesteld wordt in een afgesloten ruimte (garage) of tentoongesteld wordt voor het publiek. De organisatie houdt zich

niet voor eventuele diefstal verantwoordelijk.

Uitsluiting ranglijst:

- gemiste doorgang of meer dan 30 min te laat komen bij een C.O. (tijdcontrole), C.T. (stempelcontrole), C.T.O. (stempeltijdcontrole), C.V. (plotse controle).
- het ontbreken van zelfs één enkele stempel op de routekaart.
- verliezen van de routekaart, tenzij deze kan worden heropgesteld. De motorrijder mag de dag erna gewoon weer starten.
- het niet uitvoeren van een bekwaamheidstest.
- Test uitvoeren met de motor af (in de No Stop Zone, van de bekwaamheidstests of een deel daarvan).
- buiten het parcours om rijden.
- **Schraping van de algemene ranglijst en verbod deel te nemen aan de rit:**
- bijwerken van de routekaart.
- het gebruik van niet toegelatene apparatuur voor de tijdmeting.

Art. 15 CONTROLES EN TOLERANTIE

De tijdcontroles en de aankomsten worden gehouden in de plaatsen weergegeven in de routekaart, deze controles worden gesignaleerd met een witte vlag op ongeveer 100m afstand voor de controle streep, aan de rechterkant, in de rijrichting van de wedstrijd en met een gele vlag die ongeveer 20 meter voor deze zelfde streep staat. De tijdcontroleplek als ook de aankomstplaats worden tevens aangegeven door een witte -of gekleurde streep, transversaal over de weg, met daar naast het tafeltje van de chronometreur en een gele vlag.

De deelnemer/ster mag zijn beurt afwachten in de ruimte tussen de witte -en de gele vlag. is, zonder de motor en mag naar de tafel van de chronometreur lopen om z'n eigen horloge gelijk te stellen aan die van de chronometreur. Hij mag zich niet verder dan de gele vlag begeven, de tijd die opgemeten wordt is exact de tijd die men waarneemt op het moment dat het voorwiel over de controle streep rijdt.

Voor en na de tijdcontroles (C.O.) bevinden "No Stop RUITES" minimum vijf a maximum 10 meter voor en na de C.O. met het doel de controle zelf af te grenzen. In de "No Stop RUITES" mag men dus niet stoppen of tegen de richting in rijden; men mag wel zig zeggen om op het juiste tijdstip zijn test uit te voeren.

Mee dat de deelnemer/ster zijn proef heeft uitgevoerd moet hij/zij zijn motor aan de rechterkant van de weg stallen en naar de tafel van de chronometreur lopen voor het optekenen van de tijd op zijn routekaart.

De deelnemer/ster die te laat komt bij een tijdcontrole (C.O.), moet het zelfde aantal minuten die hij/zij te laat kwam aanhouden bij de volgende tijdcontroles, tot en met de eindaankomst en moet bovendien de commissaris aangesteld voor de controle zijn/haar nieuwe tijd voor de C.O. meedelen.

Mocht hij nog meer vertraging hebben, moet hij steeds de nieuwe toegekende tijden aanhouden.

Alle stempelcontroles worden gesignaleerd aan hand van een groene vlag, deze bevindt zich op ongeveer 100 meter afstand van de controle plaats, aan de rechterkant, in de rijrichting van de wedstrijd. Bij de stempelcontroles – C.T. – C.T.O. - moet de motorrijder stoppen en zijn routekaart aan de afgevaardigde van de wedstrijd afgeven, voor een stempel of handtekening en doorrijden. Bij de C.T.O. (stempel-tijdcontroles) mag men niet vroegtijdig aankomen, men moet dus wel degelijk de tijd op de tijdstabel respecteren.

De motorrijder moet op zich op de motor naar de afgevaardigde van de rit begeven voor de C.T. – C.T.O..

De plotse controles (C.V.), zijn doorgangcontroles, om te controleren dat de deelnemer wel degelijk het parcours volgt en niet afsnijdt. De organisatie is vrij om te beslissen of deze controle wordt aangegeven of niet op de routekaart.

Men kan een plotse controle plaats herkennen doordat even voor die plaats een bord staat met het opschrift C.V..

Op de C.V. controleposten moet de motorrijder zich laten herkennen, door vaart te verminderen (zonder te stoppen), om zich te laten herkennen door de afgevaardigde van de organisatie opdat hij/zij hem/haar kan optekenen op zijn/haar lijst.

Er wordt dus geen stempel of handtekening op de routekaart aangebracht. De motorrijder is geheel alleen verantwoordelijk voor de optekening van zijn doorvaart en men mag niet naderhand een klacht indienen.

De motorrijders zijn verplicht zich te laten opmerken door de afgevaardigden aangesteld voor de C.V. - C.T. - C.T.O. op de motor.

Alleen de afgevaardigde die de controle uitvoert heeft het recht het vertrek te geven op het tijdstip bepaald voor iedere deelnemer/ster voor de C.T. en de C.T.O.. Het vertrek bij de C.T.O. wordt bepaald aan hand van het wedstrijdnummer, beginnende bij het laagste. De deelnemer/ster zal alleen en geheel voor zijn eigen gedrag gedurende de rit verantwoordelijk zijn, als ook voor het presenteren van zijn routekaart bij iedere tijdcontrole, stempelcontrole en etappe aankomsten, voor de stempels, het noteren van de tijden en het gezien zijn bij een controleplaats.

Art. 16 – TIJDOPMETINGEN

Wat de tijd betreft, gedurende Tijdcontroles, bekwaamheidstests, etappe starts -en aankomsten, zal worden opgemeten door wedstrijdafgevaardigden door middel van handchronometers of elektronische apparatuur.

De tijd wordt bij iedere bekwaamheidsproef op de honderste seconden af opgemeten.

De uitspraak van de afgevaardigden die de chronometing uitvoeren is onaanvechtbaar.

Art. 17 – GESLOTEN PARKEERPLAATS EN WERKPLAATS

Na iedere etappe aankomst worden de motoren gestalt in een afgebakende en door de organisatie bewaakte ruimte (gesloten parkeerplaats). Waar de motoren moeten blijven staan, tot de wedstrijddirecteur de toestemming geeft tot de afvaart van de hele karavaan naar de parking van het hotel, waar de deelnemers

aan hun motoren kunnen sleutelen.

't is stellig verboden de motor aan te zetten in het "Parco Chiuso" (gesloten parkeerruimte) zonder toestemming van de wedstrijddirecteur.

Art. 18 – PENALITEITEN

Het maximum 30 minuten te laat komen bij de startstreep, tussen controles en tijdcontroles.	Effectieve te laatkoming
Buiten de route om rijden, om af te snijden of om de tijden te verminderen die men nodig heeft om een bepaalde afstand af te leggen, (autowegen etc.) opgemerkt door een wedstrijdsafgevaardigde	Schrapping van de dagelijkse ranglijst met de mogelijkheid aan de komende etappes deel te nemen
Verlies van de routekaart met de mogelijkheid de gegevens te achterhalen.	1 minuut
Verlies van de routekaart zonder dat men de gegevens kan achterhalen	Schrapping van de dagelijkse ranglijst, met de mogelijkheid aan de komende etappes deel te nemen
Knoeien aan de routekaart	Schrapping van de algemene ranglijst
Gemiste C.O. of C.T. of C.T.O. of C.V.	Schrapping van de dagelijkse ranglijst maar wel met de mogelijkheid de volgende etappes te mogen starten
Te vroeg of te laatkomen bij een tijdcontrole	honderste die men te laat of te vroeg komt
Voor iedere voet die men gedurende een bekwaamheidstest aan de grond zet of ergens steunt	50 honderste
Gedurende de bekwaamheidstest stoppen in de No Stop Ruimte	2"
Uitvallen van de motor gedurende de bekwaamheidstest	5"
Niet uitvoeren van de bekwaamheidstest	Uitsluiting van de dagelijkse ranglijst met de mogelijkheid de komende etappes te starten
Niet naleven van de regels aangaande de no stop zone gedurende een bekwaamheidstest	5"

Tijdens het slalomen voor iedere kegel die men gemist heeft	10 honderste
Tegen de richting in rijden, stoppen, ergens tegenaan leunen, binnen "No Stop Zone"	5"
Te vroeg of te laat komen bij een C.O.	effectief vastgestelde minuten die men te vroeg of te laat kwam
Gedurende het slalomen, voor iedere kegel die men mist	50 honderste
Alle kegels missen	5"
Knoeien aan het ponsteken	Schrapping van de generale ranglijst en verboden deelname
Niet naleving van het RVV vastgesteld door de openbare macht	1 minuut
Gebruik van niet toegelatene apparatuur qua tijdmeting	Schrapping van de generale ranglijst en verboden deelname
Uitvoering van een test zonder dat de motor aanstond, (verplaatsing door de motor te duwen)	Schrapping van de dagelijkse ranglijst met de mogelijkheid aan de komende etappes deel te nemen

Art. 19 – RANGLIJSTEN EN MODALITEIT VAN BEOORDELING

De ranglijsten worden weergegeven in uren, minuten, seconden en honderste seconden. De ranglijsten zo opgesteld:

- **Afzonderlijke etappe ranglijst voor iedere categorie.**
- **Etappe ranglijst per klasse.**
- **Ploegen etappe ranglijst.**

Voor iedere etappe worden ook de volgende ranglijsten opgesteld:

- **Afzonderlijke absolute ranglijst voor de heruitvoering historische categorie tot 1958 (Motogiro d'Italia). Eentje voor de Classic Categorie voor de Vintage en Klassieke Classe (Motogiro Classic) en een Individuele Absolute Ranglijst voor de Toeristische Race (Motogiro Race) (diegene die op de eerste plaats staat, zal gedurende de etappe een driekleurige trui dragen voor de Categorie Historische Heruitvoering (Motogiro D'Italia), een witte trui met een driekleurige streep voor de Categorie Motogiro Classi en een blauwe trui met een driekleurige streep voor de Toeristische Race Categorie (Motogiro Race).**
- **(Absolute) Individuele Ranglijst per Categorie.**
- **Absolute ploegen ranglijst.**

Voor wat de ploegen ranglijst betreft, worden de resultaten van alle drie de leden

van de ploeg beschouwd.

Voor iedere etappe plaatsing worden punten toegekend, van de eerste tot de laatste plaats, zoals hier onder wordt weergegeven:

Positie op de ranglijst	Punten	Positie op de ranglijst	Punten	Positie op de ranglijst	Punten	Positie op de ranglijst	Punten
1	1	11	20	21	30	31	40
2	4	12	21	22	31	32	41
3	7	13	22	23	32	33	42
4	10	14	23	24	33	34	43
5	12	15	24	25	34	35	44
6	14	16	25	26	35	36	45
7	16	17	26	27	36	37	46
8	17	18	27	28	37	38	47
9	18	19	28	29	38	39	48
10	19	20	29	30	39	Etc.	Etc.

Puntentabel

Discriminerend:

In geval van gelijke stand wordt discriminant:

1° het hoogste aantal overwinningen.

2° de beste plaatsingen.

3° de beste plaatsing gedurende de laatste etappe.

Art 20 – PRIJZEN

Omvatten:

- Trofee of bekertjes van de 1ste t/m 3de plaats voor iedere klasse.
- Voor de eerste van de Absolute Ranglijst van iedere Categorie een trofee
- Van de 2de t/m de 5de van de Absolute Ranglijst van iedere Categorie een beker;
Een prijs voor de deelname wordt aan de daar op volgende deelnemers uitgereikt.
- Absolute Ploegen Ranglijst, van de 1ste t/m de 3de, een beker.
- Etappe Ranglijst een prijs voor iedere eerste plaats van iedere klasse. (Deze prijs wordt uitgereikt gedurende de vierde etappe).

Art. 21 – VERZEKERING

Alle deelnemers van de rit – Italianen en Buitenlanders – zijn gedekt dankzij een sportieve verzekering, volgens de van kracht zijnde normen van de F.M.I..

De buitenlandse deelnemers/sters moeten verzekerd zijn overeenkomstig tot de normen vastgesteld aangaande de circulatie, voorgeschreven door de RVV en moeten in het bezit zijn van de "groene kaart", in verhouding tot de "R.C."-verzekering van hun motor.

Art. 22 – JURY

De jury zal zo gevormd zijn:

1. Wedstrijdsdirecteur.
2. Afgevaardigde wedstrijdscommissaris van F.M.I.
3. Verantwoordelijke van de organisatie
4. Verantwoordelijke van de F.M.I.

Art. 23 – KLACHTEN

Zie de F.M.I. normen voor het jaar 2010

Art. 24 – TOERISTISCHE KLASSE

24.1 Alle leden van de F.M.I. die een toeristische vergunning hebben, kunnen aan de toeristische klasse deelnemen, individueel of per paar deelnemen.

24.2 De deelnemers/sters krijgen een routekaart overhandigt bij de inschrijving, waarin alle plaatsen zijn vermeld die men zal doorkruisen.

24.3 In sommige plaatsen kan men een **stempelcontrole** aantreffen waar alle deelnemers/sters hun stempel moeten halen ter bewijs van doorvaart.

24.4 De stempelcontrolepost moet minstens **15 minuten voor de eerste stempelcontroletijd open zijn, rekening houdend met de gemiddelde snelheid en het aantal deelnemers/sters en zullen 30 minuten na de laatste stempelcontroletijd sluiten. Iedere deelnemer/ster mag niet meer dan 30 minuten vertraging hebben.**

24.5 Op beslissing van de organisatie zelf kunnen de deelnemers begeleid worden door enige gidsen van de motorclub. **De deelnemers moeten nauwkeurig de routekaart volgen qua tijd en plaatsen van doorvaart en deze kaart bij de aankomst van de etappe aan de door de wedstrijddirecteur aangestelde afgevaardigde afgeven. Mee dat deze aankomt en onder de aankomst - vertrekboog rijdt.**

Algemene Norm

Het gene wat niet in dit reglement en in het aanvullende reglement behandeld wordt, vind men terug in de normen van R.M.M., hoofddeel en het aanhangsel VIII toeristische manifestaties.

KWALIFICATIE	NAAM	FMI KAART	GUE VERGUNNING
Wedstrijddirecteur	Paolo Rossi	10/007577M	03251
Vice wedstrijddirecteur			
Wedstrijd secretaresse	Laura Cosimetti	10/007580M	
Verantwoordelijke v.d. organisatie	Massimo Mansueti	10/007576M	

Datum _**14 April 2010**_

Handtekening van de wedstrijddirecteur _____

Goedgekeurd door de F.M.I.