

Trial

Annesso V.R.M.M.



TRIAL

CAPITOLO I°

REGOLAMENTO SPORTIVO
NORME GENERALI**DEFINIZIONE DI TRIAL**

Il Trial è una gara su terreno aperto in cui la resistenza, l'abilità e la regolarità dei conduttori costituiscono la base dei risultati.

Sono incluse nel percorso di gara delle "zone controllate", in cui l'abilità del pilota nel percorrerle sarà osservata e penalizzata.

Inoltre si avrà un limite di tempo per una parte o per tutta la gara.

Il percorso può svolgersi su qualsiasi terreno (piccole strade, boschi, sentieri) o può avvenire all'interno di una installazione sportiva (Indoor).

051.1 REGOLE GENERALI

La FMI ha stabilito un regolamento base per le manifestazioni nazionali.

Una manifestazione comprende:

- Le verifiche amministrative e tecniche
- La gara
- La premiazione

051.2 GIURISDIZIONE

La manifestazione si svolge in accordo con i regolamenti FIM E FMI.

051.3 PERCORSO

Il percorso si svolge su qualsiasi terreno. (strade minori, sentieri e sottobosco).

Il percorso dovrà essere ad unico senso di marcia. Se, in circostanze eccezionali fosse necessario avere un doppio senso di marcia, dovranno essere adottate delle speciali misure di sicurezza (Ufficiali di gara, transenne, birilli). Per figurare nella classifica finale, la moto del pilota deve avere effettuato la totalità del percorso con i propri mezzi o con quelli del pilota, salvo che gli organizzatori non permettano altra forma di assistenza o una deviazione autorizzata del percorso.

051.3.1 DISTANZA

La lunghezza del percorso sarà indicata nel regolamento particolare.

Lo sviluppo totale della gara si potrà ripetere fino ad un massimo di tre giri.

051.3.2 SEGNALAZIONI

Il percorso sarà segnalato con frecce direzionali.

Il percorso segnalato deve obbligatoriamente essere seguito ed i piloti che lo abbandonano devono riprenderlo dal punto di uscita, pena la squalifica.

E' obbligatorio esporre nella sede delle Operazioni preliminari una cartina del percorso con una completa campionatura del sistema di segnalazione.

051.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone sarà indicato nel R.P.

La lunghezza massima della zona controllata non dovrà superare 60 metri e dovrà essere completamente separata dalle altre.

Ogni zona sarà chiaramente numerata in ordine progressivo e il concorrente le affronterà seguendo questo ordine numerico. In caso contrario gli verrà assegnata una penalizzazione di 20 punti.

Ogni zona avrà delle porte ben visibili che indicheranno "IN" (Inizio della zo-

na) e "FIN" (Fine della zona).

Si considera una motocicletta dentro la zona quando il mozzo della ruota anteriore avrà oltrepassato "IN" della zona e si considererà fuori dalla stessa quando il mozzo della ruota anteriore avrà oltrepassato "FIN" della zona. La ruota anteriore sarà la prima a dover entrare ed uscire dalla zona, pena il fiasco.

Se il mozzo anteriore esce dalla zona attraverso "IN" della zona sarà considerato sempre fiasco.

Un concorrente che ha fatto fiasco deve abbandonare la zona al momento e per la strada indicata dal Giudice di zona. In caso contrario gli verrà assegnata una penalità di cinque punti supplementari.

Se in una zona si crea una coda, il Giudice di Zona ha la facoltà di ritirare i cartellini segnapunti, di ordinarli in base alla coda e di regolare l'accesso alla zona da parte dei piloti.

Quando una zona si giudica impraticabile per causa di forza maggiore prima che siano transitati tutti i piloti, la zona sarà eliminata e nessuna penalità relativa a quella zona sarà assegnata.

Se c'era la coda dei piloti in attesa di affrontare la zona si conserverà lo stesso ordine nella zona seguente.

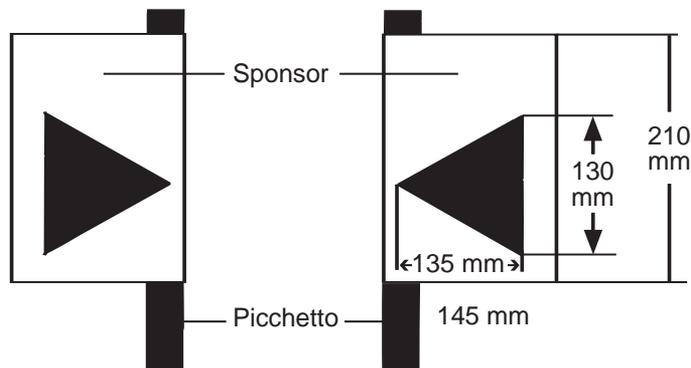
Nel caso che una o più zone controllate siano eliminate durante lo svolgimento della gara, il tempo totale non dovrà essere modificato.

Se una zona controllata non viene superata da alcun pilota al 1° giro, la stessa potrà essere eliminata e le penalità dei piloti incluse nel totale delle penalizzazioni. Naturalmente, nel caso di zona con porte per più categorie, verrà eliminata solo per la categoria o classe interessata.

Il pilota, dopo aver percorso la zona, non potrà rientrarvi (neppure a piedi) se non al giro successivo, pena una multa di euro 60. Durante la gara è permesso visionare le zone a piedi da parte dei piloti.

051.4.2 DELIMITAZIONI DELLA ZONA.

Le zone devono essere delimitate dove è possibile da ostacoli naturali. La delimitazione deve essere fatta tramite fettucce impermeabili, ben visibili, fortemente ancorate a ostacoli naturali o a picchetti ben ancorati al suolo. Il nastro di delimitazione, non può essere avvolto al picchetto delle frecce di segnalazione o porte.



I picchetti devono essere collocati in maniera tale che la fettuccia rimanga sempre ben tesa e con un'altezza dal suolo che va da un minimo di 10 cm. ad un massimo di 30 cm. La distanza tra le fettucce (larghezza della zona) deve essere minimo di 200 centimetri.

Quando una fettuccia sarà utilizzata come limite esterno della zona o come separazione interna si applicherà il seguente meccanismo:

Rompere la fettuccia o oltrepassarla in modo tale che la ruota tocchi il suolo

dall'altro lato sarà considerato "Fiasco".

La larghezza della zona potrà essere ridotta tramite passaggi obbligati collocando "porte" come nell'esempio.

La larghezza minima di una porta deve essere di 120 cm.

I picchetti dovranno essere solidamente fissati nel suolo ed avere una altezza massima di cm.50

Se la fettuccia o la porta si rompe o cade si dovrà collocarne una nuova prima del passaggio del pilota successivo.

Il Direttore di Gara deve assicurarsi che in ogni zona ci sia il materiale necessario.

I piloti devono passare da tutte le porte della propria categoria (colore).

Passare attraverso una porta riservata ad una categoria diversa della propria, anche se percorsa in senso opposto è considerato "Fiasco".

051.4.5 OSTRUZIONE

Sarà considerata ostruzione, quando un pilota nel percorrere la zona viene ostacolato.

Se il pilota reclama l'ostruzione, il Giudice di Zona, a sua discrezione, può permettere di rifare la zona. La decisione del Giudice di zona sulla possibilità di rifare la zona NON è discutibile. Se il Giudice concede di rifare la zona, il pilota ripartirà dall'inizio della zona, ed i punti presi fino al punto prima dell'ostruzione del primo tentativo, saranno mantenuti.

051.5 TEMPO E CONTROLLI

051.5.1 CRONOMETRAGGIO

Il tempo di partenza ed arrivo dovranno essere rilevati al secondo

051.5.2 ORARIO DI PARTENZA

L'orario di partenza del primo pilota dovrà essere riportato sul Regolamento Particolare.

051.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo massimo consentito dall'orario di partenza del primo pilota, all'orario di arrivo dell'ultimo pilota, non dovrà essere superiore alle ore 9.00 (540 minuti)

La velocità media considerata per il calcolo del tempo di gara a disposizione per ogni pilota non dovrà superare i 20 km/h.

Il tempo totale per ogni pilota sarà indicato nel Regolamento Particolare.

Il Regolamento Particolare dovrà indicare anche il ritardo massimo di partenza e il ritardo massimo di arrivo.

Il tempo minimo concesso ad ogni pilota, non deve essere inferiore al risultato della seguente formula:

numero di "zone controllate" al 1° giro x 7' più

numero di "zone controllate" al 2° giro x 6' più

numero di "zone controllate" al 3° giro x 5' più

km totali di gara x 3' (media 20 Km/h) =

Tempo totale per pilota in minuti primi.

Ciascuno pilota avrà a disposizione tutta la durata del tempo per effettuare il percorso.

Se un pilota parte in ritardo rispetto al suo orario di partenza, il nuovo tempo di partenza sarà determinato per calcolare il suo nuovo orario di arrivo.

Le penalità di tempo per la partenza in ritardo o per aver superato il tempo autorizzato sono riportate a l'art.051.9.1.

051.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Il Controllo orario di partenza è situato alla zona partenza.

051.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Il controllo orario di arrivo, chiaramente segnalato e molto visibile dovrà essere posto immediatamente dopo l'ultima zona, a meno che il Regolamento

Particolare non indichi diversamente.

Il pilota che si presenta al controllo orario di arrivo dopo il tempo previsto sul Regolamento Particolare sarà escluso dalla classifica.

I conduttori sono sottomessi al regolamento per quanto riguarda riparazioni e cambio di pezzi dal momento in cui partono a quando oltrepassano la linea di arrivo.

Ad ogni conduttore sarà concesso un tempo massimo, stabilito dal Direttore di Gara e comunicato ai piloti alla partenza, per percorrere la distanza tra il controllo orario di arrivo e il punto effettivo di arrivo (podio-ritiro cartellino).

Il tempo verrà preso al minuto intero. Arrivare oltre il tempo concesso al pilota verrà comminata una multa di euro 60.

051.5.5 TEMPO DI ZONA

Se è previsto un tempo per superare ogni zona, questo dovrà essere indicato nel Regolamento Particolare, inoltre dovrà essere indicato il metodo di controllo.

Non superare la zona nel tempo indicato, sarà considerato fiasco.

051.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Gli allenamenti ed i sopralluoghi non autorizzati sul percorso e sulle zone del Trial sono proibiti sotto pena di una multa di euro 60.

051.7 AMMINISTRAZIONE

051.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Gli orari e i giorni sono riportati sul Regolamento Particolare.

051.7.1.1 LICENZE - CATEGORIE E CLASSI TIPO DI ZONA – PERCORSI

Come previste sul Regolamento Particolare.

051.7.2 ACCETTAZIONE DELL'ISCRIZIONE

Per tutte le gare a calendario Nazionale, le iscrizioni debbono pervenire agli organizzatori nei tempi previsti, sugli appositi moduli, compilati in ogni loro parte, debitamente firmati e accompagnati dalla relativa tassa.

In caso contrario l'iscrizione non sarà ritenuta valida.

La data di chiusura delle iscrizioni è stabilita nelle norme generali.

Se le iscrizioni dovranno avere un limite, il numero massimo, e il metodo di selezione dovrà essere specificato sul Regolamento Particolare.

Il pilota partecipante dovrà sempre rispettare il Codice della Strada essendo personalmente responsabile in proprio sia penalmente sia civilmente di ogni azione commessa durante la gara.

051.7.2.1 NON PARTECIPARE AD UNA MANIFESTAZIONE

Il conduttore che, dopo aver fatto regolare iscrizione sia impossibilitato a partecipare alla gara, dovrà preventivamente giustificarsi, entro il termine delle Operazioni Preliminari, presso gli organizzatori per non incorrere nella prevista multa.

Scaduto il tempo delle Operazioni Preliminari non sarà più possibile giustificarsi.

051.7.2.2 MINIMO PARTECIPANTI

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa verrà annullata ed i piloti inseriti nella classe o categoria opportuna. (vedi tabella Cap VIII art. 058.30 varie normative)

051.7.3 TASSA D'ISCRIZIONE

Per il pilota la tassa d'iscrizione dovrà essere specificata sul Regolamento Particolare.

Per il meccanico (se ammesso) la tassa d'iscrizione sarà la stessa del pilota.

051.7.4 PETTORALI

Tutti i concorrenti indosseranno un pettorale fornito dalla organizzazione.

Il concorrente dovrà assicurarsi che il pettorale e il suo numero sia sempre

ben visibile, davanti e dietro, sia in trasferimento che in zona, pena una multa di euro 60.

La sostituzione del pettorale durante la gara comporta l'esclusione.

Sul pettorale non possono essere aggiunte pubblicità o coperte quelle esistenti.

I pettorali dovranno essere conformi al Regolamento Tecnico.

051.7.5 MECCANICI

Sul Regolamento Particolare sarà dichiarato se i meccanici sono ammessi.

Se il meccanico è permesso, si dovrà presentare alle Operazioni Preliminari, con un documento d'identità e la tessera FMI tipo A (trattenuta fino alla riconsegna del pettorale) e pagare la relativa tassa d'iscrizione, inoltre il pilota ed il suo meccanico debbono firmare una dichiarazione nella quale il concorrente si assume la responsabilità per il comportamento del proprio meccanico.

Il meccanico non sarà autorizzato ad entrare nelle delimitazioni di una zona, a meno che il Giudice di Zona lo inviti a farlo, per ragioni di sicurezza.

Il meccanico ogni volta che si muove in moto deve indossare casco, stivali e pantaloni da gara conformemente all'Annesso Trial.

Il meccanico avrà un pettorale con lo stesso numero del pilota ma di colore diverso, non lo potrà cedere a nessuno e dovrà essere portato solo dal meccanico iscritto.

Dovrà altresì collocare nella parte posteriore del casco un adesivo di 8x8 cm. con lo stesso numero del pettorale del pilota.

Il pettorale ed il numero sul casco dovranno essere ben visibili per tutta la gara.

La motocicletta del meccanico dovrà essere conforme al Codice della Strada. Il meccanico partecipante dovrà sempre rispettare il Codice della Strada essendo responsabile in proprio sia penalmente sia civilmente di ogni azione commessa durante la gara.

Se l'organizzatore vorrà eseguire una verifica tecnica preliminare alla motocicletta del meccanico, questa dovrà essere effettuata prima della manifestazione.

Gli orari di questi controlli dovranno essere riportati sul Regolamento Particolare.

Il concorrente può ricevere assistenza (per riparare il motociclo o sostituire le parti non punzonate) in ogni parte del percorso, escluso all'interno di una zona controllata.

051.7.6 INTERVALLO DI PARTENZA

L'intervallo di partenza sarà specificato nel Regolamento Particolare, e i piloti partiranno con motore spento, secondo l'ordine di sorteggio per categorie.

051.7.7 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza, sarà come previsto dal Regolamento Particolare.

051.8 TECNICA

051.8.1 MOTOCICLI

Tutte le caratteristiche e le prescrizioni previste dal Codice della strada sono lasciate alla piena responsabilità del pilota nei confronti della legge.

I pneumatici devono essere da trial conformi al regolamento tecnico e normalmente in commercio.

Non sono ammessi prototipi. Il cambio di pneumatico è ammesso ma deve rispettarsi sempre la marca il tipo il profilo e la composizione del pneumatico verificato.

Il carburante autorizzato è quello riportato sul regolamento tecnico annesso Trial.

Ogni violazione a queste regole comporta l'esclusione dalla gara.

051.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Il pilota dovrà indossare un casco e l'abbigliamento indicato nel regolamento tecnico annesso. Il pettorale assegnato dovrà essere sempre ben visibile per tutta la gara. (vedi art. 051.7.4)

051.8.4 PUNZONATURA

Se le motociclette saranno punzonate, dovrà essere riportato sul Regolamento Particolare.

Le parti punzonate non possono essere cambiate durante la gara e devono essere presenti sulla motocicletta all'arrivo. Ogni violazione comporta l'esclusione.

Se un silenziatore punzonato si deteriora accidentalmente e la moto è troppo rumorosa il pilota può sostituirlo, ma dovrà comunicarlo al Direttore di Gara alla fine del giro.

051.8.5 RESPONSABILITÀ DEL CONCORRENTE

Se esiste una punzonatura il pilota firmerà una dichiarazione nel quale indicherà, sotto la sua responsabilità, che i pezzi sono correttamente punzonati.

051.8.6 CONTROLLO DEI PEZZI

I Commissari FMI, possono in qualsiasi momento della gara, provvedere a verifica della moto. Se manca una punzonatura, la moto verrà di nuovo punzonata dal Commissario Tecnico con altro colore, e a fine gara, unitamente al Commissario Delegato FMI, esamineranno il caso.

051.8.7 PARCO CHIUSO

Se è previsto dal R.P. il parco chiuso, questo dovrà essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate.

L'ingresso e l'uscita dal parco chiuso devono essere chiaramente indicate. L'accesso al Parco chiuso è severamente vietato a tutti, ad eccezione del Direttore di Gara, dei Commissari di Gara e degli Ufficiali addetti e dai piloti nel momento in cui si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.

Nel parco chiuso è vietato (pena sanzione finanziaria di 60 Art.1 punto 13 RGD):

- toccare il motociclo di altri piloti;
- effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo;
- accendere il motore;
- toccare il proprio motociclo salvo per depositarlo o ritirarlo dal parco chiuso;
- fumare.

Nel parco chiuso le moto devono essere sostenute da un cavalletto.

Le moto dovranno essere depositate nel parco chiuso come previsto dal R.P.

Il pilota potrà prelevare la moto dal parco chiuso 5 minuti prima del suo orario previsto di partenza.

Dall'uscita del parco chiuso il conduttore potrà solo recarsi alla partenza a motore spento.

Subito dopo l'arrivo le moto dovranno essere depositate nel parco chiuso e vi resteranno fino al termine della premiazione.

Il parco chiuso decade 30' dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.

051.9 PENALIZZAZIONI**051.9.1 PENALITÀ DI TEMPO**

Partenza in ritardo superiore a quello previsto dal R.P.:esclusione dalla gara

Arrivo in ritardo superiore a quello previsto dal R.P.:esclusione dalla classifica

051.9.2 PENALITÀ NELLA ZONA CONTROLLATA

Superare la zona senza arretrare e senza "piede a terra": 0 punti

- a) 1 piede: 1 punto
 b) 2 piedi: 2 punti
 c) Più di 2 piedi: 3 punti

Definizione di piede a terra

Sarà considerato piede a terra il fatto che una qualsiasi parte del corpo del conduttore o una qualsiasi parte del motociclo tocchi il suolo o si appoggi ad un ostacolo (albero, roccia etc.)

Le sole parti della moto che possono toccare il suolo senza penalizzazioni sono i pneumatici, le pedane e il blocco paramotore.

Quando la moto è dentro i limiti della zona il piede a terra può aversi sia all'interno che all'esterno delle delimitazioni della zona.

- d) Fiasco:5 punti

Definizione di fiasco

Sarà considerato fiasco:

- 1) Se il motociclo retrocede, con o senza piede a terra.
- 2) Se il concorrente non ha le due mani sul manubrio nel momento in cui è **nella condizione di piede a terra, con la moto ferma.**
- 3) Il pilota scende dalla moto e appoggia al suolo i due piedi dallo stesso lato o dietro la sagoma moto.
- 4) La moto supera un limite della zona con le ruote a contatto del suolo, sia anteriore che posteriore.
- 5) La moto attraversa dal lato sbagliato di una porta.
- 6) Il motore si spegne e il pilota è nella situazione di piede a terra. (se il motore si spegne ma non cessa l'avanzamento del mezzo, non si incorre in penalità)
- 7) Il motore si spegne e una parte della moto è a contatto o con il suolo o con un ostacolo, salvo i pneumatici, in posizione di fermata.
- 8) Il manubrio della moto tocca il suolo.
- 9) Il pilota o la moto rompe, rimuove, o abbatte: un picchetto, una freccia, una fettuccia.
- 10) La moto o il pilota ricevono aiuto esterno.
- 11) Il motociclo effettua un incrocio della traiettoria nella zona.
- 12) La ruota posteriore supera la fine della zona prima della ruota anteriore.
- 13) La ruota anteriore riesce dall'inizio della zona.
- 14) Non superare la zona nel limite massimo del tempo concesso
- 15) Non passare attraverso una porta del proprio percorso, ovvero passare all'esterno di una porta segnalata
- 16) Passare attraverso una porta riservata ad una categoria diversa dalla propria, anche se percorsa in senso opposto
- 17) Rifiutarsi di percorrere una zona e presentarsi al giudice della zona
- 18) Il pilota o il suo meccanico modificano le difficoltà di una zona
- 19) Il meccanico entra in zona senza l'autorizzazione del Giudice di Zona
- e) Saltare una zona controllata (non seguire l'ordine cronologico delle zone):20 punti

La maggior penalizzazione ottenuta è l'unica che deve essere assegnata, salvo penalità supplementari.

- Il pilota o il meccanico contesta la decisione del Giudice di Zona:Cartellino Giallo
 - Rifiuto di abbandonare la zona, una volta fatto fiasco o scaduto il tempo, nel momento e per la strada indicata dal giudice di zona:5 punti supplementari
 - Infrangere le norme stabilite per la zona neutra (se esiste):5 punti supplementari
 - La perdita o non presentazione del cartellino segnapunti al cambio o a fine gara:10 punti
- Quando si attribuisce un punteggio, il beneficio del dubbio sarà sempre a favore del pilota.

Tutte le penalità attribuite dal Giudice di zona, confermate dal Regolamento Trial/R.P.

dal Direttore di Gara, sono considerate come un dato di fatto.

051.9.5 ESCLUSIONI

I comportamenti seguenti provocano l'esclusione del concorrente:

- a) Altri casi di condotta scorretta verso un Ufficiale di Gara per il pilota e meccanico;
- b) Guidare senza casco;
- c) Sostituzione del motociclo o parti punzonate;
- d) Equipaggiamento non conforme alle specifiche tecniche;
- e) Cambio di moto o di pilota durante la zona;
- f) Utilizzazione di pneumatici non autorizzati;
- g) Utilizzazione di carburante non autorizzato;
- h) Utilizzazione di sostanze vietate;
- i) Cambio di pettorale;
- l) Il pilota non riprende la gara dal punto dove l'ha abbandonata;
- m) Allenamento dentro le zone;
- n) Non rispettare le norme del Parco Chiuso;
- o) Partenza o arrivo oltre il tempo previsto dal R.P.;
- p) Manomettere il cartellino segnapunti;
- q) **Il pilota non si presenta al Giudice di zona per timbrare il cartellino segnapunti;**
- r) **togliere dalla moto il numero identificativo di gara;**
- s) **Due cartellini gialli durante la manifestazione.**
- t) Un pilota, che ad una competizione, non manifesta alcuna volontà di voler superare la zona controllata, così come il suo meccanico o un assistente di un altro pilota, sarà escluso dalla competizione e gli sarà ritirato il pettorale.

051.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Dovrà consegnarsi al pilota un cartellino segnapunti di materiale impermeabile, **controfirmato dal Commissario Sportivo prima della partenza della gara.**

Il pilota dovrà far timbrare il cartellino ad ogni zona e consegnarlo ai Giudici di zona quando gli sia chiesto e successivamente, dopo aver effettuato l'ultima zona, alla fine di ogni giro, al responsabile dei risultati nel più breve tempo possibile.

Quando si produca un errore sul cartellino da parte del Giudice di zona il metodo di correzione sarà di bucare tutti gli altri punteggi lasciando vuoto il punteggio valido.

Manomettere il cartellino segnapunti comporta l'esclusione.

051.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Ogni giudice responsabile della zona deve compilare il modulo riportante le penalità di tutti i piloti transitati in quella zona controllata.

Questo è l'unico documento ufficiale per le penalità assegnate.

E' obbligo dell'organizzazione controllare con questi documenti le penalità dei primi tre classificati di ogni classe, nonché di altri a discrezione del Commissario di Gara.

Le Tabelle dei Giudici di zona devono obbligatoriamente essere preventivamente firmati dal Commissario e dal Direttore di Gara.

051.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Il vincitore è il pilota che ha realizzato il minor numero di punti in accordo con l'art. 51.9.

Per figurare nella classifica finale della gara ed avere diritto al premio la moto deve avere effettuato la distanza totale del percorso con mezzi propri o del pilota a meno che gli organizzatori non autorizzino un altro tipo di assi-

stenza o permettano un taglio di percorso.

Le classifiche individuali dovranno essere per ogni classe o categoria del pilota, previste dal R.P. Le classifiche dovranno riportare i seguenti dati: numero di gara, cognome e nome, moto club, moto, categoria e classe, penalità per ogni giro, penalità per ritardo, penalità totali, piloti fuori tempo massimo all'arrivo.

Per le classifica di squadra verrà assegnato ad ogni Moto Club la somma dei punti di campionato (1° 25, 2° 20, 3° 16 ecc) acquisiti **dai primi tre** piloti licenziati tramite quel club nelle categorie previste.

051.11.1 CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATI E TROFEI

In ogni manifestazione titolata, vengono assegnati i seguenti punteggi:

25 punti al 1° classificato	7 punti al 9° classificato
20 punti al 2° classificato	6 punti al 10° classificato
16 punti al 3° classificato	5 punti al 11° classificato
13 punti al 4° classificato	4 punti al 12° classificato
11 punti al 5° classificato	3 punti al 13° classificato
10 punti al 6° classificato	2 punti al 14° classificato
9 punti al 7° classificato	1 punto al 15° classificato
8 punti al 8° classificato	

Il Campionato, per ciascuna classe, sarà ritenuto valido se la stessa sarà stata regolarmente costituita in almeno **la metà delle prove disputate.**

Non sono previsti scarti ai fini della stesura della classifica finale.

051.11.4 MEDIA PENALITÀ

La media dei punteggi per gara (punti: numero delle zone) non dovrebbe essere superiore a UNO per i primi tre classificati di ogni classe.

051.12 ARRESTO ANTICIPATO DELLA GARA

Se il Direttore di Gara arresta prematuramente una gara, (in casi eccezionali e per motivi di sicurezza) di comune accordo con il Commissario Sportivo, decideranno se considerarla nulla e non avvenuta o se i risultati e i premi siano quelli che lo stesso Direttore di Gara ritiene giustificati dalle circostanze.

051.13 EX AEQUO

051.13.1 EX AEQUO ALLA FINE DI UNA MANIFESTAZIONE

In caso di parità il pilota che abbia il maggior numero di zeri, sarà il vincitore. Se c'è ancora parità si considereranno il maggior numero di 1 poi di 2, poi di 3. In caso che persista parità, il pilota che avrà percorso la gara con il minor tempo, sarà il vincitore.

Nel caso che sussista ancora parità i piloti saranno accreditati dello stesso punteggio e della stessa posizione (per esempio se due piloti sono ex aequo al secondo posto i punti saranno attribuiti come segue: 1°- 25, 2°-20, 2°-20, 4°-13, 5°-11, 6°-10 etc.) ed eventuali premi assegnati a sorteggio.

051.13.2 EX AEQUO CAMPIONATO

Nel caso di ex aequo dopo l'ultima gara di campionato si conterà il maggior numero di primi posti, secondi ecc., se sussiste ancora parità si terrà conto della posizione ottenuta nell'ultima gara valida.

051.14 PREMIAZIONE

Sarà precisato sul Regolamento Particolare e deve essere costituita da oggetti, trofei, coppe, medaglie o diplomi ed altro materiale vario.

051.15 RECLAMI

I reclami devono essere presentati in conformità ai regolamenti vigenti ed alle eventuali norme riportate sul Regolamento Particolare della gara.

051.16 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Per il fatto di partecipare alla gara, il pilota attesta di conoscere i regolamenti della FMI, il presente regolamento, ed il R.P. della gara e si impegna ad osservarli.

051.17 RESPONSABILITA' E DANNI

Ogni partecipante è responsabile dei danni di qualsiasi natura arrecati nel corso della manifestazione da lui stesso, dal meccanico o altra persona che agisce per suo nome.

051.18 GIUDICI DI ZONA

Durante la manifestazione i giudici di zona dovranno portare in modo visibile il tesserino attestante l'idoneità dalla F.M.I. valido per l'anno in corso.

Il Direttore di Gara dovrà consegnare al Commissario Sportivo Delegato all'apertura delle Operazioni Preliminari, l'elenco dei nominativi e la dislocazione dei giudici di zona.

Il Commissario Delegato dovrà controllare il possesso di licenza e verificare l'identità del portatore di licenza.

CAPITOLO II°**CAMPIONATO ITALIANO TRIAL****CAMPIONATO ITALIANO TRIAL CADETTI**

Prove: n° 8

Date CIT: 13 Marzo, 3 Aprile, 1 Maggio, 15 Maggio, 12 Giugno, 7 Agosto, 4 Settembre, 9 Ottobre

Date CIT Cadetti: 1 Maggio, 15 Maggio, 7 Agosto, 4 Settembre

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Piloti ammessi: Internazionali, Senior Expert, Senior, Junior, Master e Cadetti

Immagine Campionato: la Federazione Motociclistica Italiana potrà demandare la gestione del Campionato Italiano Trial ad una ditta specializzata con modalità che verranno illustrate ai Moto Club organizzatori in una riunione appositamente convocata.

In tal caso l'accordo dovrà essere accettato dai suddetti Moto Club.

Contributo Federale:

- Euro 3.000 all'organizzatore di ogni prova CIT e CIT Cadetti (gare abbinate)
- Euro 2.000 all'organizzatore di ogni prova del CIT (gara senza abbinamento)

NORME GENERALI

Il Campionato Italiano Trial si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo I°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

052.1.1 NORME FMI PER GLI ORGANIZZATORI OBBLIGATORIE

Sarà cura del Moto Club organizzatore assicurarsi che la zona di partenza-paddock e le altre installazioni rispondono alle direttive descritte nella normativa obbligatoria per gli organizzatori, riportate da pag. ? a pag. ? e rispetto dell'ambiente a pag. ? - ?.

L'organizzatore nominerà una persona che sarà responsabile di queste norme durante la manifestazione.

052.1.3 PASS - PARCO CONDUTTORI PILOTI

I piloti riceveranno un pass – parco conduttori per accedervi.

052.1.4 PASS CASE ASSOCIATE

Le Case associate e i detentori di una licenza Costruttori Gruppo A – B – C riceveranno 3 pettorali permanenti per tutte le manifestazioni di Campionato Italiano Trial, inoltre si dovrà concedere loro uno spazio nel parco conduttori in accordo con la società di gestione immagine.

Le zone di accesso con i pettorali, sono definite a pag. ? ed a pag. ?.

052.3.1 DISTANZE

La lunghezza del percorso non dovrà superare i 15 km a giro.

La gara si svilupperà su 2 o massimo 3 giri.

052.3.2 SEGNALAZIONI

La gara dovrà essere segnalata con le frecce di direzione come si indica all'inizio della pagina seguente.

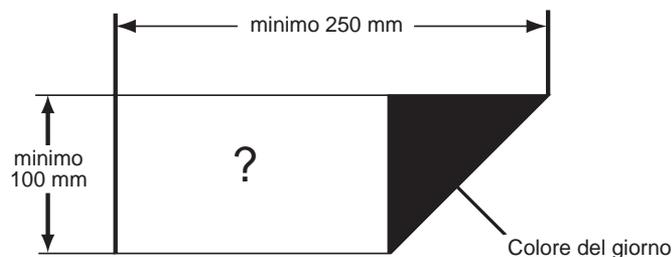
Nello spazio marcato ? si indicherà il numero della zona alla quale si dirigono i piloti. Tutte le frecce devono essere di materiale impermeabile.

per ragioni di sicurezza e ogni volta che sia possibile il percorso per gli spettatori sarà diverso da quello dei piloti.

Il percorso sarà segnalato il giorno prima **dell'inizio delle O.P.**

Il percorso segnalato dovrà essere strettamente seguito.

Un pilota che abbandoni il percorso lo dovrà riprendere dal punto dove l'ha abbandonato, pena l'esclusione.



052.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato sul R.P. per un totale di n. 30 (10 zone per tre giri oppure 15 zone per due giri.)

Ogni zona dovrà essere completamente separata dalle altre e di una lunghezza massima di 60 metri circa.

Per ragioni di sicurezza, si autorizzeranno zone di tipo indoor: previo assenso della FMI all'organizzazione, e purché siano realizzate con materiali naturali (pietre, tronchi, etc).

Una gara di Campionato Italiano sarà valida, se verrà effettuato almeno il 75% delle zone previste all'inizio.

Le zone dovranno essere visionate da un tecnico della FMI al giorno prima della manifestazione. Gli organizzatori sono obbligati a seguire le direttive richieste.

052.4.1 ZONA NEUTRA

Un corridoio dovrà essere previsto prima e **dopo** ogni zona.

Il corridoio: prima della zona; deve permettere ai piloti di starvi in fila e prepararsi per superare la zona, **dopo la zona; per ragioni di sicurezza.**

Il pilota sarà penalizzato con 5 punti supplementari se:

- Lascia la moto incustodita nella zona neutra e c'è la coda per effettuare la zona.
- Il meccanico porta la moto del pilota nella zona neutra.
- Il pilota riceve aiuto esterno.

052.4.3 ZONA DI OSSERVAZIONE

Dovrà essere previsto uno spazio segnalato da una doppia fettuccia che costituirà una barriera di separazione tra il pubblico e la zona. Soltanto gli Ufficiali di Gara i Meccanici, la stampa e i rappresentanti delle case potranno accedere a questo spazio. La dimensione della zona d'osservazione dovrà permettere il passaggio degli Ufficiali di gara, dei Meccanici e dei Giornalisti.

052.5 TEMPO E CONTROLLI

052.5.2 ORARIO DI PARTENZA

L'orario di partenza della manifestazione è riportato sul R.P. – ore 9.00

052.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva degli art. 051.5.2.1 e 052.9.1 sarà quello stabilito sul R.P. - ore 6 (sei) - più venti minuti penalizzato.

Ciascun pilota avrà a disposizione tutta la durata del tempo per effettuare il percorso.

Se un pilota parte in ritardo rispetto al suo orario di partenza, il nuovo tempo di partenza sarà determinato per calcolare il suo nuovo orario di arrivo.

Le penalità di tempo per la partenza in ritardo o per aver superato il tempo autorizzato sono riportate all'art.052.9.1.

052.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Il Controllo orario di partenza è situato alla zona partenza e i piloti partiranno da un podio.

052.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Il controllo orario di arrivo, chiaramente segnalato e molto visibile dovrà essere posto immediatamente dopo l'ultima zona.

052.5.5 TEMPO IN ZONA

Ogni pilota ha un tempo massimo di un minuto e mezzo per superare la zona, chi non vi riesce in questo tempo sarà penalizzato con 5 penalità.

Il tempo comincia a scorrere quando il mozzo della ruota anteriore supera la linea del "Inizio della zona".

Il tempo sarà controllato da un Giudice che userà un fischio per segnalare l'inizio dello scorrere del tempo. Se il pilota non ha superato la zona nel tempo previsto (un minuto e trenta secondi), il giudice farà un fischio lungo per segnalare il fiasco.

La decisione del Giudice responsabile del tempo deve essere considerata inappellabile.

052.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

L'organizzatore dovrà prevedere una visita alle zone, per i piloti, il giorno precedente alla gara, negli orari riportati nel R.P. - dalle ore 15.00 alle ore 17.00.

I piloti per visitare le zone all'interno, nell'orario indicato, dovranno indossare il pettorale del Campionato Italiano.

Il pilota che sarà trovato all'interno della zona, senza il pettorale, o fuori dell'orario stabilito, sarà multato di euro 60.

052.6.1 ZONA ALLENAMENTO

Deve essere prevista una zona di allenamento, segnalata e delimitata. L'organizzatore e il Direttore di gara non sono responsabili di eventuali incidenti in questa area.

052.7 AMMINISTRAZIONE

052.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Gli orari e i giorni sono riportati sul R.P. Il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 – 20.00.

Il giorno della gara, può essere accettato un pilota che telefonicamente, il giorno prima, ha dichiarato l'impossibilità di arrivare in tempo utile per le o.p. , per motivi di forza maggiore.

E' ammesso un ritardo massimo fino a 30 minuti, dietro penalità finanziaria di euro 60 Art.1 punto 6 RGD

Categoria	Classe cilindrata	Tipo zona	Colore percorso	Numero Zone totale	Fascia d'età
Internazionali *	fino a 500 cc.	A	Rosso	30	
Senior Expert	fino a 500 cc.	A	Rosso	30	1955 - 1987
Senior	fino a 500 cc.	B	Blu	30	1955 - 1987
Junior ***	fino a 500 cc.	C	Verde	30	1955 - 1987
Master	fino a 500 cc.	C	Verde	30	1935 - 1975
Cadetti	fino a 125 cc.	C	Verde	24	1985 - 1989
Cadetti	fino a 500 cc.	C	Verde	24	1976 - 1987
Cad. Femminile**	fino a 500 cc.	A	Rosso	18	1955 - 1993

* I piloti della categoria Senior Expert partecipano d'ufficio alla categoria Internazionali

** **Cadetto Femminile percorso e zone del C.I.JUNIORES (zone 6 x 3 - percorso rosso)**

*****classe aperta ai Cadetti, nelle gare non abbinata al Campionato Italiano**

052.7.1.1 PARTECIPAZIONE PILOTI STRANIERI

I piloti stranieri parteciperanno alla categoria Internazionali, previo Nulla Osta della FMN, acquisendo punti per la classifica finale dei Campionati Internazionali d'Italia. Al termine del campionato sarà vincitore un pilota italiano o straniero. Il Campionato, per essere valido, devono aver partecipato almeno cinque piloti stranieri.

Non è previsto nessun monte premi finale.

052.7.2 ACCETTAZIONE DELL'ISCRIZIONE

Per le gare di Campionato ci si iscrive tramite:

1) il sito www.italianotrial.it

2) il Comitato Trial

L'iscrizione per essere valida deve essere accompagnata dalla relativa tassa e inviata quindici giorni prima della manifestazione.

E' possibile iscriversi:

- a tutte le gare ad inizio anno;
- alle o.p. della gara precedente

052.7.2.2 MINIMO PARTECIPANTI

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa sarà annullata ed i piloti inseriti nella classe o categoria opportuna (vedi tabella Cap VIII art. 058.30 varie normative). In ogni caso, il punteggio di classifica di campionato sarà scorporato tra le due classi o categorie. (Es. Cadetti Oltre e 125 raggruppate; 1° Oltre 25 punti; 2° Oltre 20 punti; 3° 125 25 punti, 4° Oltre 16 punti, 5° 125 20 punti, ecc)

052.7.3 TASSA DI ISCRIZIONE

La tassa d'iscrizione per il pilota è riportata sul R.P.

- 60 Campionato Italiano Trial
- 30 Campionato Italiano Trial con motociclo Casa Associata
- 50 Campionato Italiano Cadetti, Cadetti Femminile
- 25 Campionato Italiano Cadetti, Cadetti Femminile con motociclo casa associata

Per il meccanico (se ammesso) la tassa d'iscrizione è la stessa che paga il pilota.

052.7.4 PETTORALI

Ad ogni partecipante sarà rilasciato un numero fisso per tutto il campionato. Ai concorrenti che hanno preso punti nel Campionato Italiano dell'anno precedente, sarà assegnato un numero corrispondente alla posizione finale. I pettorali saranno consegnati alla prima prova e custoditi dal conduttore per tutta la durata del campionato.

In caso di dimenticanza o smarrimento, sarà comminata una penalità finanziaria di euro 60, da pagare in sede di O.P. al Commissario Sportivo.

Il pettorale, davanti e dietro, dovrà essere sempre completamente visibile per tutta la gara.

052.7.6 INTERVALLO DI PARTENZA

I piloti partiranno uno ogni minuto primo.

052.7.7 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato a sorte.

Ogni pilota estrarrà a sorte il proprio ordine di partenza durante le Verifiche amministrative. L'organizzazione deve garantire che i piloti non possano vedere l'ordine di partenza.

L'ordine di partenza per gruppi è: Master, Cadetti 125, Cadetti Oltre, Junior, Senior, Senior Expert-Internazionali

L'organizzatore dovrà esporre, al termine delle O.P., nella bacheca l'orario di partenza di tutti i concorrenti.

052.7.8 BRIEFING DIRETTORE DI GARA

Il giorno prima della gara, alle ore 18.00 il D.d.G. terrà una breve riunione, dove illustrerà tutte le informazioni per il buon andamento della manifestazione.

052.8 TECNICA

052.8.3 FONOMETRICA

Prima della gara si potrà avere una prova fonometrica.

Le moto che non superano questo controllo potranno fare le modifiche necessarie perché la prova possa essere superata, fino ad un massimo di tre tentativi.

Una volta superato il controllo sarà punzonato il silenziatore.

Il livello di rumore massimo fissato per una moto da trial è riportato al regolamento tecnico art. 058.23.

052.8.4 PUNZONATURA

Tutti i motocicli devono essere esaminati per un controllo tecnico prima della gara, i piloti che non presenteranno il proprio motociclo non saranno ammessi alla partenza.

Alla verifiche saranno punzonate le sotto elencate parti del motociclo.

Parte	Punzonatura	Numero	Disposizione punzonatura
Telaio	Vernice o adesivo inamovibile	1	Lato destro del canotto sterzo
Carter Motore	Vernice o adesivo inamovibile	1	Lato destro del carter motore
Silenziatore	Vernice o adesivo inamovibile	1	solo se prevista fonometrica

La punzonatura è limitata a questi tre pezzi solamente, in caso non sia prevista la prova fonometrica il silenziatore non sarà punzonato.

Il numero del pilota deve essere scritto nell'adesivo o sulla vernice.

Terminato il controllo tecnico preliminare, l'organizzatore apporrà sul parafrangente anteriore di tutte le motociclette un adesivo con un numero identificativo corrispondente al numero del pilota. Le dimensioni di quest'adesivo deve essere di cm 8 x 8. I piloti che toglieranno quest'adesivo saranno esclusi.

Se un silenziatore punzonato si deteriora accidentalmente e la moto è troppo rumorosa il pilota può sostituirlo, ma dovrà comunicarlo al Direttore di Gara alla fine del giro.

Tutte le moto cui è stato sostituito il silenziatore dovranno fare un controllo fonometrico a fine gara.

I motocicli devono essere presentati alle Operazioni Preliminari privi di precedenti punzonature.

La sostituzione di un elemento punzonato o la trasgressione di queste normative sono rigorosamente vietate, pena l'esclusione dalla classifica.

052.8.5 RESPONSABILITÀ DEL PILOTA

Il pilota firmerà un documento durante la verifica tecnica certificando che le parti sono state punzonate correttamente.

052.8.7 PARCO CHIUSO

Alla mattina della gara le moto devono essere dentro il parco chiuso entro le ore 8.30 ed al termine della gara (subito dopo la consegna del cartellino). Il regime di parco chiuso di arrivo decade dopo la premiazione o al massimo 30 minuti dopo l'ultimo pilota arrivato.

Non consegnare la moto al parco chiuso comporta:

- al mattino prima della gara, presentazione dopo le 8.30, multa di 60 – Art. 1 punto 7 RGD;
- al termine della gara – Esclusione - Art. 3 punto 13 RGD

052.9 PENALIZZAZIONI

052.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Per ogni minuto di ritardo alla partenza1 punto

Più di 20 minuti di ritardo alla partenzaesclusione dalla gara

Per ogni minuto di ritardo all'arrivo1 punto

Più di 20 minuti di ritardo all'arrivoesclusione dalla classifica

052.9.4 CARTELLINO GIALLO

Ogni Capo Zona sarà dotato di un Cartellino Giallo (formato A6)

Il Cartellino Giallo sarà mostrato al pilota o meccanico che si rifiutano di ri-

spettare le istruzioni del Giudice di Zona o si comportano in maniera scorretta in una sezione.

Il Capo Zona compilerà una copia del formulario "Notifica Cartellino Giallo" ed invierà queste informazioni al Direttore di Gara, durante la gara e in ogni modo prima possibile.

Il Direttore di Gara, esaminerà il caso e deciderà su eventuali sanzioni per la gara e per il futuro.

052.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

052.11.2 CLASSIFICHE CAMPIONATO

Il Campionato, per ciascuna classe, sarà ritenuto valido se la stessa sarà stata regolarmente costituita in almeno **la metà delle prove disputate**.

Non sono previsti scarti ai fini della stesura della classifica finale.

052.11.3 CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO DI CLUB

Il Campionato Italiano di Club: 1° Senior Expert – Senior; 2° Cadetti, è abbinato alle gare di Campionato Italiano Trial e Cadetti. Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno. Agli effetti del Campionato Italiano sarà assegnato ad ogni Moto Club la somma dei punti acquisiti nel Campionato Italiano individuale dai **primi tre** piloti licenziati tramite quel Club nelle categorie Senior Expert - Senior e Cadetti.

Alle gara di Campionato Italiano Trial, le squadre vengono iscritte d'ufficio.

052.11.4 CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO INDUSTRIA

Il Campionato Italiano Trial **INDUSTRIA** è abbinato alla categoria **Senior Expert**. Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno.

Agli effetti del Campionato Italiano sarà assegnato ai piloti della categoria **Senior Expert** i punti di Campionato (25,20,16,13,11,ecc.)

Alle gara di Campionato Italiano Trial, le **INDUSTRIE** vengono iscritte d'ufficio, queste per partecipare alla classifica devono essere in regola con l'affiliazione alla FMI

052.14 PREMIAZIONE

I premi gara dovranno essere un minimo di tre per i piloti di ogni categoria, classe e Squadra, **mentre per l'industria al primo classificato**.

Il monte premi per la classifica finale del Campionato Italiano Trial è previsto dalle Norme Generali.

052.14.1 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI

Per la cerimonia di consegna dei premi si raccomanda di installare un podio ben decorato e ben visibile dal pubblico. I primi tre classificati (minimo) di ogni categoria devono ricevere un premio (trofeo/coppa etc). Questa cerimonia si dovrà svolgere al massimo 15 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente in forma ufficiosa.

L'ordine della premiazione deve essere: **1° Master, 2° Cadetti 125, 3° Cadetti Oltre, 4° Junior, 5° Senior, 6° Squadre, 7° Senior Expert + Industria (primo classificato), 8° Internazionali**.

L'organizzazione dell'ultima gara di campionato deve prevedere anche la premiazione (simbolica) dei primi tre classificati del Campionato Italiano di ogni categoria, compresa Internazionali e di Club.

052.14.2 MULTA PER NON PARTECIPAZIONE

E' obbligatoria la presenza dei primi tre classificati di ogni categoria e classe alla premiazione e alla conferenza stampa pubblica. In caso di assenza senza il preventivo benestare del Direttore di Gara al pilota sarà applicata un'ammenda di 120; in caso di recidiva l'ammenda potrà essere aumentata fino a 500.

L'obbligo della presenza al podio decade un'ora dopo il termine della manifestazione.

CAPITOLO IV°

TROFEO CENTRO SUD

Prove: n° 8

Date: 20 Marzo, 10 Aprile, 24 Aprile, 22 Maggio, 5 Giugno, 19 Giugno, 11 Settembre, 18 Settembre

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Contributo Federale: 1.300 all'organizzatore di ogni prova.

Esclusione: sono esclusi dal Trofeo Centro Sud tutti i licenziati appartenenti alle seguenti regioni dell'area Nord: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto.

Ammessi: Senior, Junior, Master, Cadetti, Cadetti Femminile, Juniores e Territoriale

Abbinamento: è ammessa l'abbinamento con una gara regionale.

Esempio: se è organizzata una gara del Trofeo Centro Sud nel Lazio è possibile inserire a calendario regionale una gara territoriale valida per il Campionato Laziale.

NON è ammessa invece la concomitanza tra una gara del Trofeo Centro Sud e una gara territoriale da svolgersi in un'altra regione dell'area Centro Sud.

L'abbinamento comporta il rispetto della normativa nazionale.

NORME GENERALI

il Trofeo FMI Centro Sud si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo I°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

054.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato nel R.P.: totale n° 24 per le categorie Super, Cadetti, Cadetti Femminile, Master e territoriali Juniores totale n. 18 in circuito chiuso

054.5 TEMPO E CONTROLLI

054.5.2 ORARIO DI PARTENZA

L'orario di partenza della manifestazione è riportato sul R.P.

054.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva dell'art. 051.5.2.1 sarà riportato sul R.P.: massimo 5 ore e 30 minuti primi + **20 minuti di penalizzazione**; 4 ore per gli JUNIORES.

Ciascun pilota avrà a disposizione tutta la durata del tempo per effettuare il percorso.

054.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Gli orari e il giorno sono riportati sul R.P. dalle ore 8 alle 9.30

054.7.1.1 LICENZE – CATEGORIE E CLASSI PERCORSI – FASCE D'ETÀ

Per partecipare alle gare valide del Campionato Italiano Centro Sud, i piloti devono essere in possesso di una licenza rilasciata dalla FMI per l'anno in corso.

Sono esclusi dal Trofeo tutti i licenziati appartenenti alla seguenti regioni dell'area nord:

Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, e Triveneto.

Le Categorie e Classi, i percorsi, i tipi di zona e le fasce di età sono:

Categoria	Cl. cilindrata	tipo zona	colore percorso
Super (Senior e Junior)	fino a 500 cc.	A	Rosso
Cadetti	fino a 500 cc.	B	Blu
Promo A	fino a 500 cc.	B	Blu
Promo B	fino a 500 cc.	C	Verde
Promo C	fino a 500 cc.	C	Verde (Giallo)

Juniores con marce
Juniores monomarcia

054.7.2.2 MINIMO PARTECIPANTI

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa sarà annullata ed i piloti inseriti nella classe o categoria opportuna (esclusi, Juniores fino a 50 cc. e Juniores monomarcia, per loro minimo tre partecipanti - vedi tabella Cap VIII art. 058.30 varie normative)

054.7.3 TASSA DI ISCRIZIONE

E' riportata sul Regolamento Particolare.

30 Trofeo Centro Sud

Juniores: Gratis

054.7.4 PETTORALI

E' obbligatorio indossare il pettorale fornito dagli organizzatori ai piloti.

Le dimensioni dei pettorale sono riportate nel Regolamento tecnico.

Il pettorale deve essere visibile per tutta la gara.

054.7.7 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio.

Ogni pilota estrarrà personalmente il proprio ordine di partenza durante le Verifiche amministrative.

L'organizzatore, al termine delle O.P., dovrà esporre nella bacheca l'orario di partenza di tutti i concorrenti.

L'ordine di partenza per gruppi è stabilita sul R.P.: Super, Cadetti, Promo A, Promo B e Promo C, JUNIORES mono, JUNIORES con marce.

054.12.3 CLASSIFICHE DI CLUB CAMPIONATO ITALIANO CENTRO SUD

Il Trofeo Centro Sud di Club è abbinato alle gare del Centro Sud.

Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno. Agli effetti del Trofeo Centro Sud sarà assegnato ad ogni Moto Club la somma dei punti acquisiti nel Trofeo Centro Sud individuale dai piloti licenziati tramite quel Club nelle varie categorie e classi.

CAPITOLO V°**CAMPIONATO ITALIANO JUNIORES**

Prove: n° 4

Date: 1 maggio, 15 Maggio, 7 Agosto, 4 Settembre

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Abbinamento: il **CAMPIONATO ITALIANO JUNIORES** si svolge in abbinamento al **Campionato Italiano Trial e Cadetti**

NORME GENERALI

Il **Campionato Italiano Trial Juniores** si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo I°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

055.3 PERCORSO

Il percorso di gara deve effettuarsi su un circuito chiuso e non accessibile al pubblico.

055.4 NUMERO DI ZONE

Stabilite sul Regolamento Particolare per un totale n. 18

055.4.3 ZONA DI OSSERVAZIONE

Dovrà essere previsto uno spazio segnalato da una doppia fettuccia che costituirà una barriera di separazione tra il pubblico e la zona. Soltanto gli Ufficiali di Gara, i Meccanici, la stampa potranno accedere a questo spazio. Le dimensioni della zona d'osservazione dovrà permettere il passaggio degli Ufficiali di gara, dei Meccanici e dei Giornalisti.

055.5 TEMPO E CONTROLLI**055.5.2 ORARIO DI PARTENZA**

L'orario di partenza della manifestazione è riportato sul R.P.

055.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Stabilito sul Regolamento Particolare: massimo 4 ore

055.7 AMMINISTRAZIONE**055.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI**

Gli orari e i giorni sono riportati sul R.P. - Il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00 e il giorno della gara dalle ore 7.30 alle ore 9.00.

055.7.1.1 LICENZE – CATEGORIE E CLASSI TIPO DI ZONA – FASCIA DI ETÀ

Per partecipare al Campionato Italiano JUNIORES, i piloti devono essere in possesso della licenza Juniores rilasciata dai Comitati Regionali della FMI.

Le Categorie e Classi, tipo di zona (differenziazioni) e fasce di età sono:

<i>Categoria</i>	<i>cilindrata</i>	<i>tipo zona</i>	<i>colore</i>	<i>fascia età</i>	
Juniores A Expert	Open	A	Rosso	1996-1989	09-16 anni
Juniores A	fino a 80 cc	A	Rosso	1992-1989	13-16 anni
Juniores B	fino a 80 cc	B	Blu	1996-1992	09-13 anni
Juniores C	monomarcia	C	Verde	*1998-1995	07-10 anni

* minimo 7 anni (età compiuta).

055.7.2.2 MINIMO PARTECIPANTI

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di tre piloti alla partenza, la stessa sarà annullata ed i piloti inseriti nella categoria opportuna.

055.7.3 TASSA DI ISCRIZIONE

Il diritto di iscrizione per il pilota sarà riportato sul R.P.

Campionato Italiano JUNIORES 20

Per il meccanico (se ammesso) la tassa d'iscrizione è di 10.

055.7.5 MECCANICO

Sul Regolamento Particolare sarà dichiarato se i meccanici sono ammessi.

Se il meccanico è permesso, dovrà seguire le indicazioni del seguente arti-

colo e dell'art. 051.7.5 e pagare la relativa tassa d'iscrizione.
 Ogni pilota può essere seguito da un meccanico per tutta la gara.
 Il meccanico, con lo stesso numero del pilota, è autorizzato ad entrare nella zona quando il suo pilota è impegnato nella stessa, sempre che sia invitato dal Giudice di Zona ad entrarvi, per ragioni di sicurezza.
 Qualunque contravvenzione a questa norma sarà penalizzata con 5 punti.
 Il pilota può essere assistito in qualsiasi punto del percorso per riparare la motocicletta.
 Il meccanico deve avere un pettorale con lo stesso numero del pilota che assiste, ma di colore diverso.
 Il meccanico deve essere in possesso di tessera FMI tipo A per l'anno in corso.

055.7.7 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio.
 Ogni pilota estrarrà personalmente il proprio ordine di partenza durante le Verifiche amministrative.
 L'organizzatore, al termine delle O.P., dovrà esporre nella bacheca l'orario di partenza di tutti i concorrenti.
 L'ordine di partenza per gruppi è: JUNIORES A Expert, JUNIORES A, JUNIORES B e Monomarcia

055.8.1 MOTOCICLI

Suddivisi in:
 - con cambio a marce
 - Monomarcia o con variatore automatico di velocità.

CAPITOLO VII°

REGOLAMENTO TRIAL INDOOR

057.1 DEFINIZIONE DI TRIAL INDOOR

Il trial indoor è una gara che si svolge su un'area delimitata in cui l'abilità dei piloti costituisce la base dei risultati.
 Sono predisposte su quest'area delle "zone controllate" artificiali o naturali che prevedono penalità per gli errori in cui i piloti avessero ad incorrere.

057.2 ISCRIZIONI

Le iscrizioni dovranno essere inviate al Moto Club organizzatore come stabilito nelle norme generali. Se il numero delle iscrizioni è limitato, il numero massimo e il sistema di selezione, dovrà essere dichiarato sul R.P.

057.3 PERCORSO

Il percorso deve svilupparsi entro un'area recintata e sarà composto da zone controllate. Il trial si svolgerà su 2 giri. Durante la manifestazione solo il pilota o i piloti che vanno a realizzare la zona potranno stare all'interno. Gli altri piloti devono restare nel posto indicato dal Direttore di Gara.

057.4 TEMPO

Si dovrà assegnare un tempo massimo per la realizzazione di un giro, un gruppo di zone o una zona. Se si assegnerà un tempo massimo per la manifestazione questo dovrà essere indicato sul R.P.

057.5 PROVE

Le prove non sono obbligatorie; in caso di qualifiche sarà autorizzata una sessione di prove permettendo ad ogni pilota di provare le zone.

057.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio, a meno che non sia riportato sul Regolamento Particolare un altro sistema. I piloti partiranno individualmente o a gruppi di 2.

057.7 SELEZIONE

Il numero dei piloti e il sistema di selezione per il 2° giro dovrà essere riportato sul Regolamento Particolare.

057.8 ASSISTENZA TECNICA

In caso di incidente meccanico, il pilota è autorizzato a cambiare la motocicletta.
 Il pilota avrà 5 minuti di tempo per la riparazione della motocicletta su totale della gara.
 Le condizioni per effettuare le riparazioni saranno precisate sul Regolamento Particolare.

057.9 MECCANICO

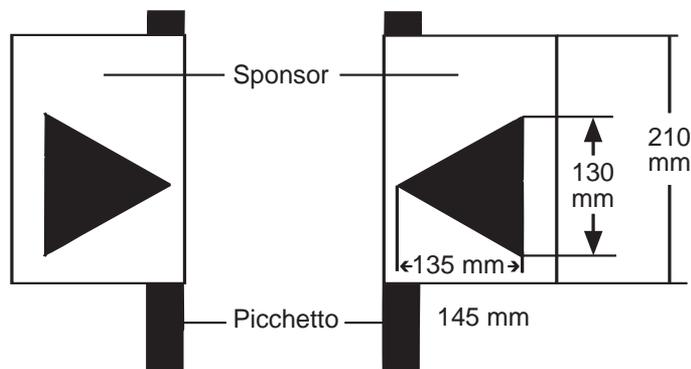
Solo il meccanico del pilota che effettua la zona potrà restare all'interno della recinzione della manifestazione. Gli altri meccanici dovranno rimanere nel luogo indicato dal Direttore di Gara.

057.10 ZONE

Le zone dovranno essere numerate consecutivamente.
 Il motociclo è considerato entrato in zona quando l'asse della ruota anteriore ha passato il segnale "IN" della zona ed uscito quando l'asse della ruota anteriore ha superato il segnale "FIN" della zona.
 Il numero delle zone dovrà essere specificato sul Regolamento Particolare.

057.11 DELIMITAZIONE E SEGNALE DELLE ZONE

La zona controllata deve essere chiaramente delimitata.
La larghezza di una porta dovrà essere come indicata nella figura:



Tutte le dimensioni
sono minime

In questo caso il pilota deve passare dentro la porta.
Le linee di Inizio e di Fine zona dovranno essere indicate.
Nelle zone dove l'altezza dell'ostacolo è superiore a 1,5 metri la larghezza minima dello stesso dovrà essere di 90 cm.

057.12 PENALIZZAZIONI

057.12.1 TEMPO

Se si ha un tempo massimo, sul Regolamento Particolare dovrà essere prevista la penalizzazione per ogni pilota finalizzata al tempo (un punto ogni 30 secondi).

057.12.2 FALLI

Condotta scorretta verso un Ufficiale di Gara: Esclusione
Beneficiario di un'assistenza esterna
senza autorizzazione specifica: Esclusione
In una zona:

- Percorso netto: 0 punti
- Un piede o appoggio della moto: 1 punto
- Due piedi o appoggio della moto: 2 punti
- Tre piedi o appoggio della moto: 3 punti
- Più di tre piedi o appoggio: 5 punti
- Fiasco: 5 punti

Nell'attribuzione delle penalità, il beneficio del dubbio sarà sempre a favore del pilota.

Sarà tenuto conto della maggiore penalità per il pilota nella zona.

Nelle zone di velocità (parallelo) saranno date delle penalità supplementari:
Il pilota ha terminato primo 0 punti
Il pilota ha terminato secondo +1 punto
Se i due concorrenti arrivano con lo stesso tempo e con lo stesso punteggio si ripeterà la zona

Se i due piloti commettono fiasco 0 punti per ciascun concorrente
Il massimo delle penalità assegnate nelle zone di velocità (parallelo) sarà di 5 punti.

057.13 PENALITÀ ECONOMICHE

Imposte dal Commissario Sportivo Delegato, su indicazioni del Direttore di Gara, saranno pagate direttamente all'organizzatore:

Un pilota non può finire la prova per guasto meccanico e dispone di una sola motocicletta: Ammenda max del 50% del premio

057.14 DEFINIZIONI

057.14.1 PIEDE A TERRA

Sarà considerato "Piede a terra" qualunque parte del corpo che tocca il suolo o si appoggia ad un ostacolo, con la moto in movimento o ferma.

057.14.2 APPOGGIO DELLA MOTOCICLETTA

Sarà considerato "appoggio" qualsiasi parte della moto (ad eccezione delle ruote e del blocco motore), che tocca un ostacolo.

057.14.3 FIASCO

Saranno considerate come "Fiasco" le seguenti definizioni:

- La motocicletta è ferma (motore spento), quando il pilota è nella condizione di "piede a terra"
- Il pilota scende dalla moto.
- La moto supera un limite, non importa con quale ruota se a contatto con il suolo, o la motocicletta passa inequivocabilmente una delimitazione prima che il mozzo della ruota anteriore abbia superato il segnale di fine della zona.
- Il pilota o la sua motocicletta rompe, piega o abbatte una segnalazione, prima che il mozzo della ruota anteriore abbia superato il - Fin della zona.
- La motocicletta o il pilota ricevono aiuto esterno.
- Il mozzo della ruota anteriore esce dall'In.
- Il manubrio della moto tocca il suolo.
- Arresto del motore e il pilota è con un piede a terra.
- Arresto del motore con contatto al suolo, di una qualsiasi parte della moto, ad eccezione dei pneumatici.

057.15 EQUIPAGGIAMENTO DELE MOTO

Le manifestazioni di Trial Indoor, sono aperte ai motocicli descritti al Capitolo VIII° - Regolamento Tecnico.

Le motociclette partecipanti ad un indoor non sono obbligate ad avere il faro, né clacson, né contachilometri e non è necessario che siano immatricolate.

057.16 EQUIPAGGIAMENTO PILOTI

Indossare un casco, conforme al Regolamento Tecnico, è obbligatorio.

Ciascun pilota dovrà indossare un pettorale indicando il numero e il nome del pilota. Il pettorale potrà indicare il nome dello sponsor della manifestazione.

Le condizioni concernenti il pettorale, sponsor, logo debbano essere chiaramente specificate nel Regolamento Particolare. Tutti i piloti che posso provare un conflitto di interesse che esiste tra lo sponsor della manifestazione e il proprio sponsor, devono informare gli Organizzatori sul bollettino d'iscrizione.

L'organizzatore può offrire un pettorale con un altro sponsor della manifestazione e autorizzare il pilota a partecipare. La decisione finale spetta agli organizzatori. E' proibito cambiare il pettorale durante la manifestazione, pena l'esclusione.

057.17 CLASSIFICHE

Sarà stilata una classifica unica per ogni manifestazione indipendente dal tipo di licenza o della cilindrata del motociclo.

I risultati sono determinati in base alla somma totale delle penalità. Il pilota che avrà totalizzato il minor numero di punti sarà il vincitore. In caso di parità come discriminante sarà effettuata una prova tra i pari merito.

057.18 RICOMPENSE

Eventuali ricompense in denaro dovranno essere dichiarate sul Regolamento Particolare.

057.19 RECLAMI

Tutti i reclami devono essere presentati in conformità ai regolamenti vigenti ed alle norme stabilite dal regolamento particolare della gara, accompagnati da una cauzione, rimborsabile in caso di reclamo fondato.

057.20 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Per il solo fatto di partecipare alla gara, il pilota attesta di conoscere i regolamenti della F.M.I., il presente regolamento ed il R.P. della gara e s'impegna ad osservarli.

057.21 RESPONSABILITA' E DANNI

Ogni partecipante è responsabile dei danni di qualsiasi natura arrecati nel corso della manifestazione da lui stesso o da altra persona che agisce in suo nome.

057.22 OBBLIGHI DELL'ORGANIZZAZIONE

Predisporre uno spazio riservato alle case di assistenza, purché queste siano in regola con il versamento della tassa prevista.

Rilascio di n° 2 pass per le macchine o furgoni (uno per il pilota ed uno per l'eventuale mezzo meccanico).

Rilascio di n° 5 pass per ogni pilota iscritto che partecipa alla gara.

CAMPIONATO ITALIANO TRIAL INDOOR

Prove: n° 5

Date: 19 Marzo, 30 Maggio, 6 Luglio, 30 Luglio

Contributo federale: 2.000

NORME GENERALI

Il Campionato Italiano Trial Indoor si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Indoor Capitolo VII°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

057.23 NORMATIVA

I piloti che vorranno partecipare alle manifestazioni dovranno esclusivamente appartenere alle categorie Junior - Senior - Expert; i piloti delle categorie Cadetti e Master che vorranno partecipare dovranno contattare ed ottenere l'autorizzazione dal Comitato Trial.

Potranno intervenire i piloti stranieri che partecipano alle gare fuori classifica (come C.I. open).

Il numero minimo di piloti ammessi è di sei; il numero massimo è di dieci.

Se alla manifestazione partecipano piloti stranieri il numero minimo di piloti ammessi alla gara è di otto.

E' necessario che il numero dei piloti partecipanti alla manifestazione sia specificato sul Regolamento Particolare.

Alle date previste per il campionato italiano indoor non vi devono essere in concomitanza gare o dimostrazioni cui partecipano piloti di categoria Junior, Senior o Expert.

I primi sei piloti in classifica dopo la prima prova, saranno iscritti d'ufficio alle altre gare.

Alla prima prova di Campionato Trial Indoor, si farà una selezione di tutti i piloti iscritti. I selezionati parteciperanno di diritto alle restanti prove del CI Indoor.

Accedono di diritto al CI Indoor i primi 3 piloti classificati del CI Trial *indoor* 2004, il 1°classificato del CI *outdoor* 2004, sei piloti fissi e tre riserve.

Il numero massimo di piloti stranieri ammessi alla gara è di tre.

Le prove delle zone prima della gara sono *proibite*.

Il montaggio delle zone deve avere termine almeno tre ore prima dell'inizio della manifestazione.

Tutte le manifestazioni si svolgono in due manche.

Alla prima manche partecipano tutti i piloti qualificati e/o invitati.

Alla seconda manche partecipano i piloti in numero come specificato su R.P.

Tutte le gare si svolgeranno con il sistema del play-off.

Quando i piloti sono sei la finale sarà a tre piloti; quanto i piloti sono più di sei la finale sarà a quattro piloti. Se i piloti stranieri sono più di uno (due o tre) alla finale si andrà in cinque piloti.

La partenza avrà luogo come segue:

Prima prova di campionato

PRIMA MANCHE: *Primo gruppo:* per sorteggio di tutti i piloti con esclusione dei piloti ammessi d'ufficio e dei piloti stranieri
Secondo gruppo: per sorteggio piloti ammessi d'ufficio; gli eventuali piloti stranieri partiranno alla fine.

SECONDA MANCHE: i piloti partiranno in ordine inverso alla classifica della prima manche.

Seconda prova di campionato e successive

PRIMA MANCHE: *Primo gruppo:* i piloti che non hanno partecipato alle prove precedenti ed i piloti che non occupano i primi tre posti in classifica

Secondo gruppo: per sorteggio i piloti che occupano i primi tre posti nella classifica provvisoria del CI Indoor più i piloti stranieri.

SECONDA MANCHE: i piloti partiranno in ordine inverso alla classifica della prima manche.

RIMBORSO SPESE

I conduttori riceveranno dagli organizzatori un rimborso spese che sarà stabilito nella riunione organizzativa di inizio anno.

Il rimborso spese sarà consegnato a cura dell'organizzazione alla fine della manifestazione, dietro regolare ricevuta da parte del pilota.

I piloti stranieri non percepiranno nessun "rimborso spese" e saranno oggetto di un ingaggio con un trattativa a parte con l'Organizzazione.

NORME GENERALI

- i piloti ammessi di diritto a tutte le manifestazioni che non possano partecipare ad una gara dovranno comunicarlo all'organizzazione almeno tre giorni prima della gara stessa pena una multa di 500.

- i piloti di riserva non devono prendere parte ad altre manifestazioni nei giorni in cui si svolgeranno prove di CI Indoor.

CAPITOLO VIII°

NORME OBBLIGATORIE PER GLI ORGANIZZATORI

PERCORSO

058.8 ZONE

058.8.1

Con riferimento alla sicurezza, la difficoltà e la lunghezza delle zone, un tecnico della FMI dovrà ispezionarle come segue:

Campionato Italiano Trial - Campionato Italiano Cadetti – Campionato Italiano JUNIORES: il giorno precedente alla manifestazione

Per l'ispezione alle zone, l'organizzatore dovrà mettere il materiale e il personale a disposizione del tecnico incaricato a visionare le zone. Eventuali variazioni alla zona, dovranno essere fatte immediatamente.

Il tecnico alla fine della visita, redigerà un rapporto sul lavoro svolto.

058.8.2

Al fine di rendere spettacolare la disciplina, le zone dovranno essere raggruppate e con facile accesso per il pubblico.

058.8.3

Al fine di assicurare un buon andamento della manifestazione, (senza dare fastidio ai partecipanti) le strade di accesso alle zone per il pubblico dovranno essere chiaramente segnalate, e, ogni volta che sarà possibile, utilizzare un percorso alternativo per i piloti.

058.8.4

Per permettere ai piloti di attendere l'ingresso in una zona senza difficoltà, si dovrà creare un corridoio abbastanza largo e rimanere libero davanti alla zona, solo il pilota è autorizzato a toccare la moto in questo corridoio.

058.8.5

All'esterno della zona (zona di osservazione), dovrà essere previsto uno spazio per i meccanici, i giornalisti e i rappresentanti delle case.

058.9 CONTROLLI AMMINISTRATIVI E TECNICI

I controlli amministrativi e tecnici dovranno avvenire come segue:

Campionato Italiano: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00

Campionato Italiano Cadetti: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00

Campionato Italiano Centro Sud: il giorno della gara dalle ore 7.30 alle ore 9.30

Campionato Italiano JUNIORES: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00 e il giorno della gara dalle ore 7.30 alle ore 9.00

Un locale attrezzato per la segreteria di gara con telefono, fax, macchina da scrivere, computer, fotocopiatrice, modulistica e cancelleria per la manifestazione.

058.10 ORARIO DI PARTENZA

E' riportato sul R.P. secondo il seguente prospetto:

Campionato Italiano Trial e Cadetti alle ore 09.00

Trofeo Centro Sud: alle ore 10.00

Campionato Italiano JUNIORES: alle ore 09,30

058.11 PUNTO DI PARTENZA

La partenza deve avvenire in un posto centrale della località scelta per la

manifestazione.

- I piloti dovranno partire da un palco di partenza. Si dovrà predisporre dei monitor TV per le informazioni al pubblico. Un impianto microfonico dovrà essere installato per chiamare i piloti prima della partenza.
- Il punto di partenza dovrà essere decoroso adeguato all'importanza della manifestazione.
- Il punto di partenza dovrà permettere ai partecipanti di non confondersi con gli spettatori.
- Una bacheca sulla quale saranno affisse tutte le informazioni per i piloti, dovrà essere installata al lato del punto di partenza. Sulla bacheca dovranno essere affissi i seguenti comunicati: la lista dei partecipanti, l'orario di partenza, i risultati provvisori di campionato o di gara, l'ora ufficiale, le decisioni del Direttore di Gara etc.
- Il tabellone dei risultati dovrà essere installato in maniera ben visibile e fornire delle informazioni chiare.

058.12 PARCO CONDUTTORI

Il parco conduttori dove avere:

- a) Una superficie orizzontale;
- b) Una superficie sufficiente;
- c) Una superficie asfaltata o di natura tale da permettere il traffico dei veicoli con qualsiasi tempo;
- d) Lo spazio del parco, distribuito in modo razionale in base alle dimensioni dei veicoli dei piloti e delle singole case. Le auto private dei piloti e dei meccanici non saranno ammessi nel parco conduttori.
- e) Al lato del parco conduttori un parcheggio per le vetture private dei piloti, meccanici, case e giornalisti.
- f) Delle vie d'accesso e di circolazione dovranno permettere ai veicoli di uscire in ogni momento dal parco conduttori;
- g) Delle installazioni sanitarie separate per gli uomini e le donne comprendenti WC e docce;
- h) Un approvvigionamento d'acqua potabile e corrente;
- i) Dei contenitori d'immondizia in numero sufficiente;
- j) Un contenitore per gli oli usati e lubrificanti;
- k) Un luogo specifico per il lavaggio delle moto;
- l) Un'illuminazione notturna;
- m) Una bacheca sulla quale saranno indicate tutte le informazioni necessarie.

Il parco conduttori dovrà essere aperto il giorno prima della manifestazione, al Sabato mattina entro le ore 10.00.

Una persona responsabile del parco conduttori e del funzionamento in generale dovrà essere presente.

Il parco conduttori dovrà essere in una zona abitata ed avere dei servizi pubblici nelle vicinanze: Ospedale, Supermercato, Farmacia, Stazione di Servizio, etc.

058.13 ZONA D'ALLENAMENTO

Una zona d'allenamento di una grandezza adeguata al livello della manifestazione, dovrà essere prevista, possibilmente nei pressi del parco conduttori.

La caratteristica dovrà corrispondere alle zone utilizzate per la manifestazione o se non possibile, potrà essere con ostacoli naturali o artificiali. Questa zona deve essere chiaramente delimitata e il suo accesso segnalato.

E' raccomandato che questa zona sia tracciata almeno tre giorni prima (venerdì) della manifestazione.

E' vietato usare questa zona per la manifestazione.

058.14 PARCHEGGIO PER I GIORNALISTI, LE AUTORITÀ E GLI UFFICIALI DI GARA

Un parcheggio riservato per i giornalisti, le autorità e gli Ufficiali di gara deve essere previsto.

058.15 UFFICIO STAMPA

Una stanza esclusivamente per la stampa, deve essere prevista con le seguenti installazioni: tavolo, sedie, macchina per scrivere, computer, telefono, fotocopiatrice e telefax.

Una persona facente parte dell'organizzazione e capace di utilizzare i macchinari deve essere presente.

058.16 INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Le informazioni seguenti devono essere incluse nel Regolamento Particolare:

- Una lista di Alberghi con i prezzi e la loro ubicazione;
- Una pianta delle principali vie d'accesso del luogo della manifestazione e la posizione esatta del parco conduttori;
- La località e la distanza dei mezzi pubblici (Aereo-Treno, bus) più vicini.

058.17 BACHECA COMUNICATI

Una bacheca dovrà essere installata ben visibile all'ingresso del Parco Conduttori dal giorno di apertura, con le seguenti informazioni:

Una cartina della città che indichi i seguenti luoghi: ospedale pronto soccorso-centro medico, posta, telefoni, Polizia Municipale, Carabinieri, Supermercati e Uffici turistici.

Al momento opportuno informazioni seguenti: elenco piloti iscritti, orario di partenza, risultati provvisori etc.

058.18 PREMI

Per tutte le gare i premi dovranno essere, come minimo, tre premi per ogni classe.

Un ricordo della manifestazione, se possibile, per tutti i concorrenti.

Un particolare riguardo per le categorie JUNIORES.

058.19 CERIMONIA DI PREMIAZIONE

Per il Campionato Italiano Trial la cerimonia di consegna dei premi dovrà svolgersi nella zona di partenza/arrivo a partire dai 15 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.

La Cerimonia dovrà essere all'altezza di un Campionato Italiano. (podio, altoparlante, etc)

E' raccomandato per la cerimonia d'installare un podio con le decorazioni e ben visibile dal pubblico. I tre primi piloti dovranno ricevere un premio (Trofeo, Coppa etc.) degno di un Campionato Italiano.

Conferenza stampa: i tre primi piloti, oltre a quelli invitati dal Direttore di Gara, dovranno presenziare una breve conferenza stampa subito dopo la cerimonia di premiazione.

058.20 RICONOSCIMENTO DEI GIUDICI DI ZONA

I giudici di zona dovranno portare un'uniforme (pettorale, cappello, combinato, etc.) per essere riconosciuti dai piloti.

I giudici di zona dovranno essere abilitati per svolgere la loro funzione, dovranno avere il tesserino rilasciato dalla Federazione Motociclistica Italiana.

I Giudici di zona a fine gara dovranno restare a disposizione del Direttore di Gara in caso di reclami.

058.21 PUNTO DI ASSISTENZA SANITARIA

Dovrà essere conforme al codice sportivo Medico.

058.22 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI SIMBOLICA

ALL'ULTIMA PROVA DI CAMPIONATO

L'organizzatore dell'ultima prova del Campionato Italiano o di Trofeo deve prevedere una premiazione simbolica dei primi tre piloti classificati nel Campionato Italiano o Trofeo di ogni categoria e classe.

058.23 TABELLONE DEI RISULTATI

Esposizione di un tabellone alla zona partenza/arrivo riportante la categoria e la classe, il nominativo del pilota, il numero di gara, Moto Club di appartenenza, Moto, e le rispettive penalità per ogni giro e il totale.

Il tabellone deve essere sufficientemente grande e leggibile a distanza dal pubblico.

L'area di fronte al tabellone dei risultati dovrà essere delimitata. (transenne, birilli, fettuccia)

058.24 CRONOMETRISTI

Dovrà essere previsto una sala per i cronometristi per la gestione delle classifiche.

Prevedere una persona per coordinare le informazioni tra gli organizzatori e i Cronometristi. Il locale dovrà essere vicinissimo alla partenza e a fianco alla Segreteria/Direzione Gara, dotato di tavolo e linea elettrica indipendente per il computer.

058.25 PETTORALI

058.25.1 ZONE DI ACCESSO

	Percorso	Zona	Zona d'osservazione	Tabellone	Verifiche Tecniche
Pilota	X	X	X	X	X
Meccanico	X	X*	X		
Case	X		X		
Giudice di Zona		X**	X**		

X Libero accesso

X* Solamente se il pilota (con il numero del pettorale uguale al pilota) sta per entrare nella zona e il Giudice di zona lo autorizza ad entrare.

X** Solamente per la zona assegnata

058.25.2 COLORI

Pilota: fondo bianco e numero di colore: Rosso per i Senior Expert, Blu per i Senior e Verde per gli Junior, Master e Cadetti

Meccanico: colore Blu con numero bianco

Giudice di zona: colore libero ma differente dai precedenti, con riportato il numero della zona.

058.25.3 CASE ASSOCIATE

Le case associate FMI, entro la prima gara dell'anno, riceveranno n° 3 pettorali.

I pettorali saranno di colore differente; rispetto ai piloti e meccanici.

I numeri saranno diversi, al fine di identificare chi indossa il pettorale; il rappresentante della casa associata, al termine delle O.P., indicherà al Commissario Sportivo Delegato i nominativi di coloro che indossano i pettorali e le rispettive tessere FMI di tipo A.

I pettorali saranno consegnati alla prima prova del Campionato Italiano Trial

e lasciati per tutto il campionato alla casa associata. Alla fine del Campionato dovranno essere riconsegnati alla FMI Comitato Trial. L'uso del pettorale al di fuori delle gare di Campionato Italiano Trial è vietato. Il pettorale deve essere indossato da piloti maggiorenni.

058.25.4 PASS E ZONE D'ACCESSO

Vedi tabella a pag. ?

058.26 DIRITTI E DOVERI DI UN MECCANICO

058.26.1 DOVERI

Il pilota e il suo meccanico devono firmare una dichiarazione che il pilota è responsabile delle azioni del suo meccanico.

Il meccanico deve, quando è su una moto e con il pettorale, portare gli stivali, dei pantaloni lunghi e un casco in conformità al Regolamento Tecnico, Annesso Trial.

Il meccanico dovrà portare il pettorale fornito dall'organizzatore con un numero uguale a quello del suo pilota, ma di colore differente. Questo pettorale non è trasferibile e deve essere portato unicamente dal meccanico iscritto. Dovrà portare il numero di gara sul retro del casco.

La moto del meccanico deve essere conforme al Codice della strada.

Se l'organizzatore vuole controllare i documenti della moto del meccanico, questa dovrà essere fatta prima della manifestazione, si procederà per una verifica tecnica preliminare. Quanto sopra deve essere dichiarato sul Regolamento Particolare. Il meccanico deve accettare questo controllo.

058.26.2 DIRITTI

Il meccanico può seguire il suo concorrente su tutto il percorso in rispetto delle norme degli organizzatori.

Il meccanico può riparare la moto del suo assistito durante il percorso di gara o cambiare i pezzi non punzonati.

Il meccanico potrà entrare nella zona controllata, solamente nel momento in cui il suo pilota è nella zona, dietro autorizzazione del Giudice di Zona (ragioni di sicurezza)

Il meccanico può tenere la moto del suo concorrente su tutto il percorso, ad eccezione della zona neutra.

Il meccanico può entrare nella zona controllata, per la sicurezza del suo pilota, su autorizzazione del Giudice di Zona.

058.26.3 LIMITAZIONI (OPERAZIONI NON CONSENTITE)

Il meccanico non sarà autorizzato ad entrare nella zona (dentro le delimitazioni), a meno che il Giudice di Zona non lo inviti a farlo (per sicurezza).

Non sarà autorizzato a utilizzare la zona d'osservazione, se il suo pilota non sta affrontando la zona.

Non può spingere la moto del pilota lungo il percorso, mentre questo è in gara. Non potrà circolare con la moto del suo pilota, né sul percorso, né sulle zone, quando il pilota è in gara. Non potrà spingere la moto, né tenere la moto del suo pilota nella zona neutra.

Non potrà tenere il cartellino segnapunti del proprio pilota.

Non potrà modificare il percorso della zona controllata, spostare la fettuccia o frecce.

Non potrà discutere con il Giudice di zona per il punteggio assegnato al proprio pilota.

Non è autorizzato a sostituire il pilota alla premiazione.

058.27 VARIE NORMATIVE

058.27.1 TROFEO MONOMARCA

Le case costruttrici o gli importatori, associati alla FMI che intendono istituire

un Trofeo Monomarca, dovranno presentare richiesta alla FMI entro il 30 Ottobre **2004**.

Il Regolamento del Trofeo dovrà essere presentato per l'approvazione entro il 30 ottobre **2004**.

Non potrà essere divulgato prima dell'approvazione.

Prove: n° 6

Date: da definire.

Richieste: le richieste da parte dei Moto Club dovranno pervenire alla FMI nelle modalità della circolare Manifestazioni **2005**.

Calendario: sarà la FMI in comune accordo con la casa organizzatrice a stilare il calendario.

Tassa Iscrizione Trofeo: La tassa è di 1.000 e deve essere versata alla FMI entro il 30 Gennaio **2005**.

058.27.2 MOUNTAIN TRIAL (MOTOALPINISMO)

Questo tipo di manifestazione viene considerata tale con le seguenti caratteristiche:

Percorso fuoristrada panoramico,

Nessuna classifica,

Premio per tutti i partecipanti

Riconoscimento a tutti i partecipanti

Assistenza e guide del Moto club organizzatore,

Aperta a tutti gli affiliati alla F.M.I.

Motociclo da Trial o motoalpinismo.

Regolamento Particolare da fare approvare da: Co.Re. se manifestazione regionale o CTSN se nazionale.

058.27.3 INDOOR A CARATTERE DI "DIMOSTRAZIONE"

Sono considerate "dimostrazioni" le manifestazioni indoor che NON abbiano:

- Classifica
- Premi ai piloti
- Rilevamento delle penalità allo scopo di stilare una classifica
- Pubblico pagante
- partecipazione massima di n° 6 piloti, di cui massimo tre della categoria Senior (non sono ammessi i Senior Expert
- Svolgimento su più giorni

La richiesta di questo tipo di manifestazione deve essere formalizzata presso la FMI CTSN o Delegazione Regionale o Provinciale a seconda della competenza, tramite compilazione di un apposito regolamento particolare.

058.27.4 STAGE TRIAL

N° prove: Massimo 8 Stage in due periodi, da effettuarsi minimo su due giornate.

I Moto Club interessati devono richiedere l'organizzazione di uno stage, come qualsiasi altra manifestazione.

Il Moto Club richiederà l'organizzazione di uno stage dovrà occuparsi di:

- preparare le zone di allenamento;
- avere personale sufficiente per una collaborazione sulle zone;
- prenotare un unico albergo per i piloti che invieranno la propria adesione con relativa tassa;
- preoccuparsi del pasto diurno con convenzione;
- avere sempre presente una autoambulanza;
- compilare ed inviare il r.p. approvato ai moto club interessati;
- supporto di segreteria.

Il Tecnico sarà fornito e speso dalla FMI.

Conduttori ammessi: Cadetti, Junior, Territoriali, JUNIORES, Master e Soci FMI.

Contributo federale: 1.000 per ogni stage.

058.27.5 PROMOZIONI MINITRIAL (RAGAZZI DA 7 A 16 ANNI)

Date: Libere.

I Moto Club interessati devono richiedere l'organizzazione di una promozione, come una qualsiasi manifestazioni nei termini della presente circolare.

Compiti dell'organizzazione:

- 1) Divulgare l'iniziativa.
- 2) Reperire un' area per la promozione (piazza).
- 3) Raccogliere i nominativi dei partecipanti e comunicarli alla FMI tramite posta elettronica, prima dell'inizio delle prove.
- 4) Avere le autorizzazioni degli enti.

La FMI Comitato Trial fornirà:

- 1) n° 100 locandine e n° 300 volantini.
- 2) Tecnico federale a disposizione per le prove.
- 3) n° 3 moto per le prove; fornite dalla Case motociclistiche.
- 4) Assicurazione dei partecipanti a copertura delle prove.
- 5) Materiale promozionale da distribuire ai partecipanti (Gadget).
- 6) Struttura federale (tenda, tavolino, ostacoli, caschi).

Contributo federale: in base ai partecipanti

- fino a 10 partecipanti 150;
- fino a 20 partecipanti 300;
- fino a 30 partecipanti 500;
- oltre 30 partecipanti 750.

058.30 RAGGRUPPAMENTO CATEGORIE

Nel caso dover raggruppare le Categorie per l'art. 051.7.2.2 Minimo partecipanti, si deve seguire la seguente tabella:

Categorie	SUPER	CADETTI	PROMO A	PROMO B	PROMO C
Sotto-categorie	Senior Junior	Cadetti Oltre Cadetti 125 Cadetti Femm.	Master Esperti	Major	Amatori Veterani
Difficoltà zona	ROSSE	BLU	BLU	VERDI	VERDI

058.31 ISCRIZIONI E TASSE

Individuali

- 60 Campionato Italiano Trial
- 30 Campionato Italiano Trial con motociclo Casa Associata
- 50 Campionato Italiano Cadetti, Cadetti Femminile
- 25 Campionato Italiano Cadetti, Cadetti Femminile con motociclo casa associata
- 25 Campionato Italiano Trial Centro Sud
- 25 Trofei nazionali
- 20 Campionato Italiano JUNIORES
- 40 Gare internazionali di un giorno
- 60 Gare internazionali di due giorni
- 70 Gare Internazionali di tre giorni

058.32 CLASSIFICHE GARA

Per motivi di uniformità: la "gestione classifiche" delle gare nazionali devono essere fatta con il programma approvato dal Comitato Trial.

Per le gare regionali si "consiglia" usare il "programma trial" a disposizione di tutti i cronometristi d'Italia.

Il programma prevede in automatico la gestione della classifica di Campio-

nato.

I cronometristi vengono liquidati con la normativa riportata sull'Annuario FMI (rimborso chilometrico, pasto e diaria)

058.33 ATTIVITA' TERRITORIALE

058.33.1 CALENDARI REGIONALI IN BASE A QUESTE INDICAZIONI:

Area Nord: In concomitanza con le manifestazioni del Trofeo FMI Centro Sud e date libere.

Area Centro Sud: In abbinamento alla gara del Trofeo Centro Sud che si svolge in regione.

Non è consentito organizzare una gara regionale in concomitanza con una prova del Trofeo FMI Centro Sud anche se si svolge in un'altra regione.

058.33.2 GARE INTERNAZIONALI PROTETTE DA CONCOMITANZE

- 1) **26 e 27 Febbraio 2005** Due Giorni della Brianza Moto Club Monza
- 2) **26,27 e 28 Agosto 2005** Tre Giorni della Valtellina Moto Club Valtellina

058.33.3 CONCOMITANZE

VIETATE

Sono espressamente vietate le concomitanze con le seguenti gare:

- 1 – **09-10/07** CAMPIONATO DEL MONDO - prova Italiana
- 2 – **02-03/07** CAMPIONATO EUROPEO - prova Italiana
- 3 – **25/09** TRIAL DELLE NAZIONI - prova unica
- 3 – NAZIONALI TITOLATE: Campionati Italiano, Campionato Italiano Cadetti, Campionato Italiano Centro Sud, Trofei Monomarca, che prevedono la partecipazione delle stesse categorie.

058.33.4 REGOLAMENTI E CALENDARI REGIONALI

Prima di essere pubblicati devono avere l'approvazione della CTSN Roma, con particolare riferimento a:

1. Concomitanze
2. Categorie e Classi
3. Differenziazione delle zone (colore del percorso)

058.33.5 CATEGORIE E DIFFERENZIAMENTO ZONE

Per uniformare in tutta Italia le categorie e classi, si devono rispettare le seguenti indicazioni:

<i>Categoria</i>	<i>colore percorso</i>
Super (Senior e Junior) **	Rosso
Cadetti Unica (Oltre, 125 e Femminile) **	Blu
Promo A (Master e territoriali Esperti)**	Blu
Promo B (territoriali Major)	Verde
Promo C (territoriali Amatori, Veterani ed Esordienti)**	Giallo
JUNIORES	libera

Le categorie con gli asterischi ** possono essere sdoppiate SOLO se le sottocategorie sono tali che alla prima gara di Campionato Regionale abbiano un numero uguale o superiore a 20 piloti partenti.

Esempio:

1. La Categoria Super per essere sdoppiata, dovrà avere alla prima gara 20 o più piloti PARTENTI della categoria SENIOR e 20 o più piloti nella categoria JUNIOR.
2. La Categoria Promo A, per essere sdoppiata, dovrà avere alla prima gara 20 o più piloti PARTENTI della categoria Promozionali Esperti e 20 o più piloti PARTENTI nella categoria Master.

Nel caso che, avvenga quanto sopra, il colore delle differenziazioni dovrà rimanere uguale e le categorie verranno denominate 1 o 2 a secondo della sottocategoria.

Nelle regioni dove non si raggiunge il minimo dei partecipanti (Art. 051.7.2.2

minimo partecipanti (cinque) si deve adottare la tabella all.art 058.30 Raggruppamento delle categorie, mentre per la premiazione finale di Campionato Regionale, è facoltà del Comitato Regionale premiare tutte le sottocategorie, esempio: Categoria Cadetti Unica (premiatura finale dalla Oltre, 125 e Femminile) .

058.33.6 DEFINIZIONE CATEGORIE

Promo ESPERTI: è un ex pilota nazionale o un pilota che si diverte affrontando passaggi impegnativi.

Promo MAJOR: è un pilota d'esperienza, ma che non si vuole cimentare nelle zone impegnative.

Promo VETERANI: in età compresa tra 41 e 50 anni, ha esperienza e si vuole divertire.

Promo AMATORI: in età compresa tra 14 e 40 anni e si vuole divertire avendo accesso a zone facili.

Promo ESORDIENTI: è colui che inizia, al primo anno di attività agonistica.

058.33.8 CLASSIFICHE FINALI CAMPIONATO REGIONALE

Dovranno essere comunicate alla FMI Comitato Trial Roma al termine dei Campionati.

PREMI

058.34 PREMI DI MERITO TRIAL

A chiusura dei campionati nazionali e regionali di tutte le specialità, in occasione della premiazione di fine anno vengono assegnati dei premi di merito, così suddivisi (qualora il pilota interessato non fosse presente, senza giustificato motivo, il premio verrà incamerato dalla FMI)

Campionato Italiano Trial - **9.250**

	Expert	Senior	Junior	Master	Indoor
1°	750	750	750	750	750
2°	600	600	600	600	600
3°	500	500	500	500	500
tot.	1.850	1.850	1.850	1.850	1.850

Campionato Italiano Cadetti - **2.250**

	cl. 125 cc.	Cl Oltre	Cl. Femminile
1°	300	300	300
2°	250	250	250
3°	200	200	200
tot.	750	750	750

058.35 PASSAGGI DI CATEGORIA 2004 - 2005

Passaggi d'Ufficio

Campionato	posizione	passaggio a:
Da Senior	1°	a Senior Expert
Da Junior	1°	a Senior
Da Master	1°	a Senior
Da Cadetti Oltre	1°-2°-3°	a Junior
Da Cadetti 125	1°-2°-3°	a Cadetti Oltre ** (se in regola con il CdS)

DEROGHE: su richiesta alla CTSN, valutate caso per caso.

Passaggio su richiesta:

(entro il 30 Dicembre 2005 alla CTSN)

Da Promozionale a Master, Cadetti, Junior, Senior

Da Cadetti a Junior , Senior

Da Junior a Master, Senior, Senior Expert

Da Senior a Master, Senior Expert

058.36 RETROCESSIONI

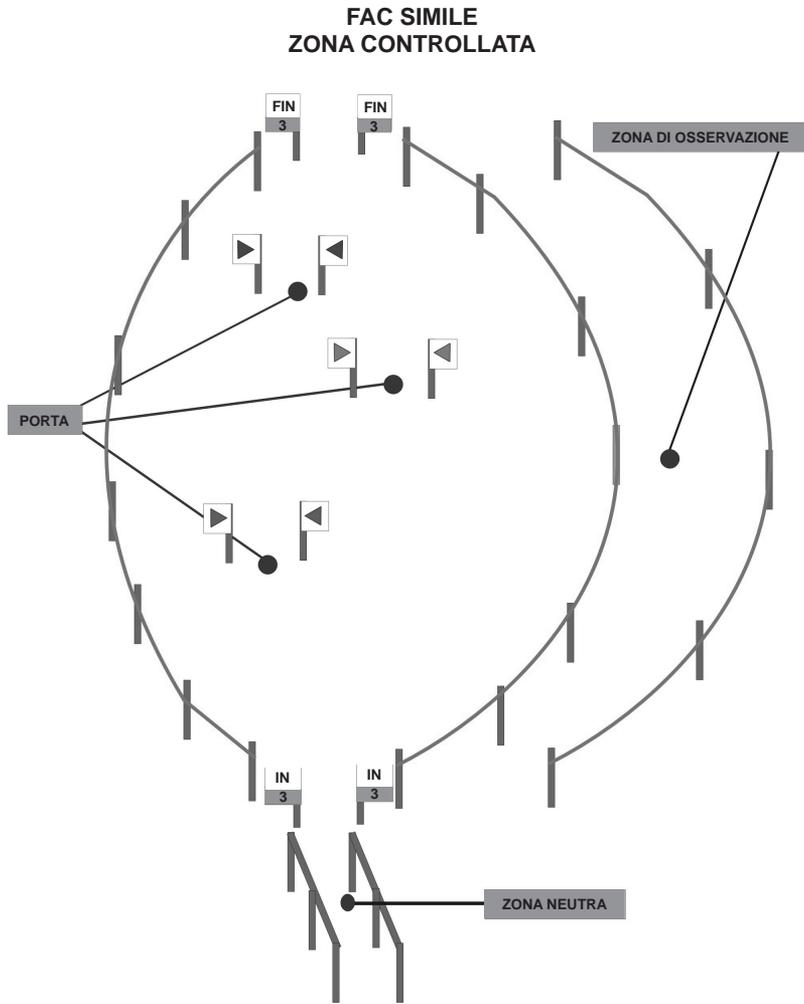
I piloti trial cadetti, Junior e Senior potranno retrocedere ad una licenza Territoriale solo dopo due anni di sospensione dell'attività sportiva, mentre non potranno retrocedere ad altra categoria di licenza nazionale senza l'autorizzazione del Comitato Trial.

I conduttori trial potranno passare alla categoria Master purchè rientrino nella fascia d'età.

058.37 EX PILOTI INTERNAZIONALI

Tutti i piloti che negli anni passati hanno ottenuto punti nel Campionato del Mondo ed Europeo, anche se ne gli ultimi anni non hanno staccato nessun tipo di licenza, possono rientrare, a loro scelta, nella categoria Senior Export o Master.

FAC SIMILE
TABELLA GIUDICE DI ZONA



Zona N°..... Data.....

N° Gara	Penalità				N° Gara	Penalità			
	1° Giro	2° Giro	3° Giro	Note		1° Giro	2° Giro	3° Giro	Note
1					51				
2					52				
3					53				
4					54				
5					55				
6					56				
7					57				
8					58				
9					59				
10					60				
11					61				
10					62				
13					63				
14					64				
15					65				
16					66				
17					67				
18					68				
19					69				
20					70				
21					71				
22					72				
23					73				
24					74				
25					75				
26					76				
27					77				
28					78				
29					79				
30					80				
31					81				
32					82				
33					83				
34					84				
35					85				
36					86				
37					87				
38					88				
39					89				
40					90				
41					91				
42					92				
43					93				
44					94				
45					95				
46					96				
47					97				
48					98				
49					99				
50					100				
Giudice responsabile					N° Licenza Giudice di Zona				

Firma Direttore di Gara

.....

Firma C.S.D

.....

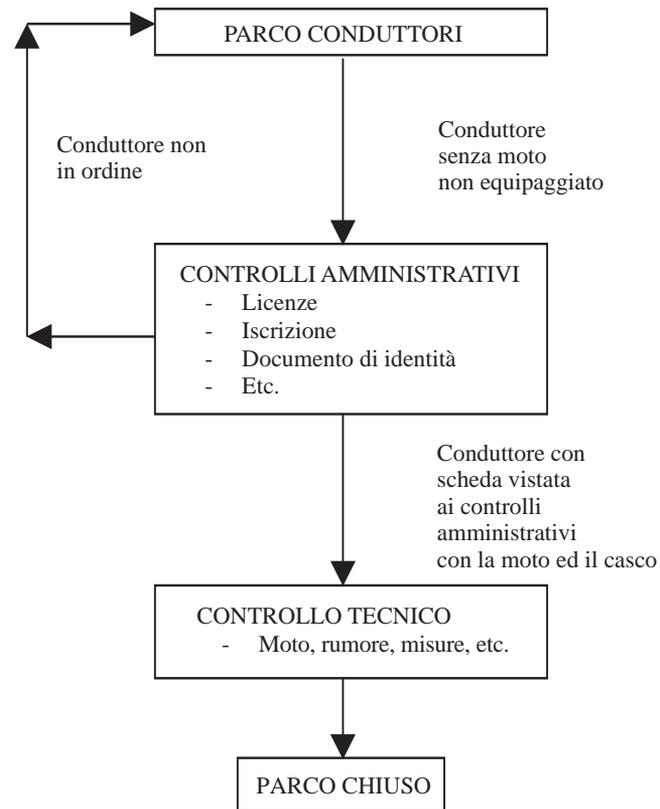
FAC SIMILE
CARTELLINO PENALITA'

MOTO CLUB ITALIA						
N° Pettorale				Giro		
0	1	2	Z	3	5	5*
			1			
			2			
			3			
			4			
			5			
			6			
			7			
			8			
			9			
			10			
			11			
			12			
			13			
			14			
			15			
Totale Punti				Categoria		
Orario						
Partenza				Arrivo		

Cartellino:

Il cartellino, compilato con il numero del conduttore ed il numero di quale si riferisce, deve essere vistato dal C.S.D. al momento della consegna al conduttore.
 Deve essere resistente all'acqua, su carta plastificata o altro material equivalente e di colore diverso ad ogni giro.
 Deve essere raccolto durante la gara in ordine di giro e di numero.

SEQUENZA DELLE OPERAZIONI PRELIMINARI



REGOLAMENTO TECNICO

MOTOCICLI - GENERALITÀ

059.1 - DEFINIZIONE

Viene definito motociclo un veicolo avente meno di quattro ruote, la propulsione di un motore e destinato al trasporto di una o più persone, una delle quali lo conduce. Tutte le ruote devono essere a contatto del suolo, eccetto in casi momentanei ed in certe circostanze eccezionali.

059.2 – CATEGORIE E GRUPPI

Categoria:

GRUPPO A1: MOTOCICLI: veicoli a due ruote traccianti sul terreno una sola traccia (motocicli "Solo")

059.3 – COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

Tutti i motocicli "Solo" (Gruppo A) devono essere costruiti in modo da consentire al guidatore il completo controllo del veicolo.

059.4 - CLASSI

Le categorie sopra descritte e le classi che figurano qui di seguito possono partecipare a tutte le competizioni. I gruppi sono divisi in classi secondo la cilindrata del motore e cioè:

GRUPPO AL - TRIAL

Classe da oltre fino a Senior, Junior, Master, Cadetti e Territoriali 50 cc. 500 cc.

059.5 - MISURA DELLA CILINDRATA

MOTORE ALTERNATIVO, CICLO "OTTO"

La capacità di ciascun cilindro del motore viene calcolata mediante la formula geometrica che dà il volume di un cilindro; il diametro è rappresentato dall'alesaggio e l'altezza dallo spazio percorso dal pistone tra il suo punto morto superiore e quello inferiore:

cilindrata: $(D^2 \times 3,1416 \times C = D^2 \times C \times 0,7854) / 4$

ove D = alesaggio del cilindro

e C = corsa del pistone

Nell'eseguire le misurazioni si rileveranno i suddetti valori a 1/10 di mm. (a motore freddo); se con tale tolleranza il limite di cilindrata della classe in questione viene superato occorrerà procedere ad una nuova rilevazione dei dati al 1/100 di mm.

059.6 - SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione, qualunque sia il metodo utilizzato, è vietata in tutte le manifestazioni.

Un motore a due o quattro tempi che rientra in una delle classi riconosciute (calcolando la cilindrata del motore), non verrà considerato sovralimentato nel caso in cui la cilindrata del cilindro motore aggiunta alla capacità totale dei dispositivi di miscelazione del carburante non superi la cilindrata massima della classe in questione.

059.7 - MARCA DEL MOTOCICLO

Quando un motociclo viene realizzato da due costruttori, su di esso deve apparire il nome di entrambi nel seguente ordine:

1) nome dei fabbricanti del telaio;

2) nome del fabbricante del motore.

Questa norma si applica qualora non vi siano coinvolti interessi commerciali.

SPECIFICHE DEI MOTOCICLI

059.8 - PRESCRIZIONI GENERALI

Le prescrizioni generali qui di seguito riportate si applicano a tutti i veicoli dei gruppi sopra citati nelle manifestazioni nazionali, sempre che non vengano emanate disposizioni diverse nei Regolamenti Particolari delle gare.

059.9 - PARTE CICLISTICA

Per tutte le motociclette è proibito l'uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone oscillante. L'impiego di viti e bulloni in lega di titanio è autorizzato.

059.10 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Il dispositivo di avviamento è obbligatorio.

059.11 - CARTER COPRICATENA

Su tutti i tipi di motociclo deve essere installato un copricatena al pignone dell'albero secondario.

059.12 - COMPLESSO DI SCARICO

a) I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore. L'estremità del tubo di scarico per una distanza minima di 30mm. Deve essere orizzontale e parallelo (tolleranza $\pm 10^\circ$) all'asse longitudinale del motociclo (con tolleranza di $\pm 10\%$).

b) L'estremità del tubo di scarico di un motociclo, non deve sporgere oltre la tangente verticale del pneumatico posteriore (vedi figg. allegate).

c) Sui silenziatori devono avere impressi gli estremi dell'omologazione ministeriale.

059.13 - MANUBRI

a) La larghezza dei manubri non deve essere inferiore a 600 mm. e massimo 850 mm.

b) Le estremità del manubrio devono essere chiuse con un materiale solido o ricoperte di gomma.

c) La riparazione per saldatura dei manubri in lega leggera è proibita.

059.14 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Per tutti i motocicli le leve di comando del freno anteriore e della frizione devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro di 19 mm.

Questa sfera deve essere parte integrante della leva: può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.).

Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su un perno indipendente.

Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggia piede deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggia piedi è piegato o deformato.

059.15 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

Il comando del gas deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.

I motocicli devono essere equipaggiati di un interruttore (botone di arresto del motore) facilmente accessibile sul manubrio.

059.16 - POGGIAPIEDI

a) Le estremità dei poggia piedi devono essere arrotondate con un raggio minimo di 8 mm. se non sono pieghevoli o gommate.

b) I poggia piedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla

posizione normale e una protezione integrale di un raggio di almeno 8 mm deve trovarsi all'estremità del poggia piede (vedi diagramma D).

059.17 - FRENI

Tutti i motocicli del gruppo "A", devono essere muniti di almeno due freni efficaci, uno su ogni ruota, che funzionino indipendentemente.

059.18 - PARAFANGHI

- 1) I parafanghi sono obbligatori e devono oltrepassare lateralmente il pneumatico da ciascun lato.
- 2) Il parafango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza;
- 3) L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango anteriore fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, non deve essere superiore a 20° .
Allo stesso modo, l'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità anteriore del parafango anteriore fino al centro delle ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, deve essere compresa tra 45° e 60°.
- 4) Il parafango posteriore deve coprire almeno 80° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafango fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro di questa, non deve superare i 60° (vedi fig. D)

059. 19 - CARENATURE

Non sono ammesse carenature

059. 20 - PNEUMATICI E CERCHI

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg./ cm² e ad una sezione dei pneumatico situata a 90° dal suolo.

Ogni modifica al cerchio od ai raggi di una ruota integrale (presso fusa, stampata, colata ecc.) od ai suoi componenti così come sono forniti dal fabbricante, o ad un cerchio tradizionale scomponibile solo che per i raggi, fermi o bulloni di sicurezza, è vietata, salvo che per viti di sicurezza utilizzate alcune volte per ancorare il pneumatico al cerchio; se a questo scopo, il cerchio è modificato, i bulloni, le viti, ecc. devono essere fissati.

A) PENUMATICI PER I MOTOCICLI DA TRIAL

La larghezza totale del pneumatico quando è montato, non deve essere superiore a 115 mm. La profondità del profilo (A) non deve superare 13 mm misurati ad angolo retto, rispetto alla superficie di rotolamento; tutti i blocchi devono avere la stessa profondità (vedi Diagramma D bis)

Gli spazi tra i blocchi non devono superare i 9,5 mm a traverso il pneumatico (B) 13 mm nella direzione della circonferenza (C) normalmente disponibili nel commercio,.

Lo spazio tra i blocchi esterni (D bis) non deve superare 22 mm.

Lo spazio trasversale alla banda di rotolamento (E) non deve essere inteso completamente attraverso il pneumatico misurato ad angolo retto dall'asse del pneumatico (il pneumatico deve avere lo stesso aspetto se viene invertito e, in principio, deve essere conforme al diagramma D bis).

Sono autorizzati solo i pneumatici normalmente disponibili in commercio al dettaglio o all'ingrosso per una utilizzazione sulle strade pubbliche.

059. 21 - LUCI, DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE, TACHIMETRO, PUNZONATURE PER I MOTOCICLI DA TRIAL

- a) I motocicli ed il loro equipaggiamento devono essere conformi alle norme per la circolazione stradale come immatricolati.
- b) Il generatore elettrico deve funzionare normalmente sia durante la com-

petizione che ai controlli di fine gara. Le connessioni elettriche devono essere mantenute.

- c) I motocicli devono essere presentati alle operazioni preliminari privi di precedenti punzonature.
- d) Tutte le caratteristiche e le prescrizioni dei Codice della Strada vengano lasciate alla piena responsabilità dei pilota nei confronti della legge.

059.22 - CARBURANTI

In tutte le manifestazioni il carburante da usarsi è del tipo "commerciale" cioè in vendita nelle stazioni di servizio ai veicoli immatricolati.

Le competizioni nazionali e territoriali è obbligatorio l'uso di benzina "verde":

a) le caratteristiche sono:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		95.0	102.0	ISO 5164
MON		85.0	90.0	ISO 5163
Ossigeno	% m/m		2.7	ASTM D 5622
ASTM D 4815 (1)				
Azoto	% m/m		0.2	ASTM D 4629
Benzene	% v/v		1.0	EN 238
RVP	kpa		90	EN 12
Piombo	G/l		0.005	EN 237 (2)
Densità a 15° C	Kg/m3	720.0	780.0	ASTM D 4052
Stabilità all'ossidazione	minuti	360		ASTM D 525
Gomme residue	Mg/100 ml		5.0	EN ISO 6246
Zolfo	% m/m		0.2	ISO 8754
Corrosione su rame			C1	ISO 2160
Distillazione:				
A 70° C	% v/v	15.0	50.0	ISO 3405
A 100° C	% v/v	46.0	71.0	ISO 3405
A 150° C	% v/v	75.0		ISO 3405
Punto finale di ebollizione	°C		215	ISO 3405
Residuo	% v/v		2.0	ISO 3405

Il carburante non deve contenere sostanze (elementi per aumentare la potenza) che possano dar vita a reazioni esotermiche in assenza di ossigeno esterno.

Per quanto riguarda i composti saturi, aromatici, le olefine e le diolefine, le percentuali contenute nel carburante devono essere inferiori a:

Composti saturi	Metodo di controllo	
	% v/v massimo	18.0
Aromatici	% v/v massimo	42.0
Olefine	% v/v	
Diolefine totali	% m/m max	1.0

- b) I singoli composti di idrocarburi, presenti in concentrazioni minori del 5% in peso, debbono rappresentare almeno il 50% in massa del carburante.

Densità a 15° C +/- 30 kg/mc

Residuo di distillazione Non controllato

Solo aria ambiente può essere miscelata al carburante come ossidante.

059. 23 - CONTROLLO DEL RUMORE

Il limite fonometrico è di 94 d B/A misurati a 5000 giri/minimo (ovvero a 11 metri/sec) e col fonometro posto a 0,5 metri dallo scarico e con un angolo di 45 gradi.

059. 24 - CONTROLLO FONOMETRICO DOPO UNA COMPETIZIONE

Qualora sia previsto dal Regolamento Particolare il controllo fonometrico a fine gara, esso dovrà venire effettuato almeno sulle prime tre moto classificate con una tolleranza sul valore indicato in tabella di 1 dB/A.

059. 25 - CONTROLLO FONOMETRICO DURANTE UNA COMPETIZIONE

Per il controllo durante lo svolgimento di una competizione non è prevista alcuna tolleranza ai limiti massimi previsti.

059. 26 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

Per il controllo fonometrico e temperature inferiori rispettivamente a 10 gradi e 0 gradi si avrà una tolleranza rispettivamente di + 1 dB/A e + 2 dB/A, sia alle O.P. che a fine gara.

059. 27 - CONTROLLI DI FINE GARA

ai controlli tecnici di fine gara, per ciascun motociclo possono presenziare al massimo due persone compreso il pilota.

059. 28 - SOSTITUZIONE DI MOTOCICLO E CAMBIAMENTO DI PEZZI

- lo scambio di moto fra piloti è vietato.
- ad eccezione delle parti punzonate, è consentito sostituire pezzi avariati lungo tutto il percorso (ad eccezione delle zone controllate) come pure le camere d'aria: attrezzi, pezzi di ricambio, camere d'aria possono essere forniti da terzi, i quali possono anche aiutare il pilota nella riparazione.

EQUIPAGGIAMENTO

059. 29 - INDUMENTO E CALZATURE

Durante la Gara, i piloti devono indossare un equipaggiamento di tessuto e di cuoio per gli stivali.

L'uso dei guanti è obbligatorio, è ammesso toglierli nella zona controllata.

059. 30 - USO DEL CASCO

Durante le gare, i piloti ed i meccanici devono indossare un casco di protezione che calzi perfettamente e in buono stato (vedi fig. T).

Quando un pilota è in sella ad una moto, il suo casco deve essere correttamente allacciato.

059. 31 - SPECIFICHE DEI CASCHI

Istruzioni pratiche. Prima di ogni manifestazione, in sede di Operazioni Preliminari, il Commissario Tecnico deve esaminare le condizioni dei caschi di tutti i partecipanti per assicurarsi che siano conformi al tipo di competizione. Tutti i caschi utilizzati nelle specialità di gara sopra riportate, devono essere omologati secondo quanto previsto per le gare Internazionali o - per le gare Nazionali - possedere l'omologazione E22 attestata dall'etichetta cucita all'interno del casco (vedi allegato esplicativo fig. U pag. 56). Tutti i caschi utilizzati nella gara devono essere assolutamente intatti e non avere subito alcuna alterazione alla struttura di base in conseguenza di urti o solventi.

Il Commissario Tecnico rifiuterà i caschi di cui sopra e in genere quelli che presentino altri difetti durante il controllo.

Gli accessori dei caschi (visiere, imbottitura e fibbia) non devono aver subito alcun degrado, né essere troppo usurati.

059. 32 - OMOLOGAZIONI

Per le Gare Nazionali, la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione E22-03-04 (che è la più consigliata).

La rispondenza dei caschi usati ai requisiti sopra riportati, specie in caso di occultamento di precedenti urti con verniciature o altri artifici per superare il controllo, è lasciata alla piena responsabilità del pilota. Non saranno ammessi alla gara i piloti con caschi privi di omologazione.

059. 33 - OCCHIALI E VISIERE

L'uso di occhiali, occhiali di protezione o visiere è autorizzato, purché realizzati con materiale infrangibile; la visiera non deve essere parte integrante e inamovibile del casco.

059. 34 - PETTORINE / DORSALI

I numeri di gara (sotto forma di pettorine/dorsali) utilizzati nel Trial devono essere conformi a quanto segue:

- Numeri neri o di colore in base alla categoria, su fondo bianco.
- Altezza delle cifre: 15 cm : larghezza delle cifre: 6 cm.
- Larghezza di un tratto 2 cm.
- Per la pubblicità può essere utilizzato soltanto lo spazio al di fuori della superficie minima di cm. 25 x 25 cm.

Le misure si intendono minime.

I dorsali in materia plastica non sono autorizzati.

CAPITOLO IX° - 2° PARTE

CODICE DELL'AMBIENTE

059.1 RUMORE

Ridurre per quanto possibile il rumore delle motociclette.

059.2 SONORIZZAZIONE

Sono preferibili dei sistemi separati di sonorizzazione per il parco conduttori e per il pubblico. Posizione degli altoparlanti: inclinata verso il suolo e diretta verso il centro della manifestazione.

059.3 CARBURANTE

Utilizzazione della benzina senza piombo, disponibile nelle stazioni di servizio, senza additivi. Già da tempo, per tutte le attività, **viene utilizzata** la benzina che non sia nociva all'ambiente.

059.4 PROTEZIONE DEL SUOLO

Devono essere prese delle misure per fare in modo che della benzina, dell'olio, dei liquidi da lavare, sgrassare, raffreddamento e freni ecc. non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.

Si deve prevedere dei contenitori/installazione per recuperare detriti, oli, detersivi, etc.

Non lasciare alcuna traccia per lungo tempo del passaggio relativo alla gara.

059.5 LAVAGGIO MOTO TERRENO

Il lavaggio delle moto deve essere effettuato in un punto ben preciso, dove è stato predisposto il lavaggio.

Si raccomanda di utilizzare solo acqua, senza l'uso di prodotti chimici.

059.6 RACCOMANDAZIONI PER INCORAGGIARE UN COMPORTAMENTO ECOLOGICO DA PARTE DEL PUBBLICO

Le persone che verranno alla manifestazione possono avere un ruolo importante nel mantenimento dell'ambiente pulito ed intatto.

Ecco qualche suggerimento:

- Una cooperazione con la polizia municipale, scegliere le strade di accesso alla gara, che possono causare il meno disagio possibile alle zone intorno.
- Fornire delle segnalazioni chiare che indichino la direzione del luogo della manifestazione.
- Non permettere il parcheggio in punti pericolosi.
- Evitare una troppo grande concentrazione di persone nelle zone considerate a rischio.
- Mettere a disposizione sufficienti installazioni sanitarie.
- Informare il pubblico sul comportamento da tenere per l'ambiente.

059.7 RACCOMANDAZIONI PER GLI ORGANIZZATORI:

059.7.1 DISPOSIZIONI A FAVORE DELL'AMBIENTE:

Fare delle modifiche per impedire l'inquinamento del suolo al parco conduttori.

Devono essere prese delle misure per fare in modo che:

- La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, ecc, non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.
- I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita devono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non siano lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.

- I rifiuti devono essere recuperati o levati in base alle esigenze.

059.7.2 PUBBLICITÀ

Non attaccare niente sugli alberi.

Piazzare i pannelli pubblicitari solo con l'autorizzazione del proprietario del bene in questione.

Al momento di piazzare i manifesti o volantini prendere in considerazione i regolamenti comunali.

059.7.3 PARCO CONDUTTORI

Mettere a disposizione dei contenitori in quantità sufficiente per i sacchi.

Prevedere un contenitore per gli oli usati.

Prevedere delle installazioni sanitarie in quantità sufficiente.

Prevedere un posto per il lavaggio delle moto.

059.7.4 DOPO LA MANIFESTAZIONE

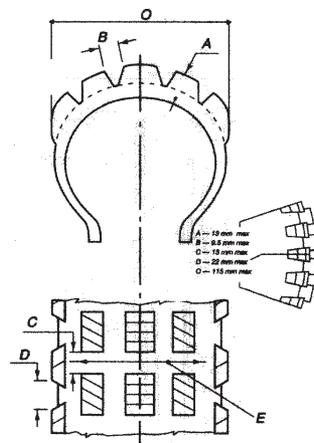
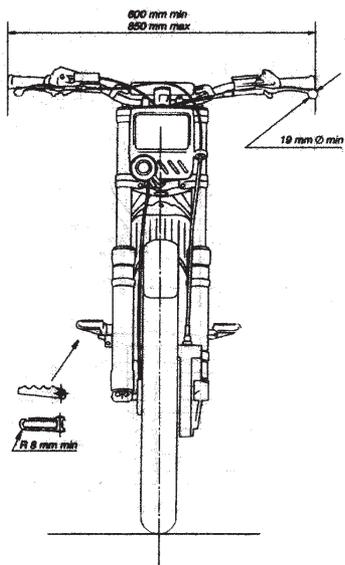
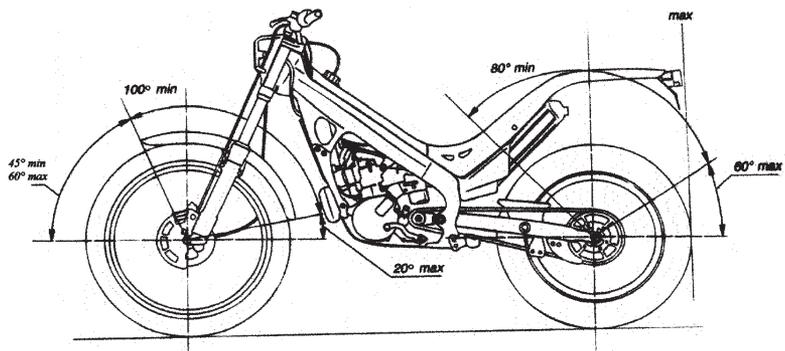
Le frecce, i cartelli indicatori, i pannelli di affissione ed i manifesti devono essere tolti.

I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e dintorni devono essere puliti e levati il più velocemente possibile.

Levare e sbarazzarsi di tutti i tronchi o arbusti rotti.

Togliere le fettucce, le bandierine e i picchetti dalle zone.

Ripristinare immediatamente le zone controllate e il percorso se necessario.



INFORMATIVA SULL'OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Il "22" è il numero della risoluzione CEE firmata a suo tempo a Ginevra dall'Italia e dalla altre Nazioni aderenti; tutta la normativa del Regolamento sull'omologazione dei caschi si chiama "UN ECE 22", o semplicemente E 22.

Ad ogni Nazione aderente è stato assegnato un numero; la Nazione dove il casco è stato omologato, viene identificata attraverso il suo numero riportato a fianco della "E" entro il cerchio; avremo quindi i caschi omologati in:

BELGIO con la sigla "E6" racchiusa in un cerchio
 OLANDA con la sigla "E4" racchiusa in un cerchio
 INGHILTERRA con la sigla "E11" racchiusa in un cerchio
 ITALIA con la sigla "E3" racchiusa in un cerchio, ecc.

Tutti questi caschi sono validi per le gare (e per la circolazione stradale) in tutti i Paesi della Comunità Europea, per RECIPROCIÀ fra le Nazioni aderenti e firmatarie del Regolamento E 22; riportiamo in dettaglio i numeri identificativi delle Nazioni ed un disegno esplicativo dell'etichetta di un casco.

Denominazione delle Nazioni (la sigla "E" precede per tutte il numero)

- | | | |
|---------------------|--------------------|-----------------|
| 1 : REP. FED. GERM. | 8 : CECOSLOVACCHIA | 15 : R.D.T |
| 2 : FRANCIA | 9 : SPAGNA | 16 : NORVEGIA |
| 3 : ITALIA | 10 : JUGOSLAVIA | 17 : FINLANDIA |
| 4 : OLANDA | 11 : INGHILTERRA | 18 : DANIMARCA |
| 5 : SVEZIA | 12 : AUSTRIA | 19 : ROMANIA |
| 6 : BELGIO | 13 : LUSSEMBURGO | 20 : POLONIA |
| 7 : UNGHERIA | 14 : SVIZZERA | 21 : PORTOGALLO |

SIGLA DI IDENTIFICAZIONE DELLA NAZIONE



(dove è stata conseguita l'omologazione):

- 6: BELGIO
- 4: OLANDA
- 3: ITALIA, ecc.

22112-989327

NUMERO PROGRESSIVO

di costruzione del casco

NUMERO DI LICENZA

- **22** è la normativa e precede il n. di omologazione (x)
- **112** è invece il n. di omologazione, e cambia per ciascun modello omologato dalla Casa Costruttrice del Casco.
- (x) **"22"**: tale numero può essere sostituito dai valori 01 oppure 02 se il casco è stato omologato secondo il 1° od il 2° aggiornamento al REGOLAMENTO BASE UN/ECE 22.

	Tipo	Percorso	Zona	Zona osservazione	Direzione Gara	Sala Stampa	Area partenza	Parco conduttori	Controllo tecnico	Sala Vip
Comitato Trial	1	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Commissari FMI	1	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Direttore di Gara	1	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Pilota	2	X	X				X	X	X	
Giornalista	2	X		X		X	X	X		0
Fotografo	2	X		X		X	X	X		0
Cronometrista	3	X			X	X	X	X		0
Casa	2	X		X	X	X	X	X	X	0
Vip	3	X				X	X	X		X
Segretario	3	X			X	X	X	X	X	0

Numero Pass Casa associata:

- Casa 3
- Furgoni assistenza: 2

Numero Pass Pilota:

- Pilota: 1
- Meccanico 1
- Furgone: 1

Definizioni:

- X= Accesso libero
- O=A discrezione degli organizzatori

