Federazione
Motociclistica
Italiana

FMI 2026

E-Bike

Approvato dal Consiglio Federale n.10 del 13 Novembre 2025
con deliberazione n. 216
Modificato con deliberazione d'urgenza n. 247 del 07/01/2026
Modificato con deliberazione d'urgenza n. 338 del 17/06/2026

Pubblicato il 18/06/2026

Indice

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI 6

Art. 1 - Il Regolamento E - Bike 6

Art. 2 - Il Comitato E-Bike 6

Art. 3 - Le manifestazioni di E-Bike: il Regolamento Particolare 7

Art. 4 - Partecipazione alle manifestazioni di E-Bike 8

Art. 5 - Responsabilità del Moto Club Organizzatore 8

Art. 6 - Autorizzazione ad organizzare una manifestazione di E-Bike: emissione del Nulla Osta. 8

Art. 7 - Iscrizione alle manifestazioni E-Bike 9

Art. 8 - Le Operazioni Preliminari nelle manifestazioni di E-Bike 9

Art. 9 - Verifiche Tecniche 9

Art. 10 - Ufficiali di Gara e Addetti alle manifestazioni 9

Art. 11 - Omologazione di una manifestazione di E-Bike 10

Art. 12 - Abbigliamento 10

Art. 13 - Protezioni per gli occhi 10

Art. 14 - Manubri 11

Art. 15 - Leve 11

Art. 16 - Parafanghi e protezione delle ruote 11

Art. 17 - Applicazione normativa ambientale 11

Art. 18 - Camera on board / droni 11

Art. 19 - Normativa di rinvio 12

TITOLO II - CAMPIONATO ITALIANO DIRT BIKE 13

Art. 1 – Disposizioni Generali 13

Art. 2 - Classi 13

Art. 3 - Piloti ammessi 14

Art. 4 - Operazioni Preliminari 14

Art. 5 - Parco Chiuso 14

Art. 6 - Verifiche finali 14
Art. 7 - Iscrizioni e Tasse 15
Art. 8 - Segnalazioni Ufficiali 15
Art. 9 - Addetti alla manifestazione 15
Art. 10 - Prove Ufficiali e Prove di qualificazione 15
Art. 11 - Procedura di partenza 16
Art. 12 - Falsa partenza 16
Art. 13 - Gara 16
Art. 14 - Arresto di una corsa 17
Art. 15 - Riparazioni ed assistenza / Taglio di percorso 17
Art. 16 - Condotta di gara 17
Art. 17 - Attraversamento della linea di arrivo 18
Art. 18 - Risultati 18
Art. 19 - Parco Chiuso 18
Art. 20 - Punteggi 18
Art. 21 - Classifica di gara 19
Art. 22 - Premiazione 19
Art. 23 - Classifica di Campionato 19
Art. 24 - Norme di rinvio 20
TITOLO III - CAMPIONATO ITALIANO E COPPA ITALIA E-BIKE ENDURO 21
Art. 1 - Disposizioni generali 21
Art. 2 - Classi 21
Art. 3 - Piloti ammessi 22
Art. 4 - Operazioni Preliminari - Paddock 23
Art. 5 - Parco Chiuso 23
Art. 6 - Controllo delle E-Bike durante la gara 24
Art. 7 - Iscrizioni e Tasse 24
Art. 8 - Tabelle Porta-numero 24
Art. 9 - Personale Addetto alla manifestazione 24
Art. 10 - Percorso 25

Art. 11 - Giuria: composizione e compiti 26
Art. 12 - Tabella Informativa 27
Art. 13 - Tabella di Marcia 27
Art. 14 - Controlli di passaggio 27
Art. 15 - Tratti Impraticabili 28
Art. 16 - Prove Speciali 28
Art. 17 - Taglio di Percorso in Prove Speciali 28
Art. 18 - Ricognizione delle Prove Speciali 29
Art. 19 - Controlli Orari 29
Art. 20 - Segnalazione dei Controlli orari 29
Art. 21 - Procedura ai controlli orari 29
Art. 22 - Calcolo delle penalità ai Controlli orari 30
Art. 23 - Tempo Massimo 30
Art. 24 - Richiesta Tolleranza speciale 31
Art. 25 - Assistenza permessa e riparazioni 31
Art. 26 - Ordine di partenza 31
Art. 27 - Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nell'RP della manifestazione 31
Art. 28 - Premiazioni e classifiche 32
Art. 29 - Classifica di gara individuale 32
Art. 30 - Classifiche di gara a squadre 32
Art. 31 - Classifica di Campionato 33
Art. 32 - Norme di rinvio 33

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - Il Regolamento E - Bike

1. Ai sensi di quanto predisposto dall'art. 3 comma 2 dello Statuto Federale, rientra tra gli scopi istituzionali della Federazione Motociclistica Italiana - FMI - quello di promuovere e disciplinare l'attività sportiva motociclistica esercitando i poteri sportivi che le derivano dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano - CONI - e dalla Federazione Internazionale Motociclistica - FIM.
2. La FMI riconosce quale specialità motociclistica l'E-Bike.
3. In base a quanto disciplinato dal Regolamento Organico Federale -ROF- la FMI svolge la propria attività attraverso i Comitati sportivi di specialità, istituiti dal Consiglio Federale, titolari dell'esercizio e della gestione sportiva in piena autonomia normativa, regolamentare, secondo le disposizioni stabilite dai Regolamenti sportivi, annualmente approvati dal Consiglio Federale.
4. Le definizioni e le caratteristiche della specialità E-Bike sono disciplinate dalla presente normativa sportiva e tecnica, annualmente deliberata dal Consiglio Federale della FMI, su proposta del Comitato E-bike - di cui al successivo art. 2 del presente Regolamento - e pubblicata sul sito istituzionale - www.federmoto.it - nella sezione appositamente dedicata.
5. Il Comitato E-Bike si riserva di proporre al Settore Tecnico Sportivo eventuali ed ulteriori modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento, anche durante lo svolgimento della stagione sportiva in corso, provvedendo, nella ipotesi di intervenuta approvazione da parte del Consiglio Federale, alla relativa pubblicazione nella apposita sezione del sito istituzionale.
6. Qualsiasi riferimento al genere maschile nel presente Regolamento è fatto esclusivamente per semplicità e si riferisce anche al genere femminile, salvo quando il contesto richieda diversamente.

Art. 2 - Il Comitato E-Bike

1. Ai sensi di quanto prescritto dal ROF, il Consiglio Federale istituisce, per il raggiungimento dei propri scopi statutari, di cui all'art. 3 comma 2, il Comitato E-Bike.
2. Il Comitato E-Bike è coordinato da un Coordinatore, nominato con apposito provvedimento del Consiglio Federale, su proposta del Presidente del Settore Tecnico Sportivo - STS.
3. Il Coordinatore del Comitato E-Bike propone al Consiglio Federale la nomina di membri e responsabili delle singole attività che verranno poste in essere in ragione della finalizzazione dei programmi definiti ad inizio di ciascun quadriennio.
4. Tutti i membri del Comitato E-Bike sono nominati con apposito provvedimento di Consiglio Federale, che ne stabilisce il numero complessivo.
5. Il Coordinatore del Comitato E-Bike ed i membri del Comitato E-Bike durano in carica un quadriennio, in corrispondenza del ciclo olimpico, salva diversa limitazione temporale appositamente indicata nel provvedimento di nomina assunto dal Consiglio Federale.
6. Tutti i componenti del Comitato E-Bike, per l'esercizio del proprio incarico federale, devono essere in regola con il requisito del tesseramento, valido per l'anno in corso.
7. La funzione di Coordinatore, nel caso di dimissioni, di impedimento definitivo, o nel caso di revoca dell'incarico da parte del Consiglio Federale, verrà gestita *ad interim* da parte del

Presidente del Settore Tecnico Sportivo, sino alla nomina del nuovo Coordinatore da parte del Consiglio Federale, da effettuarsi entro tre mesi dalla data dell'evento che ha dato luogo all'istituto dell'*interim*.

8. Il Comitato E-Bike si occupa di:
   a) programmare, coordinare e promuovere sul territorio nazionale l'attività motociclistica agonistica E-Bike, intendendo con tale accezione quella determinata dalla partecipazione a manifestazioni agonistiche ufficiali della FMI
   b) programmare e coordinare le relative attività di promozione della specialità E-Bike
   c) elaborare le proposte normative - regolamenti sportivi e tecnici - circolari sportive - calendari - indizione di Campionati e Trofei - della specialità E-Bike, da sottoporre annualmente all'approvazione del Consiglio Federale
   d) programmare l'organizzazione di Campionati e Trofei per ogni categoria e classe

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

1. La E-Bike è un veicolo a due ruote che viene alimentato con due sorgenti di energia: l'energia umana (tramite pedale) e l'energia elettrica (tramite motore).
2. Una manifestazione di E-Bike Cross è una prova di velocità riservata ai mezzi elettronicamente assistiti E-Bikes in circuito chiuso fuori strada, con ostacoli naturali e/o artificiali.
3. Una manifestazione di E-Bike Enduro è un a prova di regolarità riservata ai mezzi elettronicamente assistiti E-Bikes che si svolgono su percorsi di vario tipo, chiusi al traffico, con medie e tempi di impiego prefissati.
4. Una manifestazione di E-Bike Urban è una prova di velocità ed abilità, con ostacoli naturali e/o artificiali nonché prove di destrezza, riservata ai mezzi elettronicamente assistiti E-Bikes che si svolgono su percorsi, chiusi al traffico, allestiti in circuito chiuso e con appositi spazi delimitati.
5. In virtù della particolarità della specialità E-Bike e della necessità di modificare l'andamento del tracciato anche nell'immediatezza della competizione in virtù dello stato del fondo e della capacità media dei piloti sarà il Direttore di Gara stesso, sentito l'organizzatore, a rilasciare l'autorizzazione provvisoria alla competizione stabilendo il percorso utilizzando criteri del tutto similari a quelli della specialità Cross Country ma a fronte di una velocità media di percorrenza sicuramente più ridotta. Ciò potrà avvenire sia per percorsi interni ad impianti esistenti che per quelli ricavati previsionalmente in ambiti non prettamente sportivi.
6. Ogni manifestazione E-Bike è disciplinata secondo quanto previsto dal presente Regolamento e dallo specifico Regolamento Particolare - RP - che regola e disciplina lo svolgimento di ogni singola manifestazione, secondo quanto previsto dall'art. 13 del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche - RMM.
7. Le manifestazioni di E-Bike vengono approvate, conformemente alle norme contenute nel RMM:
   - se a carattere nazionale - da parte del Settore Tecnico - Sportivo (S.T.S) Area Sportiva
   - Comitato E-Bike
   - se a carattere territoriale - da parte del Comitato Regionale territorialmente competente.
8. Il RP - secondo quanto prescitto dall'art. 13 del RMM - è il documento ufficiale, propedeutico e obbligatorio per il rilascio del Nulla Osta di una manifestazione motociclistica di E-Bike, che sancisce l'impegno dell'Organizzatore alla rispondenza delle modalità di svolgimento della manifestazione alle norme tecnico-sportive emanate dalla Federazione ed alle norme di legge applicabili.

Art. 4 - Partecipazione alle manifestazioni di E-Bike

1. La Licenza Agonistica è il requisito amministrativo che consente ai Tesserati di prendere parte a manifestazioni di E-Bike organizzate sotto l'egida della FMI, in accordo con quanto previsto dalle norme contenute nel presente Regolamento che sancisce i criteri ed i limiti di utilizzo delle varie Licenze.
2. Per la stagione sportiva 2026, secondo quanto indicato nella Circolare FMI, è prevista per la partecipazione a manifestazioni di E-Bike - a carattere nazionale e/o regionale - il rilascio della Licenza E-Bike.
3. Tale Licenza può essere rilasciata ai Tesserati Member solo al compimento dei 12 anni, senza alcuna preclusione legata alle Licenze conseguite precedentemente.
   Consente di partecipare solamente alle attività svolte con l'ausilio di E-Bike, in gara per tutte le specialità ed in allenamento esclusivamente in impianti omologati.
4. Le manifestazioni E-Bike sono aperte ai titolari di Licenza E-Bike, E-Bike One Event, Minioffroad e Miniroad con estensione fuoristrada (12 anni compiuti), Fuoristrada Nazionale, Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
5. Inoltre, se le manifestazioni E-Bike a carattere nazionale sono iscritte a calendario degli "eventi internazionali FIM" o "FIM Europe Open" possono parteciparvi:
   a) i Licenziati FMI in possesso di Licenza Agonistica;
   b) i piloti stranieri in possesso di idoneo titolo rilasciato dalla Federazione di appartenenza e "Starting Permission".

Art. 5 - Responsabilità del Moto Club Organizzatore

1. Il Moto Club Organizzatore di manifestazioni E-Bike è responsabile per i seguenti incarichi:
   a) ottenere tutte le autorizzazioni necessarie ed attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni, in particolare prendendo visione di eventuali prescrizioni da parte delle Autorità;
   b) informare le forze garanti dell'ordine pubblico, in forma scritta, dello svolgimento della manifestazione.
2. Il Presidente del Moto Club Organizzatore, assumendo un incarico organizzativo diretto, non può partecipare alla gara in qualità di pilota. Eventuali richieste di deroga a tale principio dovranno essere presentate a mezzo mail al Presidente del Settore Tecnico Sportivo e da questi autorizzate.
3. Per quanto non espressamente previsto si rimanda a quanto disciplinato dall'art. 11 del Regolamento Manifestazioni Motociclistiche in ordine agli impegni ed oneri legati all'organizzazione delle manifestazioni di E-Bike.

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

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

della Struttura Federale responsabile alla autorizzazione della stessa, che l'Organizzatore richiedente ha provveduto a regolarizzare i prescritti oneri finanziari ed attivato le necessarie coperture assicurative.

Art. 7 - Iscrizione alle manifestazioni E-Bike

1. Le iscrizioni vengono effettuate esclusivamente attraverso i servizi online messi a disposizione dalla FMI su piattaforma dedicata: SIGMA - sistema integrato di gestione delle manifestazioni FMI - oppure attraverso l'utilizzo del sistema di gestione federale.
2. I termini e le modalità di iscrizione sono stabiliti secondo quanto disposto dall'Art. 17 del R.M.M. - "iscrizioni alle manifestazioni".
3. I piloti potranno perfezionare la propria iscrizione alla singola gara anche oltre il limite indicato dall'Art. 17 del R.M.M.. In tal caso l'iscrizione potrà essere effettuata direttamente sul campo di gara, in fase di Operazioni Preliminari, ed il pagamento sarà riconosciuto direttamente all'Organizzatore. In tal caso però il Commissario di Gara dovrà applicare al pilota un'ammenda pari al 50% del costo dell'iscrizione, da incassarsi direttamente sul campo di gara, come previsto dall'art. 34 del RMM.

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

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

Art. 9 - Verifiche Tecniche

1. La verifica tecnica pre gara (O.P.) delle E-Bike consiste nel controllo da parte dei C.d.G. dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei mezzi, per quanto non espressamente previsto si rimanda all'art. 19 del RMM.
2. Le E-Bike dovranno essere presentate prive di precedenti punzonature e con il numero di gara assegnato.
3. Se nel corso delle O.P. una E-Bike presenta anomalie tali da compromettere la sicurezza, il Commissario di Gara Delegato la escluderà dalla partecipazione della manifestazione.
4. Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario di Gara Delegato constata un difetto ad una E-Bike tale da costituire un pericolo, lo notificherà immediatamente al Direttore di Gara, il quale provvederà a richiamare il pilota interessato che dovrà sottoporre a nuova verifica il mezzo.

Art. 10 - Ufficiali di Gara e Addetti alle manifestazioni

1. Gli Ufficiali di Gara e gli Addetti alle manifestazioni partecipano allo svolgimento delle manifestazioni E-Bike assicurandone la corrispondenza al presente Regolamento sportivo,

esercitando poteri e funzioni attribuite dai rispettivi Regolamenti Federali: Regolamento Gruppo Commissari di Gara, Regolamento Gruppo Direttori di Gara - Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche - collaborando al miglior risultato delle manifestazioni.

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

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

Art. 12 - Abbigliamento

1. L'attrezzatura adeguata per partecipare ad una manifestazione di E-Bike comprende casco, scarpe, guanti, maglia e pantaloni.
2. Per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio indossare il seguente abbigliamento di protezione:
   a) E-Bike Cross:
      Paraschiena non modificato ed attualmente disponibile in commercio. Casco protettivo. Il casco deve riportare al suo interno, le seguenti etichette omologazione: EN 1078 Standard.
   b) E-Bike Enduro:
      Paraschiena non modificate ed attualmente disponibili in commercio. E' consigliato l'utilizzo di gomitiere e ginocchiere.
      Casco protettivo:
      D Trasferimenti e prove Speciali Marathon:
      Il casco deve riportare al suo interno, le seguenti etichette omologazione: EN 1078 Standard o EN 1078 Standard con mentoniera. D Prove Speciali Gravity:
      Il casco deve riportare al suo interno, le seguenti etichette EN 1078 Standard con mentoniera.
3. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto del casco, è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia gli Ufficiali di Gara preposti potranno effettuare delle verifiche, durante il corso della manifestazione e, se il casco non dovesse superare tali verifiche, sarà trattenuto e restituito solo a fine manifestazione.
4. I partecipanti delle categorie Dirt Bike ed E-Open dovranno indossare un casco protettivo che riporti al suo interno una delle seguenti etichette di omologazione: JIST 8133 Tipo P - SNELL M2015 – SNELL M2020D – SNELL M2020R - ECE2205P/2206P.

Art. 13 - Protezioni per gli occhi

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

Art. 14 - Manubri

1. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.
2. Eventuali paramani devono essere fatti di un materiale resistente alla rottura e avere un'apertura permanente per la mano.
3. E' vietato riparare i manubri in lega leggera mediante saldatura.
4. Sono vietate le appendici (bar ends) che sporgono dal profilo (rettilineo) del manubrio.

Art. 15 - Leve

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

Art. 16 - Parafanghi e protezione delle ruote

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

Art. 17 - Applicazione normativa ambientale

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

Art. 18 - Camera on board / droni

1. Il montaggio di dispositivi (di registrazione e/o trasmissione) video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato. Il Promotore del Campionato, può, previa comunicazione scritta a Race Director e Direttore di Gara, richiedere ai piloti di equipaggiarsi di telecamera on board fornita dal Promotore limitatamente all' utilizzo della stessa nelle sessioni di "camera on board" isolate dalle normali sessioni di gara
2. Il DdG ha facoltà di requisire i supporti di memoria e/o cancellare le immagini registrate.
3. Non è consentito l'utilizzo di telecamere e/o droni non gestiti dal Promotore.
4. Limitatamente alle gare di carattere nazionale, il Promoter potrà consentire l'utilizzo di Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) a qualunque scopo impiegati (sportivo, ricreativo, riprese video, etc.) a condizione che vengano integralmente rispettate le prescrizioni di cui al

Regolamento ENAC “Mezzi aerei a pilotaggio remoto”, edizione corrente.
In particolare, il pilota dovrà essere in possesso di “Attestato di pilota” o di “Licenza di pilota” di APR rilasciata da ENAC direttamente o tramite soggetti autorizzati. In ogni caso l’utilizzo di tali mezzi deve essere concordato con l’organizzatore e con il Direttore di Gara.
Si precisa che l’unica modalità operativa di volo concessa è in Visual Line of Sight (VLOS): “operazioni condotte entro una distanza, sia orizzontale che verticale, tale per cui il pilota remoto è in grado di mantenere il contatto visivo continuativo con il mezzo aereo, senza aiuto di strumenti per aumentare la vista, tale da consentirgli un controllo diretto del mezzo per gestire il volo, mantenere le separazioni ed evitare collisioni”.

5. Se autorizzati, è comunque vietato l’uso con moto in attività, quindi solo per immagini del paddock o in sessioni dedicate con una sola moto in pista per immagini promozionali.

Art. 19 - Normativa di rinvio

1. Ai sensi di quanto disposto dall’art. 22 comma 7 lettera p) ed u) dello Statuto Federale, la validità del presente Regolamento è subordinata alla approvazione dello stesso da parte del Consiglio Federale ed alla pubblicazione sul sito istituzionale.
2. Il Comitato E-Bike si riserva di proporre al Consiglio Federale, per quanto di competenza, modifiche e/o integrazioni al presente Regolamento.
3. Per quanto non esplicitamente previsto si rimanda a quanto prescritto dallo Statuto della FMI, dal Codice Etico e da tutta la normativa endofederale approvata dal Consiglio Federale, in modo particolare il Regolamento di Giustizia, il Regolamento Organico Federale, il Regolamento Manifestazioni Motociclistiche, il Regolamento Ambiente, la Circolare Sportiva e la Circolare FMI.
4. Il Codice Etico FMI rappresenta la fondamentale garanzia del corretto e trasparente funzionamento, posto a tutela delle aspettative etiche e di condotta morale di tutti i portatori di interesse.

TITOLO II - CAMPIONATO ITALIANO DIRT BIKE

Art. 1 – Disposizioni Generali

1. Il Comitato E-Bike istituisce per la stagione sportiva 2026 il Campionato Italiano **Dirt Bike**, da svolgersi sulla base delle prove che costituiscono il Calendario nazionale E- Bike, approvato annualmente dal Consiglio Federale.
2. Il Campionato Italiano E-Bike Cross si svolge su un numero massimo di 4 prove.
3. I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:
   a) Campione Italiano Dirt Bike STOCK
   b) Campione Italiano Dirt Bike STOCK Femminile
   c) Campione Italiano Dirt Bike EVO
   d) Campione Italiano Dirt Bike OPEN L1E
   e) Campione Italiano Dirt Bike OPEN L3E

Art. 2 - Classi

1. Per la partecipazione al Campionato Italiano **Dirt Bike** sono istituite le seguenti classi con previsione delle seguenti caratteristiche:
   a) Dirt Bike STOCK e Dirt Bike STOCK Femminile: trattasi di moto elettriche immatricolate categoria L1E con interasse minore di 1.350 mm. **Potenza massima 9,5 Kw e peso fino a 75 Kg.**
   Non è ammessa nessuna modifica ai mezzi, fa fede il catalogo costruttore, tranne le seguenti:
      a) Impianto frenante: Pastiglie libere e disco libero (stesso diametro di quello originale);
      b) Sospensioni: E' possibile sostituire olio e molla e cambiare taratura.
   E' raccomandato l'utilizzo del pulsante a strappo lato acceleratore per spegnimento moto.
   b) Dirt Bike EVO: trattasi di moto elettriche immatricolate categoria L1E con interasse minore di 1.350 mm. **Potenza massima 14,5 Kw e peso fino a 85 Kg.**
   Obbligo di utilizzo batterie omologate regolarmente in commercio. E' raccomandato l'utilizzo del pulsante a strappo lato acceleratore per spegnimento moto.
   c) **Dirt Bike OPEN L1E: trattasi di moto elettriche immatricolate categoria L1E con interasse minore di 1.350 mm. Potenza superiore a 14,5 Kw e peso fino a 87 Kg. Obbligo di utilizzo batterie omologate regolarmente in commercio. E' raccomandato l'utilizzo del pulsante a strappo lato acceleratore per spegnimento moto.**
   d) **Dirt Bike OPEN L3E: trattasi di moto elettriche immatricolate categoria L1E con interasse tra 1.350 mm e 1.450 mm. Potenza superiore a 15,5 Kw e peso fino a 115 Kg.**
   Obbligo di utilizzo batterie omologate regolarmente in commercio. E' raccomandato l'utilizzo del pulsante a strappo lato acceleratore per spegnimento moto.

Art. 3 - Piloti ammessi

1. Sono ammessi a partecipare alle classi STOCK, EVO, **OPEN L1E e OPEN L3E** i piloti in possesso di licenze E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale, Minioffroad e Miniroad con estensione fuoristrada (13 anni compiuti) e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
2. Sono ammessi a partecipare alla classe STOCK Femminile **le pilote** in possesso di licenze E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale, Minioffroad e Miniroad con estensione fuoristrada (13 anni compiuti) e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
3. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso della pertinente licenza e nulla osta, entrambi rilasciati dalla propria federazione nazionale.

Art. 4 - Operazioni Preliminari

1. Le Operazioni Preliminari devono rispettare i seguenti orari: il giorno della manifestazione dalle ore 08:00 alle ore 10:00.
2. Durante la manifestazione i piloti possono utilizzare unicamente i mezzi (massimo 2) già presentati alle Verifiche Tecniche.
3. Durante le O.P. è punzonato, in modo da poterne garantire l'identificazione:
   a) il telaio (lato destro canotto). Il telaio deve essere utilizzato per tutta la durata della gara;
4. I piloti sono obbligati a firmare una dichiarazione che certifichi che telaio, motore e pacco batterie del proprio mezzo siano conformi all'originale distribuito in commercio.
5. Se un pilota vuole apportare riparazioni al motore della sua E-Bike deve ottenere l'autorizzazione del Commissario di Gara Delegato e svolgere l'operazione sotto il suo controllo.
6. Le tabelle porta numero verranno fornite dal promoter del Campionato e dovranno essere fissate sul fronte della E-Bike.

Art. 5 - Parco Chiuso

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

Art. 6 - Verifiche finali

1. Se non diversamente disposto, al termine dell'ultima gara, le E-Bike dei primi 3 piloti classificati e di 2 piloti sorteggiati dovranno rimanere in parco chiuso per 30 minuti a disposizione degli Ufficiali di Gara preposti alle verifiche.
2. Se non diversamente disposto, al termine di gara i Commissari di Gara preposti dovranno verificare la corrispondenza delle punzonature delle E-Bike dei primi 3 piloti della classifica assoluta e di 2 piloti sorteggiati.
3. Se non diversamente disposto, al termine di gara i Commissari di gara preposti dovranno verificare la velocità fino alla quale il motore fornisce assistenza alla E- Bike dei primi 3 piloti della classifica assoluta e di 2 piloti sorteggiati. In caso di irregolarità il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.

Art. 7 - Iscrizioni e Tasse

1. In tema di iscrizioni si applicano le prescrizioni di cui all'art.7-Titolo I del presente Regolamento.
2. La quota d'iscrizione per ogni singola gara è fissata a € 40,00
3. Il contributo federale all'Organizzatore è previsto in € 2.500,00 per ogni singola prova.

Art. 8 - Segnalazioni Ufficiali

1. Le segnalazioni ufficiali devono essere effettuate mediante bandiere (minimo cm. 60X80 - massimo cm. 80x100) o cartelli di colore e significato come specificato all'interno del Regolamento Nazionale Motocross.
2. Il mancato rispetto delle segnalazioni nelle gare di E-Bike Cross determina:
   a) nelle Prove Libere, Prove Ufficiali, Prove Cronometrate, Qualificazioni, Warm-up l'applicazione di una sanzione che comporta la perdita di 10 posizioni sulla classifica finale della prima corsa successiva all'infrazione;
   b) durante lo svolgimento della corsa, la perdita di dieci posizioni;
   c) in caso di reiterata infrazione anche l'applicazione delle sanzioni previste nel R.M.M.
3. Le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dall'apposito Regolamento, approvato dal Consiglio Federale.

Art. 9 - Addetti alla manifestazione

1. Allo scopo di garantire il corretto svolgimento delle manifestazioni le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche.
2. Gli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche che prestano servizio in occasione di manifestazioni di Motocross sono denominati Addetti al Percorso, come specificato all'art. 2 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni.
3. Gli Addetti al Percorso:
   a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
   b) devono essere tesserati con un Moto Club regolarmente affiliato alla FMI
   c) vengono designati nello svolgimento delle rispettive funzioni direttamente dal Moto Club organizzatore
   d) vengono disposti dal Direttore di Gara lungo il percorso
   e) sono responsabili della zona di percorso assegnata da parte del DdG
   f) sono alle dirette dipendenze organizzative del DdG, dal quale ricevono tutte le disposizioni in merito alla gestione degli specifici compiti
   g) hanno a disposizione bandiere, cartelli previsti dalle norme sportive di specialità ed ogni ulteriore strumento adatto alla segnalazione, che devono utilizzare osservando scrupolosamente le norme comportamentali e regolamentari
   h) hanno l'obbligo di segnalare per iscritto al DDG eventuali comportamenti o azioni contrarie al regolamento di gara che si dovessero verificare nel tratto di percorso assegnato.

Art. 10 - Prove Ufficiali e Prove di qualificazione

1. **Le prove ufficiali e le prove di qualificazione si svolgono il giorno della gara:**

a) **Prove ufficiali; un turno di 4 minuti per classe;**
b) **Prove di qualificazione: un turno di 6 minuti per classe.**

2. **Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare le prove ufficiali e le prove di qualificazione in un'unica sessione.**
3. **Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare diverse classi in un unico gruppo.**
4. **Il Direttore di Gara ha la facoltà di allungare i tempi di prove ufficiali e prove di qualificazione.**

Art. 11 - Procedura di partenza

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

Art. 12 - Falsa partenza

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

Art. 13 - Gara

1. La gara si articola in:
   a) 3 corse di 8 minuti più 1 giro **per le classi STOCK, STOCK Femminile, EVO e OPEN L1E;**
   b) **2 corse di 8 minuti più 1 giro per la classe OPEN L3E;**
   c) Il Direttore di Gara ha la facoltà di accorpare più classi/categorie allineando i piloti su

due file schierando per primi i piloti della classe con il tempo migliore fatto registrare nelle Qualificazioni;

d) Per tempo di gara si intende il tempo indicato nel Time Table senza considerare il giro finale.

Art. 14 - Arresto di una corsa

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

Art. 15 - Riparazioni ed assistenza / Taglio di percorso

1. L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.
2. Per le riparazioni deve essere predisposta un'area riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in gara, e gli Ufficiali di Gara. In questa zona è vietato fumare.
3. I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista. La violazione di queste regole comporterà l'esclusione dalla corsa.
4. Le comunicazioni radio con i piloti sono vietate.
5. E' proibito tagliare il percorso.
   Il fatto di ottenere un vantaggio tagliando il percorso comporterà l'esclusione dalle prove e dalla corsa o gara in questione.
6. Se un pilota, durante una sessione di gara, esce dalla pista e rientra all'interno del Parco Piloti non potrà più rientrare in pista durante la gara in questione.

Art. 16 - Condotta di gara

1. Un pilota non deve ostacolare la marcia del pilota che lo segue, o che lo precede: la scelta della traiettoria spetta al pilota più avanzato.
2. Ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti viene punita con

l'esclusione dall'ordine di arrivo dei responsabili, salvo ulteriori provvedimenti disciplinari adottati dagli Organi di Giustizia.

3. Il pilota non deve utilizzare materiali pericolosi per la sicurezza propria e degli altri piloti, del personale di servizio, nonché del pubblico.

Art. 17 - Attraversamento della linea di arrivo

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

Art. 18 - Risultati

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

Art. 19 - Parco Chiuso

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

Art. 20 - Punteggi

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

1°	Classificato	Punti	25
2°	Classificato	Punti	22
3°	Classificato	Punti	20
4°	Classificato	Punti	18
5°	Classificato	Punti	16
6°	Classificato	Punti	15
7°	Classificato	Punti	14
8°	Classificato	Punti	13
9°	Classificato	Punti	12
10°	Classificato	Punti	11
11°	Classificato	Punti	10
12°	Classificato	Punti	9
13°	Classificato	Punti	8
14°	Classificato	Punti	7
15°	Classificato	Punti	6
16°	Classificato	Punti	5
17°	Classificato	Punti	4
18°	Classificato	Punti	3
19°	Classificato	Punti	2
20°	Classificato	Punti	1

Art. 21 - Classifica di gara

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

Art. 22 - Premiazione

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

Art. 23 - Classifica di Campionato

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

Art. 24 - Norme di rinvio

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

TITOLO III - CAMPIONATO ITALIANO E COPPA ITALIA E-BIKE ENDURO

Art. 1 - Disposizioni generali

1. Il Comitato E-Bike istituisce per la stagione sportiva 2026 il Campionato Italiano e la Coppa Italia E-Bike Enduro, da svolgersi sulla base delle prove che costituiscono il Calendario nazionale E-Bike, approvato annualmente dal Consiglio Federale.
2. Il Campionato Italiano e la Coppa Italia E-Bike Enduro si svolge su un numero massimo di 6 prove.
3. I titoli assegnati saranno pertanto i seguenti:
   a) Campione Italiano E-Bike Enduro Assoluto
   b) Campione Italiano E-Bike Enduro E1
   c) Campione Italiano E-Bike Enduro EJ
   d) Campione Italiano E-Bike Enduro EU
   e) Campione Italiano E-Bike Enduro EWU
   f) Campione Italiano E-Bike Enduro ES
   g) Campione Italiano E-Bike Enduro EM
   h) Campione Italiano E-Bike Enduro EV
   i) Campione Italiano E-Bike Enduro EW
   j) Campione Italiano E-Bike Enduro E250-Open
   k) Campione Italiano E-Bike Enduro E-Open
   l) Vincitore Coppa Italia E-Bike Enduro ECI1
   m) Vincitore Coppa Italia E-Bike Enduro ECI2
   n) Campione Italiano E-Bike Enduro a Squadre A
   o) Campione Italiano E-Bike Enduro a Squadre B

Art. 2 - Classi

1. Per la partecipazione sono istituite le seguenti classi con previsione delle seguenti caratteristiche:

   Campionato Italiano E-Bike Enduro:

   a) Assoluto - E1 - EJ - EU - EWU - ES – EM - EV - EW: trattasi di E-Bike con motore in regola con la Direttiva Europea 2002/24/CE (articolo 1, punto h), con motore ai pedali dotato di potenza nominale massima fino a 250W con assistenza fino a 25 Km/h.
   E' vietato l'utilizzo del sistema ON/OFF, dispositivo che fornisce energia al mezzo anche quanto il pilota non pedala. Il diametro della ruota previsto è minimo di 27,5''.
   b) E250-Open: trattasi di E-Bike con motore in regola con la Direttiva Europea 2002/24/CE (articolo 1, punto h), con motore ai pedali dotato di potenza nominale massima fino a 250W senza limiti di velocità. E' vietato l'utilizzo del sistema ON/OFF, dispositivo che fornisce energia al mezzo anche quanto il pilota non pedala. Il diametro della ruota previsto è minimo di 27,5''. E' possibile modificare i software di controllo motore ed utilizzare centraline di sblocco motore.
   c) E-Open: trattasi di E-bike equipaggiate con un motore con potenza nominale massima superiore a 250W.

Coppa Italia E-Bike Enduro:

d) ECI1 - ECI2: trattasi di E-Bike con motore in regola con la Direttiva Europea 2002/24/CE (articolo 1, punto h), con motore ai pedali dotato di potenza nominale massima fino a 250W con assistenza fino a 25 Km/h.

E' vietato l'utilizzo del sistema ON/OFF, dispositivo che fornisce energia al mezzo anche quanto il pilota non pedala. Il diametro della ruota previsto è minimo di 27,5''.

Art. 3 - Piloti ammessi

1. Sono ammessi a partecipare alla classe E1 i piloti nati negli anni dal 1994 al 2004 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
2. Sono ammessi a partecipare alla classe EJ i piloti nati negli anni dal 2005 al 2010 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
3. Sono ammessi a partecipare alla classe EU i piloti nati negli anni dal 2011 al 2014 (12 anni compiuti) in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale, Minioffroad, Miniroad con estensione fuoristrada e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
4. Sono ammessi a partecipare alla classe EWU i piloti di sesso femminile nati negli anni dal 2011 al 2014 (12 anni compiuti) in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale, Minioffroad, Miniroad con estensione fuoristrada e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
5. Sono ammessi a partecipare alla classe ES i piloti nati negli anni dal 1983 al 1993 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
6. Sono ammessi a partecipare alla classe EM i piloti nati negli anni dal 1972 al 1982 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
7. Sono ammessi a partecipare alla classe EV i piloti nati prima del 01/01/1972 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
8. Sono ammessi a partecipare alla classe EW i piloti di sesso femminile in possesso di licenze E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
9. Sono ammessi a partecipare alla classe E250-Open i piloti in possesso di licenze E- Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
10. Sono ammessi a partecipare alla classe E-Open i piloti in possesso di licenze E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
11. Sono ammessi a partecipare alla classe ECI1 i piloti nati dopo il 31/12/1981 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
12. Sono ammessi a partecipare alla classe ECI2 i piloti nati prima del 01/01/1982 in possesso delle seguenti Licenze: E-Bike, E-Bike One Event, Fuoristrada Nazionale e Velocità/Velocità Elite con estensione fuoristrada.
13. E' consentita la partecipazione di piloti stranieri in possesso della pertinente licenza e nulla osta, entrambi rilasciati dalla propria federazione nazionale.

Art. 4 - Operazioni Preliminari - Paddock

1. Le Operazioni Preliminari devono rispettare i seguenti orari: il giorno della manifestazione dalle ore 07:30 alle ore 09:00.
2. Le verifiche amministrative si devono effettuare sulla base dell'elenco iscritti/modulo d'iscrizione così come da risultanze del programma Enduro OP, nelle modalità di rappresentazione di cui all'Allegato n. 1 del presente Regolamento
3. I piloti hanno l'obbligo di firmare l'elenco iscritti/modulo d'iscrizione cartaceo per confermare l'iscrizione e la presenza alla gara.
4. I C.d.G. preposti devono verificare ed accertare:
   a) la presenza del nominativo del pilota nell'elenco degli iscritti;
   b) l'esattezza della classe d'iscrizione e che i piloti siano in possesso di Licenza FMI valida e documento di riconoscimento d'identità in corso di validità;
   c) che i piloti indicati con una "X" nell'apposita colonna dell'elenco iscritti - di cui all' Allegato n. 1 del presente Regolamento - siano in possesso del modulo di rinnovo della visita medica, firmato dal Presidente del Moto Club;
   d) che il pilota non risulti inserito nella lista dei piloti Unfit, come da comunicazioni federali.
5. Durante le O.P. è punzonato, in modo da poterne garantire l'identificazione:
   a) il telaio (lato destro canotto). Il telaio deve essere utilizzato per tutta la durata della gara;
6. I piloti sono obbligati a firmare una dichiarazione che certifichi che telaio, motore e pacco batterie del proprio mezzo siano conformi all'originale distribuito in commercio.
7. Se un pilota vuole apportare riparazioni al motore della sua E-Bike deve ottenere l'autorizzazione del Commissario di Gara Delegato e svolgere l'operazione sotto il suo controllo.
8. E' possibile effettuare riparazioni o altri lavori sulla propria E-Bike esclusivamente all'interno del Paddock.
   Ogni infrazione verrà punita con l'esclusione dalla manifestazione.

Art. 5 - Parco Chiuso

1. Il parco chiuso deve avere le seguenti caratteristiche e rispettare i seguenti principi:
   a) deve essere ben delimitato e cintato al fine di impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate ed essere sorvegliato in modo che nessuno possa entrare;
   b) l'accesso è vietato a chiunque tranne all'Ispettore di Percorso, al Direttore di Gara, ai C.d.G., agli Addetti e ai piloti, nel momento in cui vi si recano per depositare o ritirare la propria E-Bike;
   c) nessuno è autorizzato ad entrare in contatto con le E-Bike depositate;
   d) ingresso e uscita devono essere chiaramente indicati;
   e) al termine di ciascuna manifestazione le E-Bike resteranno nel parco chiuso e non potranno essere ritirati prima che siano trascorsi 5 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota;
   f) in presenza di Parco Chiuso nelle gare di Enduro è consentita la presentazione dei reclami contro le caratteristiche di una E-Bike entro l'arrivo dell'ultimo pilota.
2. Nel Parco Chiuso è vietato, pena l'esclusione del pilota dalla manifestazione:
   a) toccare la E-Bike di altri piloti;
   b) effettuare riparazione o altri lavori sulla propria E-Bike.
3. In regime di Parco Chiuso, le E-Bike al suo interno restano sotto la sorveglianza dell'Organizzazione fino a 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo Pilota.
4. Il regime di Parco Chiuso sarà previsto al termine della manifestazione.

5. Il regime di Parco Chiuso può non essere previsto in caso di forza maggiore, nel qual caso:
   a) ciascun Pilota è libero di andarsene portando con sé la propria E-Bike, dopo aver tagliato il traguardo ed aver sottoposto il motociclo al controllo delle punzonature.
   b) è consentita la presentazione dei reclami contro la caratteristica delle E-Bike entro l'arrivo del pilota destinatario del reclamo.

Art. 6 - Controllo delle E-Bike durante la gara

1. I C.d.G., il D.d.G., i Responsabili di Percorso e i Responsabili di Prova Speciale, in qualsiasi momento della gara ed in regime di parco chiuso, possono controllare una o più parti punzonate delle E-Bike. In mancanza di una o più punzonature, o in caso di qualsiasi dubbio, gli stessi eseguiranno una nuova punzonatura con una contromarca diversa e al controllo finale di giornata, la E-Bike sarà sottoposta ad una nuova verifica.
2. In mancanza di una o più punzonature il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
3. I C.d.G. ed il D.d.G., in qualsiasi momento della gara ed in regime di parco chiuso, possono controllare la velocità fino alla quale il motore fornisce assistenza alla E-Bike. In caso di irregolarità il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
4. Lo scambio di E-Bike tra piloti è vietato.
5. La veridicità dei dati dichiarati dal pilota nella Scheda Personale Pilota può essere controllata al termine o durante la gara dai C.d.G. Nel caso in cui di dati non corrispondano il pilota sarà escluso dall'ordine di arrivo e deferito agli organi di Giustizia Sportiva.

Art. 7 - Iscrizioni e Tasse

1. In tema di iscrizioni si applicano le prescrizioni di cui all'art. 7 del presente Regolamento.
2. La quota d'iscrizione per ogni singola gara è fissata a € 40,00.
3. Il contributo federale all'Organizzatore è previsto in € 3.500,00 per ogni singola prova.

Art. 8 - Tabelle Porta-numero

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

Art. 9 - Personale Addetto alla manifestazione

1. Allo scopo di garantire il corretto svolgimento delle manifestazioni motociclistiche le segnalazioni ufficiali vengono disposte dagli Addetti alle Manifestazioni, così come prescritto dal Regolamento Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche art. 2 "Addetti al Percorso".
2. Gli Addetti alle Manifestazioni Motociclistiche che prestano servizio in occasione di manifestazioni di Enduro sono denominati Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali, come specificato all'art. 4 del Regolamento Addetti alle Manifestazioni.
3. Il Personale Addetto al Percorso ed alle Prove Speciali di distingue in:
   - Responsabile di Percorso e Responsabile di Prova Speciale
   - Incaricati di Percorso ed Incaricati di Prova Speciale.
4. Il Responsabile di Percorso ed il Responsabile di Prova Speciale:
   a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
   b) devono essere tesserati con un Moto Club regolarmente affiliato alla FMI
   c) vengono designati nello svolgimento delle rispettive funzioni direttamente dal Moto Club

organizzatore
d) vengono disposti dal Direttore di Gara nella zona di percorso di pertinenza secondo quanto previsto dal presente Regolamento
e) sono responsabili della zona di percorso loro assegnata da parte del DdG
f) sono alle dirette dipendenze organizzative del DdG, dal quale ricevono tutte le disposizioni in merito alla gestione degli specifici compiti
g) segnalano al DdG, su indicazione degli Incaricati di Percorso e degli Incaricati di Prova Speciale, eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati dai piloti in gara
h) hanno l'obbligo di segnalare per iscritto al DDG eventuali comportamenti o azioni contrarie al regolamento di gara che si dovessero verificare nel tratto di percorso assegnato.
i) si avvalgono e coordinano, su indicazione del DdG, gli Incaricati di Percorso e di Prove Speciale assegnati al percorso di competenza.

5. Gli Incaricati di Percorso e gli Incaricati di Prova Speciale:
   a) devono avere un'età minima di 18 anni compiuti
   b) sorvegliano il tratto di prova assegnatogli, prestando attenzione a procedere al ripristino nell'intervallo di passaggio fra una E-Bike e quella successiva, in modo da garantire a sé stesso e ai piloti la massima sicurezza
   c) informano i Responsabili di eventuali irregolarità o tagli di percorso rilevati effettuati dai piloti
   d) possono ricevere specifici incarichi per cui sia necessario circolare in moto durante le prove speciali, prestando, in tal caso, la massima attenzione a non intralciare i piloti in gara.
6. I Responsabili di Percorso, i Responsabili di Prova Speciale e gli Incaricati, devono essere inseriti, a cura del Moto Club organizzatore, in un elenco dedicato per la procedura ai fini della copertura assicurativa, sottoscritto dal Direttore di Gara, esposto in bacheca, e consegnato al Commissario Delegato.

Art. 10 - Percorso

1. Il percorso di gara comprende i tratti di trasferimento e Prove Speciali.
2. Il percorso di gara ufficiale deve essere opportunamente segnalato e non deve essere abbandonato per nessun motivo.
3. Le distanze ufficiali devono essere considerate esatte: l'errore di percorso non può essere portato come giustificazione per un eventuale ritardo ai Controlli Orari - C.O., per il mancato passaggio da un C.O. o da un C.T.
4. E' vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario. Ai piloti che non rispetteranno tale principio sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
   a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
   b) esclusione.
5. L'intero percorso deve essere sorvegliato da Addetti in motociclo e verrà da questi percorso continuamente, insieme ai piloti, senza sorpasso.
6. Esempi di cartelli e frecce utilizzati per la segnalazione devono essere esposti in sede di O.P.
7. Appositi cartelli, contrassegnati da due bolli costituiscono una "porta", attraverso cui è obbligatorio che il pilota passi: il mancato passaggio attraverso la "porta" è considerato taglio di percorso.
8. Il pilota che non transita a un C.O. o ad una P.S. o ad un Controllo di Passaggio - C.P. - verrà escluso dall'ordine di arrivo.

9. E' vietato abbandonare il percorso o transitare in senso contrario. Ai piloti che non rispetteranno tale principio sarà applicata una delle seguenti sanzioni:
   a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
   b) esclusione;
10. La circolazione sul percorso nel giorno di gara è consentita unicamente a piloti, a personale Addetto e agli Ufficiali di Gara. Nel caso meccanici ed accompagnatori vengano sorpresi a circolare su motocicli o E- Bike sul percorso di gara o fuoristrada limitrofo saranno applicate le seguenti sanzioni:
    a) penalizzazione fino a un max 5 minuti;
    b) esclusione.
11. La partenza per una Prova Speciale deve essere effettuata nella prossimità della fotocellula. Sono vietate partenze lanciate, ai piloti che non rispetteranno tale obbligo verrà applicata una penalità di 60 secondi.

Art. 11 - Giuria: composizione e compiti

1. Sulla base delle prescrizioni del R.M.M., il presente Regolamento prevede l'insediamento di un'apposita Giuria per il Campionato Italiano E-Bike Enduro.
2. La Giuria è composta da:
   - Presidente di Giuria, nominato dal STS
   - Commissario Sportivo Delegato, in servizio in occasione della manifestazione
   - Direttore di Gara in servizio
   - Soggetti terzi, se invitati dal Presidente di Giuria, possono assistere alle riunioni di Giuria, ma partecipano senza diritto di voto
3. Ciascun componente ha diritto di voto. Il voto non è delegabile. La Giuria decide a maggioranza dei voti. Il caso di parità è determinante il voto di chi presiede.
4. In caso di assenza del Presidente di Giuria, la stessa rimane composta esclusivamente dal Commissario Sportivo Delegato e dal Direttore di Gara in servizio: in questo caso il voto del D.d.G. vale doppio.
5. La Giuria si riunisce per la prima volta su convocazione, a mezzo mail, del Presidente di Giuria, comunque prima dell'inizio delle OP, e l'ultima dopo la compilazione delle classifiche da parte dei cronometristi.
6. Fatte salve le competenze degli Ufficiali di Gara, rientrano tra i compiti della Giuria:
   a) proporre di ritardare la partenza della gara, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o in altri casi di forza maggiore
   b) stilare un verbale di tutte le riunioni di Giuria, firmato da tutti i componenti, affinché lo stesso confluisca nel fascicolo di gara
   c) proporre penalità da assegnare al pilota, demandandone l'applicazione alla competenza del D.d.G.
   d) proporre sanzioni da comminare al pilota, demandandone l'applicazione al G.d.G.
   e) svolgere una funzione consultiva su tutti i reclami presentati nel corso della manifestazione, come da disposizioni del R.M.M.
   f) svolgere, inoltre gli ulteriori compiti specificatamente attribuitegli dal presente Regolamento:
      - esprimere pareri sulle modifiche al programma di gara così come previsto dal RP, per causa di forza maggiore, opportunatamente documentate e nel rispetto della normativa federale
      - accedere all'area di partenza e al percorso di gara

- proporre la modifica di una PS dopo l'orario di inizio della ricognizione
- assegnare, in collaborazione con l'organizzazione, i tempi di percorrenza e può
- aumentare il tempo massimo adottato
- in collaborazione con l'organizzazione, può proporre interventi in merito alla percorribilità del percorso, delle prove speciali, all'ordine ed agli orari di partenza

g) svolgere eventuali ed ulteriori funzioni non espressamente previste dal presente Regolamento e comunque non di esclusiva competenza di altri soggetti in servizio.

Art. 12 - Tabella Informativa

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

Art. 13 - Tabella di Marcia

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

Art. 14 - Controlli di passaggio

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

registrato sui cronologici di ogni controllo, saranno esclusi.
6. Sono vietati i C.P. volanti

Art. 15 - Tratti Impraticabili

1. Nel caso in cui, durante la gara, il D.d.G. rilevi che un settore del percorso è diventato impraticabile, potrà eliminare tutto il tratto di percorso fino al successivo C.O.
2. Le eventuali decisioni inerenti penalità riportate ai C.O. dai piloti, saranno discusse dal DdG.
3. Non è mai consentito annullare penalità ai C.O. la cui somma superi il Tempo Massimo adottato.

Art. 16 - Prove Speciali

1. Le Prove Speciali possono essere di due tipi:
   a) Power: percorso in piano o prevalentemente in salita;
   b) Fast: percorso che prevede discese e tratti di elevato livello tecnico.
   Il Moto Club organizzatore dovrà indicare sul regolamento particolare la tipologia delle P.S. previste ed alla partenza di ogni P.S. dovrà essere segnalato il tipo di prova.
2. In qualsiasi tipo di prova non è ammesso che due corsie abbiano una fettuccia in comune.
3. La partenza di una P.S. deve essere segnalata con un cartello "partenza" (IPS) e la fine con "arrivo" (FPS) e con una bandiera a scacchi bianchi e rossi.
4. Il segnale di partenza sarà dato ad ogni pilota fermo su una linea tracciata sul terreno. Ogni pilota in prova speciale prenderà il via entro 20 secondi dal pilota che lo precede, nel caso la partenza sia data a 3 ogni minuto, entro 30 secondi se 2 al minuto. E così di conseguenza con partenze che riguardino più di 3 piloti al minuto.
   Un orologio con conto alla rovescia e/o un ufficiale di percorso daranno il via.
   La procedura di partenza è la seguente: quando il conto alla rovescia è avviato da un sistema automatico il pilota può partire prima dello zero.
   In caso di partenza data dall'incaricato, il pilota ha 5 secondi di tempo per prendere il via. In tutti questi casi il pilota che non prende il via nell'intervallo previsto è penalizzato nel seguente modo:
   a) Prima infrazione un avviso;
   b) Seconda infrazione 20 secondi di penalizzazione;
   c) Terza infrazione 1 minuto di penalizzazione;
   d) Quarta infrazione esclusione.
   Nelle gare di più giorni le infrazioni non vengono azzerate al termine di ogni giornata.
5. Il tempo impiegato dal pilota nell'effettuare la P.S. sarà registrato al momento in cui la E-Bike passa la linea di rilevamento tempo.
6. Il Pilota dopo aver superato la linea di FPS non si potrà fermare nei 30 metri successivi. La linea dei 30 metri sarà segnalata chiaramente sul terreno o con apposito segnale.
7. La rilevazione dei tempi, unicamente tramite fotocellule e/o transponder è al centesimo di secondo (1/100).
8. Il responso dei cronometristi è inappellabile.
9. Un Incaricato dovrà essere presente all'inizio e alla fine di ogni P.S.

Art. 17 - Taglio di Percorso in Prove Speciali

1. Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello

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

Art. 18 - Ricognizione delle Prove Speciali

1. I piloti non possono modificare il tracciato (es tagliare rami, spostare paletti) e il fondo (es. muovere le pietre) delle P.S.
2. Il DdG può modificare una PS, dopo l'orario di inizio della ricognizione. In tal caso devono comunicare al briefing la variazione.
3. Qualsiasi infrazione al presente articolo comma 1 e 2, a seconda della gravità, è sanzionata con un'ammenda da € 50,00 a € 500,00;

Art. 19 - Controlli Orari

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

Art. 20 - Segnalazione dei Controlli orari

1. I C.O. con assistenza devono essere segnalati con due bandiere bianche poste all'inizio del C.O. e con due bandiere gialle poste alla fine assistenza e che fungeranno anche da linea di rilevamento del tempo.

Art. 21 - Procedura ai controlli orari

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

Art. 22 - Calcolo delle penalità ai Controlli orari

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

Art. 23 - Tempo Massimo

1. Il pilota che transiti a un C.O. con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
2. Il DdG può prevedere un tempo massimo può essere aumentato per particolari gare o situazioni e anche solamente per determinate categorie.
3. Il tempo massimo adottato può essere aumentato in qualsiasi momento della gara dal Direttore di Gara, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo sui Tratti Impraticabili.
4. Nel caso di aumento il tempo massimo adottato deve essere comunicato ed esposto in bacheca ufficiale e alla bandiera gialla di tutti i C.O. previsti sul percorso.
5. Il tempo teorico può essere variato durante la gara nel caso il Direttore di Gara modifichi i tempi di settore.
6. Il Cronometrista o l'Incaricato dovranno ritirare la Tabella di marcia a quei piloti che transitano ad un qualsiasi C.O. oltre il loro tempo massimo, previa autorizzazione del Direttore di Gara.
7. Il Pilota ritirato che, nonostante il ritiro della tabella di marcia continuerà la gara e/o effettuerà le prove speciali incorre in una delle seguenti sanzioni un' ammenda da € 50,00 a € 500,00.
8. Il pilota che transiti ad un C.O. con più di 5 minuti di anticipo sul suo tempo teorico di passaggio viene escluso dalla manifestazione.
9. In caso di tempo imposto per la partenza nelle Prove Speciali, il pilota che si presenti alla partenza con più di 15' di ritardo rispetto al suo orario viene escluso dalla manifestazione.

Art. 24 - Richiesta Tolleranza speciale

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

Art. 25 - Assistenza permessa e riparazioni

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

Art. 26 - Ordine di partenza

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

Art. 27 - Tipologia di gara che troverà apposita regolamentazione nell'RP della manifestazione

1. La gara tipo avrà le seguenti caratteristiche:
   a) Durata massima prevista: 5 ore circa;
   b) Numero Prove Speciali per giro previste: da 3 a 5 P.S.
   c) Numero Controlli Orari previsti: 1 C.O.
   d) Un dislivello superiore a mt. 1.500 - 2000
2. La gara tipo riservata alle classi EU ed EWU avrà le seguenti caratteristiche:

a) Durata massima prevista: 140 minuti circa;
b) Numero Prove Speciali per giro previste: 3 P.S.
c) Numero Controlli Orari previsti: 1 C.O.
d) Un dislivello inferiore a mt. 1.000 - 1300

3. La gara tipo riservata alle classi ECI1 ed ECI2 avrà le seguenti caratteristiche:
   a) Durata massima prevista: 4 ore circa;
   b) Numero Prove Speciali per giro previste: da 2 a 4 P.S.
   c) Numero Controlli Orari previsti: 1 C.O.
   d) Un dislivello inferiore a mt. 1000 -1300

Art. 28 - Premiazioni e classifiche

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

Art. 29 - Classifica di gara individuale

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

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

2. Dalla classifica assoluta di giornata saranno escluse le classi E250-Open e E-Open, ECI1 e ECI2.

Art. 30 - Classifiche di gara a squadre

1. Le squadre, iscritte alla FMI per l'anno in corso, possono essere di:
   a) TIPO A: Moto Club (piloti licenziati ad uno stesso Moto Club), e/o Scuderia motociclistica (piloti affiliati ad una stessa Scuderia);
   a) TIPO B: Team indipendente da M.C. (piloti appartenenti ad uno stesso Team).
2. Per la classifica a Squadre vengono presi in considerazione d'ufficio i migliori 3 piazzamenti

di classe per ogni tipo di squadra (A – B). Le squadre di tipo A e B non dovranno dichiarare i piloti che le compongono ad eccezione che nelle manifestazioni denominate “Trofeo delle Regioni”.

3. Per ogni tipo di squadra la classifica sarà determinata sommando i punti acquisiti dai piloti di cui al punto precedente nella classifica di classe individuale.
4. Nel corso di una manifestazione e/o di un Campionato un pilota non può far parte di due squadre dello stesso tipo (A - B).
5. Tutte le squadre che hanno 3 piloti verificati entrano in classifica. Non serve nessuna iscrizione.
6. Sulla classifica dovranno essere stampati i piloti di ogni Moto Club / Scuderia / Team che hanno ottenuto i 10 migliori punteggi, oltre a quello meglio piazzato nella classifica assoluta, che deve essere evidenziato.
7. In caso di parità tra due squadre, per definire la classifica della singola gara, si considera il pilota meglio piazzato nella classifica assoluta, tra tutti i piloti del moto club.

Art. 31 - Classifica di Campionato

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

Art. 32 - Norme di rinvio

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