

Trial

Annesso V R.M.M.



TRIAL

CAPITOLO I° ART. 1

**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).

ART. 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

ART.1.2 GIURISDIZIONE

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

1.2.1 CATEGORIE E TITOLI DI MERITO

Tutte le Licenze TRIAL saranno rilasciate considerando esclusivamente l'anno di nascita dei piloti.

I passaggi di categoria avverranno esclusivamente per fascia di età .

1.2.2 CATEGORIE E FASCE DI ETÀ

I passaggi di categoria avverranno esclusivamente per fascia di età per le seguenti categorie:

JUNIORES	nati dal 2000 al 1991	10-17 anni	(Licenza Juniores Minitrial)
CADETTI	nati dal 1991 al 1978	16 – 29 anni	(Licenza fuor. U.21 o O.21)
MASTER	nati dal 1977 al 1937	30 – 70 anni	(Licenza fuoristrada Over 21)
FEMMINILE	nati dal 1991 al 1967	16 – 40 anni	(Licenza fuor. U.21 e O.21)

L'età minima di 7 e 16 anni deve essere compiuta.

Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'anno di nascita.

I piloti con licenza Juniores Minitrial, in possesso dei requisiti anagrafici e quanto previsto dalla norme sportive, possono essere equiparati alla Categoria Cadetti (licenza Under 21), senza richiedere un'ulteriore licenza.

1.2.3 TITOLI DI MERITO

JUNIOR - nati dal 1991 al 1967 16 – 40 anni (Licenza fuoristrada U.21 e O.21);

- piloti Junior nel 2006
- primi 3 piloti Cadetti Oltre nel 2006

SENIOR - nati dal 1991 al 1967 16 – 40 anni (**Licenza Elite**)

- piloti Senior nel 2006
- pilota classificato primo nella categoria Junior nel 2006
- pilota classificato primo della categoria Master nel 2006

EXPERT - nati dal 1991 al 1957 16 – 50 anni (**Licenza Elite**)

- piloti Senior Expert nel 2006

- pilota classificato primo nella categoria Senior nel 2006
- pilota internazionale che ha ottenuto punti nel Campionato del Mondo ed Europeo, fino a quando non entrerà nella categoria Master (30 anni)

ART. 1.3 PERCORSO

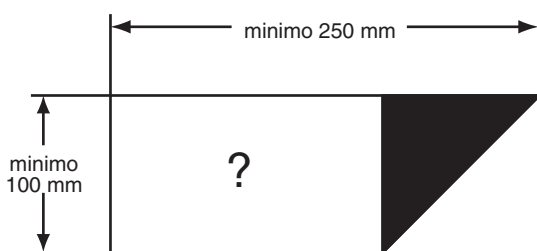
Il percorso si svolge su qualsiasi terreno. (strade minori, sentieri e sotto bosco). Il percorso dovrà essere ad unico senso di marcia. Se, in circostanze eccezionali fosse necessario avere un doppio senso di marcia, dovranno essere adottate delle speciali misure di sicurezza (Ufficiali di gara, transenne, 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.

1.3.1 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.

1.3.2 SEGNALAZIONI

Il percorso sarà segnalato con frecce direzionali come indicato sotto: E' obbligatorio esporre nella sede delle Operazioni preliminari una cartina del percorso con una completa campinatura del sistema di segnalazione.



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.

ART. 1.4 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 zona) 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 o modificata su decisione del D.d.G. e le penalità dei piloti incluse nel totale delle penalizzazioni. Naturalmente, nel caso di zona con porte per più categorie, verrà eliminata o modificata 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 ammenda di euro 60

Durante la gara è permesso visionare le zone a piedi da parte dei piloti.

Si autorizzeranno zone di tipo indoor, purché siano realizzate con materiali naturali (pietre, tronchi, etc).

1.4.1 ZONA NEUTRA

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

prima della zona: deve permettere a tre piloti di stare 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.

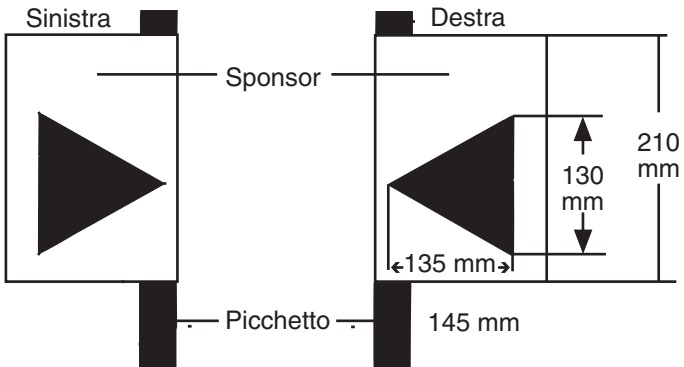
La moto del pilota riceve aiuto esterno.

1.4.2 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 attraversare 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".

1.4.3 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.

ART. 1.5 TEMPO E CONTROLLI

1.5.1 CRONOMETRAGGIO

Il tempo di partenza ed arrivo dovranno essere rilevati al minuto primo da un Cronometrista ufficiale FICR

1.5.2 ORARIO DI PARTENZA

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

1.5.2.1 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 teorico di arrivo con l'attribuzione di un totale di massimo venti minuti penalizzati.

Le penalità di tempo per la partenza in ritardo o per aver superato il tempo autorizzato sono riportate a l'art.1.9.1.

1.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Il Controllo orario di partenza è situato alla zona partenza.

1.5.4 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).

Arrivare oltre il tempo concesso al pilota verrà comminata una ammenda di euro 60.

1.5.5 TEMPO IN ZONA

Non superare la zona nel tempo indicato di un minuto e mezzo, sarà considerato fiasco.

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.

ART. 1.6 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 ammenda di euro 60.

1.6.1 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.

ART. 1.7 AMMINISTRAZIONE

1.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Gli orari e i giorni sono riportati sul Regolamento Particolare.

ART. 1.7.1.1 CATEGORIE E CLASSI TIPO DI ZONA – PERCORSI

Come previste sul Regolamento Particolare.

1.7.2 ISCRIZIONE

I piloti potranno inviare le iscrizioni, redatte su appositi moduli della F.M.I., all'intero Campionato in unica soluzione direttamente al Promotore (ove previsto) a mezzo fax 15 giorni prima dell'inizio del Campionato, saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa.

L'iscrizione permanente, un minor costo totale, I piloti che vogliono iscriversi ad una singola prova dovranno inviare le iscrizioni, redatte sugli appositi moduli della F.M.I. al promotore 15 giorni prima della manifestazione con la relativa tassa.

Ove non è prevista l'iscrizione all'intero Campionato, i piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatti sugli appositi moduli F.M.I. al Moto Club organizzatore 15 giorni prima della manifestazione, saranno ritenute valide solo se accompagnate dalla rispettiva tassa. Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo non saranno accettate.

La tassa di iscrizione sarà ridotta del 50% (ove previsto) ai piloti partecipanti con motocicli di marca corrispondente a Casa associata.

Vedi tabella A e B piloti

Per il meccanico, quando è previsto, paga la stessa tassa d'iscrizione del pilota alle o.p..

Vedi tabella C Meccanici

TABELLA "A" PILOTI

MANIFESTAZIONI	Piloti che partecipano con motociclo di Casa non Associata		Piloti che partecipano con Motocicli di Casa Associata (riduzione del 50%)	
	Iscrizione al Campionato €	Iscrizione singola Gara €	Iscrizione al Campionato €	Iscrizione singola Gara €
Campionato Italiano Trial	560	90	280	45
Campionato Italiano Trial Femminile	560	90	280	45
Campionato Italiano Trial Cadetti	280	90	140	45
Campionato Italiano Trial Juniores	200	70	100	35
Campionato Italiano Trial Indoor	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

TABELLA "B" PILOTI

MANIFESTAZIONI	Iscrizione singola gara da inviare al Moto Club
Trofeo Marathon	€ 45 per giorno di gara
Trofeo Centro Sud	€ 35, € 25 Juniores
Trial delle Regioni	€ 35

TABELLA "C" MECCANICI

Manifestazioni	Iscrizione singola gara da pagare in sede di o.p.
Campionato Italiano Trial	€ 35
Campionato Italiano Trial Femminile	€ 35
Campionato Italiano Trial Cadetti	€ 35
Campionato Italiano Trial Juniores	€ 15
Campionato Italiano Trial Indoor	Gratis
Trofeo Marathon	€ 50 due giorni € 60 tre giorni
Trofeo Centro Sud	Non ammesso
Trial delle Regioni	Non ammesso

1.7.3 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 ammenda 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.

1.7.4 MECCANICO

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, **minimo 18 anni**, e con la tessera FMI (trattata fino alla riconsegna

del pettorale) e pagare la relativa tassa d'iscrizione.

Inoltre il pilota ed il suo assistente 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

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 e della zona neutra.

1.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

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

1.7.6 ORDINE DI PARTENZA

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

ART. 1.8 TECNICA

1.8.1 MOTOCICLI

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

Il pilota garantisce di essere in possesso d'idonea patente di guida e che il motociclo che conduce è conforme a tutte le disposizioni del codice della strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il pilota è

responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del codice della strada

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

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.

1.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Il pilota dovrà indossare un casco e l'abbigliamento indicato nel regolamento tecnico.

Il pettorale assegnato dovrà essere sempre ben visibile per tutta la gara.

1.8.3 PUNZONATURA

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

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

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

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 punzionate 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	

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.

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.

1.8.4 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.

1.8.5 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, verrà esaminato il caso.

1.8.6 PARCO CHIUSO

Il parco chiuso, 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:

- 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 una stampella laterale

Le moto dovranno essere depositate nel parco chiuso:

alla mattina della gara, **trenta minuti prima della partenza del primo concorrente.**

Eventuale ritardo con ammenda di € 60.-

e al termine della gara (subito dopo la consegna del cartellino).

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.

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

Il parco chiuso a fine gara decade 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.

Non consegnare la moto al parco chiuso al termine della gara, comporta l'esclusione dalla gara.

1.8.7 CONTROLLO DOCUMENTI

La veridicità, così come la validità dei documenti, ricadono sotto l'esclusiva responsabilità del titolare (pilota)

A fine gara verranno controllati i documenti di almeno dieci motocicli a discrezione del C.d.G.

In caso di irregolarità, il conduttore sarà escluso dalla classifica.

ART. 1.9 PENALIZZAZIONI

1.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Per ogni minuto di ritardo alla partenza.....1 punto

Più di 20 minuti di ritardo alla partenzaesclusione dalla gara

Per ogni minuto di ritardo all'arrivo.....1 punto

Più di 20 minuti di ritardo totali all'arrivoesclusione dalla classifica

1.9.2 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 esce 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 ad essere assegnata, salvo penalità supplementari.

- 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:5 punti supplementari
- La perdita o non presentazione del cartellino segnাপunti al cambio o a fine gara:10 punti
- Il pilota o il meccanico contesta la decisione del Giudice di Zona:.....Cartellino Giallo

Casi dubbi e precisazioni riportati sul Vademecum del Giudice di Zona, 3° edizione, sono parte integrante delle norme sportive.

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

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

Il Giudice di Zona compilerà una copia del formulario “Notifica Cartellino Giallo” ed invierà queste informazioni al Direttore di Gara, **entro trenta minuti dall'accaduto**.

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

1.9.4 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) Cambio di pettorale;
- h) Il pilota non riprende la gara dal punto dove l'ha abbandonata;
- i) Allenamento dentro le zone;
- l) Non rispettare le norme del Parco Chiuso;
- m) Partenza o arrivo oltre il tempo previsto dal R.P.;
- n) Manomettere il cartellino segnapunti;
- o) Il pilota non si presenta al Giudice di zona per timbrare il cartellino segnapunti;
- p) Togliere dalla moto il numero identificativo di gara;
- q) Due cartellini gialli durante la manifestazione.
- r) 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.
- s) Moto e pilota non in regola con il Codice della strada

1.9.5 RIEPILOGO SANZIONI

Ammenda di € 60

1) Art. 1.4 ZONE CONTROLLATE

Il pilota, dopo aver percorso la zona, rientra in moto o a piedi nella zona.

2) Art. 1.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Arrivare oltre il tempo concesso al pilota.

3) Art. 1.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Allenamenti e/o sopralluoghi sul percorso e sulle zone.

4) Art. 2.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Il pilota che sarà trovato all'interno della zona, senza il pettorale, o fuori dall'orario stabilito.

5) Art. 1.7.3 PETTORALI

Il concorrente dovrà assicurarsi che il pettorale sia sempre visibile, davanti e dietro, sia in trasferimento che in zona

6) ART.2.7.3 PETTORALI

In caso di dimenticanza o smarrimento del pettorale.

7) Art. 2.13.2 PRESENZA PODIO E CONFERENZA STAMPA

Non presentarsi alla premiazione o alla conferenza stampa (primi tre)

8) ART. 1.8.6 PARCO CHIUSO

Consegnare la moto oltre il limite di trenta minuti prima della partenza del primo pilota.

ART.1.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Dovrà consegnarsi al pilota un cartellino segnapunti di materiale impermeabile.

Il pilota dovrà far timbrare il cartellino ad ogni zona e consegnarlo al Giudice di zona quando gli sia richiesto 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.

Il pilota è l'unico responsabile dell'assegnazione del punteggio sul cartellino segnapunti.

ART.1.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Ogni giudice responsabile della zona deve compilare la tabella o il formato elettronico 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 firmate dal Commissario Sportivo FMI e dal Direttore di Gara.

ART.1.11 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 assistenza o permettano un taglio di percorso.

Le classifiche individuali dovranno essere per categoria del pilota, previste dal R.P.

Per le classifica di squadra verrà assegnato ad ogni Moto Club la somma dei punti di campionato acquisiti dai primi tre piloti licenziati tramite quel club nelle categorie previste.

ART.1.11.1 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
09 punti al 7° classificato	1 punto al 15° classificato
08 punti al 8° classificato	

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

ART.1.12 EX AEQUO

1.12.1 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.

1.12.2 EX AEQUO CAMPIONATO

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

ART.1.13 PREMIAZIONE

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

ART.1.13.1 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 ufficiale.

ART.1.14 RECLAMI

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

ART.1.15 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.

ART.1.16 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 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° ART. 2

CAMPIONATO ITALIANO TRIAL e FEMMINILE: **massimo n° 8 gare**

CAMPIONATO ITALIANO TRIAL CADETTI : **massimo n° 4 gare**

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Categorie ammesse: Internazionali, Expert, Senior, Junior, Master, **Femminile** 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 **4.500 (3.000 + 1.500)** all'organizzatore di ogni prova CIT e CIT Cadetti (gare abbinata)

Euro **3.000** all'organizzatore di ogni prova del CIT (gara senza abbinamento)

ART. 2.1 NORME GENERALI

Il Campionato Italiano Trial si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo 1°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

2.1.1 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. 421 a pag. 426

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

2.1.3 PETTORALI CASE ASSOCIATE – TEAM E VIP

Tutti i pettorali CASE - TEAM e VIP dovranno essere dichiarati al Commissario di Gara entro le ore 9.00 con un documento d'identità, **minimo 18 anni** e a tessera FMI (trattenuta fino alla riconsegna del pettorale)

Le zone di accesso con i pettorali, sono definite a pag. 424 ed a pag. 438

ART. 2.2 GIURISDIZIONE

Vedi 1.2

ART 2.3 PERCORSO

2.3.1 DISTANZA

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

La gara si svilupperà su 2 o massimo 3 giri.

2.3.2 SEGNALAZIONI

Vedi 1.3.2

ART. 2.4 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.)

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.

Vedi art. 1.4

2.4.1 ZONA NEUTRA

Vedi 1.4.1

2.4.2 DELIMITAZIONE DELLA ZONA

Vedi 1.4.2

2.4.3 OSTRUZIONE

Vedi 1.4.3

2.4.4 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.

ART. 2.5 TEMPO E CONTROLLI**2.5.1 CRONOMETRAGGIO**

Vedi 1.5.1

2.5.2 ORARIO DI PARTENZA

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

Vedi 1.5.2

2.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva degli art. 1.5.2.1 e Art.1.9.1 sarà quello stabilito sul R.P. - ore 6 (sei) - più venti minuti penalizzato.

Vedi art. 1.5.2.1

2.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

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

2.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Vedi 1.5.4

2.5.5 TEMPO IN ZONA

Vedi 1.5.5

ART.2.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

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 14.00 alle ore 17.00. I piloti per visitare le zone all'interno, nell'orario indicato, dovranno indossare il pettorale del Campionato Italiano **ed aver effettuato le Operazioni Preliminari**

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

2.6.1 ZONA ALLENAMENTO

Vedi 1.6.1

ART.2.7 AMMINISTRAZIONE**2.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI**

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

14.00 – 19.00.

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.

Il pilota autorizzato, dovrà presentarsi entro le ore 7.45 dai Commissari FMI, per le verifiche amministrative e tecniche.

2.7.1.1 CATEGORIE E CLASSI – TIPO DI ZONA -

PERCORSI – NUMERO ZONE

<i>Categoria</i>	<i>Classe</i>	<i>Tipo</i>	<i>Colore</i>	<i>Numero</i>
	<i>cilindrata</i>	<i>zona</i>	<i>percorso</i>	<i>Zone totale</i>
Internazionali *	fino a 500 cc.	A	Rosso	30
Expert	fino a 500 cc.	A	Rosso	30
Senior	fino a 500 cc.	B	Blu	30
Junior **	fino a 500 cc.	C	Verde	30
Master	fino a 500 cc.	C	Verde	30
Cadetti	fino a 125 cc.	C	Verde	24
Cadetti	fino a 500 cc.	C	Verde	24
Femminile	fino a 500 cc.	A	Verde	24
Codice 50***	fino a 50 cc.	A	Rosso	18

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

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

*** Codice 50, percorso aperto alla circolazione, in regola codice della strada, zone C.I. Juniores (4 gare)

2.7.1.2 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.

2.7.2 ISCRIZIONE

LE TASSE D'ISCRIZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO TRIAL VANNO INVIATE ALLA MASTER - Via Campomorone, 34 ar 16164 GENOVA – PONTEDECIMO GE

per tutto il campionato: entro il 20 Febbraio 2007

per la singola gara: 15 giorni prima della manifestazione o alle o.p. della gara precedente.

Vedi 1.7.2

2.7.3 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 ammenda di euro 60.

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

Vedi art. 1.7.3

2.7.4 MECCANICI

Vedi 1.7.4

2.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

I piloti partiranno uno ogni minuto primo.

Vedi 1.7.5

2.7.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato a sorte.

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

I piloti della Categoria Elite–Internazionali partiranno secondo l'ordine della Classifica finale di Campionato Internazionali dell'anno precedente.

I piloti saranno divisi in due gruppi di 7 piloti.

Altri piloti non previsti, saranno inseriti nel secondo gruppo.

1° gara: 2° gruppo (14,13,12,11,10,9,8) 1° Gruppo (7,6,5,4,3,2,1)

2° gara: 2° gruppo (13,12,11,10,9,8,14) 1° Gruppo (6,5,4,3,2,1,7)

3° gara: 2° gruppo (12,11,10,9,8,14,13) 1° Gruppo (5,4,3,2,1,7,6)

4° gara: 2° gruppo (11,10,9,8,14,13,12) 1° Gruppo (4,3,2,1,7,6,5)

5° gara: 2° gruppo (10,9,8,14,13,12,11) 1° Gruppo (3,2,1,7,6,5,4)

6° gara: 2° gruppo (9,8,14,13,12,11,10) 1° Gruppo (2,1,7,6,5,4,3)

7° gara: 2° gruppo (8,14,13,12,11,10,9) 1° Gruppo (1,7,6,5,4,3,2)

8° gara: in posizione invertita rispetto alla classifica di Campionato Internazionale fino alla settima prova.

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

L'organizzatore dovrà esporre, **alle ore 20.30 del giorno precedente la gara**, nella bacheca, l'orario di partenza di tutti i concorrenti.

2.7.7 BRIEFING DIRETTORE DI GARA

Il giorno prima della gara, alle ore 18.00 il D.d.G. terrà una breve riunione, con partecipazione obbligatoria per i Team Manager iscritti e facoltativa per i piloti, dove illustrerà tutte le informazioni per il buon andamento della manifestazione.

ART. 2.8 TECNICA

2.8.1 MOTOCICLI

Vedi 1.8.1

2.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Vedi 1.8.2

2.8.3 PUNZONATURA

Vedi 1.8.3

2.8.4 RESPONSABILITÀ DEL CONCORRENTE

Vedi 1.8.4

2.8.5 CONTROLLO DEI PEZZI

Vedi 1.8.5

2.8.6 PARCO CHIUSO

Vedi 1.8.6

2.8.7 CONTROLLO DEI DOCUMENTI

Vedi 1.8.7

2.8.8 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.

ART.2.9 PENALIZZAZIONI

2.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Vedi 1.9.1

2.9.2 PENALITÀ ZONA CONTROLLATA

Vedi 1.9.2

2.9.3 CARTELLINO GIALLO

Vedi 1.9.3

2.9.4 ESCLUSIONI

Vedi 1.9.4

ART.2.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Vedi 1.10

2.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Vedi 1.10.1

ART.2.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Vedi 1.11

2.11.1 CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO

Vedi 1.11.1

2.11.2 CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO DI CLUB

Il Campionato Italiano di Club è per le categorie: **1°(Expert – Senior) e 2° 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 nella gara dai primi tre piloti licenziati tramite quel Club nelle categorie Expert - Senior e Cadetti.

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

2.11.3 CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO INDUSTRIA

Il Campionato Italiano Trial INDUSTRIA è abbinato alla categoria Elite.

Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno.

Agli effetti del Campionato Italiano sarà assegnato a **due** piloti della categoria 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.

ART. 2.12 EX AEQUO

Vedi 1.12

1.12.1 EX AEQUO ALLA FINE DELLA MANIFESTAZIONE

Vedi 1.12.1

1.12.2 EX AEQUO CAMPIONATO

Vedi 1.12.2

ART. 2.13 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.

2.13.1 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI

L'ordine della premiazione deve essere: 1° Master, 2° Codice 50, 3° Cadetti 125, 4° Cadetti Oltre, **5° Femminile**, 6° Junior, 7° Senior, 8° Squadre, 9° Expert + Industria (primo classificato), 10° 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.

Vedi 1.13.1

2.13.2 PRESENZA PODIO E CONFERENZA STAMPA

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 € 60;

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

ART. 2.14 RECLAMI

Vedi 1.14

ART. 2.15 ACCETTAZIONE REGOLAMENTI

Vedi 1.15

ART. 2.16 GIUDICI DI ZONA

Vedi 1.16

CAPITOLO III° ART. 3

TRIAL DELLE REGIONI

Prova UNICA per squadre di regione

Categorie ammesse: tutte (con esclusione piloti Juniores 7 13 anni e piloti con titolo di merito Expert)

La partecipazione è aperta a squadre di regione designate dal Comitato Regionale di competenza e composte di piloti residenti nella regione stessa.

Contributo Federale: **Euro 3.000**

ART. 3.1 REGOLE GENERALI

Il Trial delle Regioni si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo 1°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

vedi 1.1

ART.3.1.1 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. 421 a pag. 426.

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

ART. 3.2 GIURISDIZIONE

Vedi 1.2

ART. 3.3 PERCORSO

Vedi 1.3

3.3.1 DISTANZA

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

La gara si svilupperà su 2 o massimo 3 giri.

Vedi art. 1.3.1

3.3.2 SEGNALAZIONI

Vedi art 1.3.2

ART.3.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato sul R.P. per un totale di n. **24** (**8** zone per tre giri oppure **12** zone per due giri.)

Le zone dovranno essere visionate da un tecnico della FMI al giorno prima della manifestazione.

Gli organizzatori sono obbligati a seguire le direttive richieste.

Vedi art. 1.4

3.4.1 ZONA NEUTRA

Vedi 1.4.1

3.4.2 DELIMITAZIONE DELLA ZONA

Vedi 1.4.2

3.4.3 OSTRUZIONE

Vedi 1.4.3

ART.3.5 TEMPO E CONTROLLI

ART.3.5.1 CRONOMETRAGGIO

Vedi art.1.5.1

ART.3.5.2 ORARIO DI PARTENZA

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

Vedi 1.5.2

3.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo totale per ciascuna squadra, su riserva degli art. 1.5.2.1 e 1.9.1 sarà quello stabilito sul R.P. - più venti minuti penalizzato.

Vedi 1.5.2.1

3.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Vedi 1.5.3

3.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Vedi 1.5.4

3.5.5 TEMPO IN ZONA

Vedi 1.5.5

ART.3.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Vedi 1.6

3.6.1 ZONA ALLENAMENTO

Vedi 1.6.1

ART.3.7 AMMINISTRAZIONE

3.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Gli orari e i giorni sono riportati sul R.P. Il giorno precedente la gara dalle ore 14.00 – 18.00.

ART. 3.7.1.1 CATEGORIE TIPO D ZONA COLORE CILINDRATA

TROFEO	A	Rosso	Libera
4 piloti: n.1 Senior, n.1 Junior, n.1 Master, n.1 Cadetto			
COPPA	B	Blu	Libera

3 piloti: n.1 Femminile, n.1 **Juniores 14-16 anni (1993-1991), n.1 fuoristrada)**

In caso di mancanza di una categoria è possibile sostituire una superiore con quella inferiore,

- **nel Trofeo (nell'ordine: Senior, Junior, Master, Cadetto, fuoristrada)**
 - **nella Coppa (nell'ordine Femminile, Juniores (14-16 anni) e fuoristrada)**

- **nella Coppa è obbligatorio far partecipare: n.1 Femminile e n.1 Juniores (14-16 anni) e per le regioni che hanno questi piloti.**

Tutte le sostituzioni dovranno essere autorizzate dalla CTSN Comitato Trial.

Casi particolari di sostituzione, non equa, a giudizio della CTSN - Comitato Trial potrà essere assegnata una penalizzazione supplementare.

3.7.2 ISCRIZIONE

Le iscrizioni dei piloti convocati a far parte della rappresentativa regionale dovranno essere inviate dal Co.Re. di appartenenza **al Moto Club organizzatore e per conoscenza** alla FMI Comitato Trial **15** giorni prima della manifestazione.

Ogni regione può iscrivere solo una squadra di Trofeo e una di Coppa.

Vedi art. 1.7.2

3.7.3 PETTORALI

Ad ogni partecipante sarà rilasciato un pettorale

Vedi 1.7.3

3.7.4 MECCANICI

Non sono ammessi i meccanici

3.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

Ogni squadra partirà ogni tre minuti primi.

3.7.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato a sorte. Ogni Team Manager estrarrà a sorte il proprio ordine di partenza durante le Operazioni Preliminari. L'organizzazione deve garantire che i Team Manager non possano vedere l'ordine di partenza.

L'ordine di partenza per gruppi è: 1° Coppa delle Regioni, 2° Trofeo delle Regioni

L'organizzatore dovrà esporre, al termine delle O.P., nella bacheca l'orario di partenza di tutte le squadre.

3.7.8 BRIEFING DIRETTORE DI GARA

Il giorno prima della gara, alle ore 18.00 il D.d.G. terrà una breve riunione, con partecipazione obbligatoria per i Team Manager iscritti e facoltativa per i piloti, dove illustrerà tutte le informazioni per il buon andamento della manifestazione.

3.7.9 TEAM MANAGER

Ogni Co.Re. dovrà nominare un rappresentante, responsabile della squadra. Il suo nome dovrà essere comunicato sul modulo d'iscrizione.

Riceverà un pettorale per seguire la squadra sul percorso (non potrà entrare in zona)

3.7.10 PRESENTAZIONE SQUADRE

Alle ore 18.30 dovrà essere fatta la presentazione delle squadre partecipanti

ART.3.8 TECNICA

3.8.1. MOTOCICLI

Vedi 1.8.1

3.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Vedi 1.8.2

3.8.3 PUNZONATURA

Vedi 1.8.3

3.8.4 RESPONSABILITÀ DEL PILOTA

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

3.8.5 CONTROLLO DEI PEZZI

Vedi 1.8.5

3.8.6 PARCO CHIUSO

Vedi 1.8.7

3.8.7 CONTROLLO DOCUMENTI

Vedi 1.8.8

ART.3.9 PENALIZZAZIONI

3.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Vedi 1.9.1

3.9.2 PENALITÀ IN UNA ZONA CONTROLLATA

Vedi 1.9.2

3.9.3 CARTELLINO GIALLO

Vedi 1.9.3

3.9.4 ESCLUSIONI

Vedi 1.9.5

ART. 3.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Vedi 1.10

3.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Vedi 1.10.1

ART. 3.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Saranno pubblicate due classifiche separate per team (Coppa e Trofeo)
La squadra vincente sarà quella con minor numero di penalità, tenendo conto solamente dei tre migliori risultati (Trofeo) e di due risultati (Coppa) dei singoli componenti della squadra. Quando uno o più piloti della squadra non dovessero terminare la competizione o con squadra con piloti in numero inferiore ai piloti stabiliti, sarà penalizzata seguendo la seguente formula:
Numero delle zone per 5 punti.

Vedi art. 1.11

ART. 3.12 EX AEQUO

Vedi 1.12

ART. 3.13 PREMIAZIONE

I premi gara dovranno essere un minimo di tre per squadre di Coppa e di Trofeo

Medaglia ricordo o simile a tutti i partecipanti.

ART.3.13.1 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI

L'ordine della premiazione deve essere: 1° TdR Coppa, 2° TdR Trofeo.

art. 1.13.1

ART. 3.14 RECLAMI

Vedi 1.14

ART. 3.15 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Vedi 1.15

ART. 3.16 GIUDICI DI ZONA

Vedi 1.16

CAPITOLO IV° ART. 4

TROFEO CENTRO SUD

Massimo n° 8 gare

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Contributo Federale: € **1.500** 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, Lombardia, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto.

Categorie Ammesse: Tutte

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.

ART.4.1 NORME GENERALI

Il Trofeo FMI Centro Sud si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo 1°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:
vedi 1.1

ART. 4.2 GIURISDIZIONE

Vedi 1.2

ART. 4.3 PERCORSO

Vedi 1.3

4.3.1 DISTANZA

Vedi 1.3.1

4.3.2 SEGNALAZIONI

Vedi 1.3.2

ART.4.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato nel R.P.:

n° 18 per la categoria Juniores Minitrial (in circuito chiuso)

n° 24 per le altre categorie

Vedi 1.4

4.4.1 ZONA NEUTRA

Vedi 1.4.1

4.4.2 DELIMITAZIONE DELLA PORTA

Vedi 1.4.2

4.4.3 OSTRUZIONE

Vedi 1.4.3

ART.4.5 TEMPO E CONTROLLI

4.5.1 CRONOMETRAGGIO

Vedi 1.5.1

ART.4.5.2 ORARIO DI PARTENZA

L'orario di partenza della manifestazione è riportato sul R.P. – ore 10.00

ART.4.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva dell'art. 1.5.2.1 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.

Vedi art 1.5.2.1

4.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Vedi 1.5.3

4.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Vedi art. 1.5.4

4.5.5 TEMPO IN ZONA

Vedi 1.5.5

ART. 4.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Vedi 1.6

4.6.1 ZONA ALLENAMENTO

Vedi 1.6.1

ART.4.7. AMMINISTRAZIONE**4.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI**

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

4.7.1.1 CATEGORIE E CLASSI PERCORSI

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

Categorie e Classi, i percorsi, i tipi di zona sono:

Categoria	Ci. cilindrata	tipo zona	colore percorso
Super (Expert, Senior e Junior)	fino a 500 cc.	A	Rosso
Cadetti	fino a 500 cc.	B	Blu
Master	fino a 500 cc.	B	Blu
Fuoristrada A	fino a 500 cc.	B	Blu
Fuoristrada B	fino a 500 cc.	C	Verde
Fuoristrada C	fino a 500 cc.	C	Verde

Juniores (minitrial)*** (categorie e fasce età vedi C.I. Juniores art. 5.7.1.1)

*** circuito chiuso

ART.4.7.2 ISCRIZIONE

E' riportata sul Regolamento Particolare.

Vedi art 1.7.2

ART.4.7.3 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.

Vedi art. 1.7.3

ART.4.7.4 MECCANICI

Non sono ammessi i meccanici

4.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

Vedi 1.7.5

4.7.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio.

Ogni pilota estrarrà personalmente il proprio ordine di partenza durante le O.P..

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.

ART. 4.8 TECNICA

Vedi 1.8

4.8.1 MOTOCICLI

Vedi 1.8.1

4.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Vedi 1.8.2

4.8.6 PARCO CHIUSO

Vedi 1.8.6

4.8.7 CONTROLLO DOCUMENTI

Vedi 1.8.7

ART.4.9 PENALIZZAZIONI

4.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Vedi 1.9.1

4.9.2 PENALITÀ NELLA ZONA CONTROLLATA

Vedi 1.9.2

4.9.3 CARTELLINO GIALLO

Vedi 1.9.3

4.9.4 ESCLUSIONI

Vedi 1.9.4

ART. 4.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Vedi 1.10

4.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Vedi 1.10.1

ART. 4.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Vedi 1.11

4.11.1 CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO E TROFEO

Vedi 1.11.1

ART. 4.12 EX AEQUO

Vedi 1.12

ART. 4.13 PREMIAZIONE

Vedi 1.13

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 di **tre** piloti licenziati tramite quel Club nelle varie categorie e classi.

4.13.1 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI

Vedi 1.13.1

ART. 4.14 RECLAMI

Vedi 1.14

ART. 4.15 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Vedi 1.15

ART. 4.16 GIUDICI DI ZONA

Vedi 1.16

CAPITOLO V° ART. 5

CAMPIONATO ITALIANO JUNIORES

Massimo n° 4 gare

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

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

ART. 5.1 NORME GENERALI

Il Campionato Italiano Trial Juniores si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo 1°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli: vedi 1.1

ART. 5.2 GIURISDIZIONE

Vedi 1.2

ART.5.3 PERCORSO

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

Vedi 1.3

5.3.1 DISTANZA

Vedi 1.3.1

5.3.2 SEGNALAZIONI

Vedi 1.3.2

ART.5.4 NUMERO DI ZONE

Stabilite sul Regolamento Particolare per un totale n. 18

Vedi 1.4

5.4.1 ZONA NEUTRA

Vedi 1.4.1

5.4.2 DELIMITAZIONE DELLA ZONA

Vedi 1.4.2

5.4.5 OSTRUZIONE

Vedi 1.4.2

ART.5.5 TEMPO E CONTROLLI

5.5.1 CRONOMETRAGGIO

Vedi 1.5.1

5.5.2 ORARIO DI PARTENZA

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

ART. 5.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Stabilito sul Regolamento Particolare: - massimo **5 ore**

Vedi 1.5.2.1

5.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Vedi 1.5.4

5.5.5 TEMPO IN ZONA

Vedi 1.5.5

ART. 5.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Vedi 1.6

ART.5.7 AMMINISTRAZIONE**ART.5.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI**

Gli orari e i giorni sono riportati sul R.P. - Il giorno precedente la gara dalle ore 14.00 alle ore 19.00

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.

Il pilota autorizzato, dovrà presentarsi entro le ore **7.45** dai Commissari FMI, per le verifiche amministrative e tecniche.

ART.5.7.1.1 CATEGORIE E CLASSI TIPO DI ZONA – FASCIA DI ETÀ

Per partecipare al Campionato Italiano JUNIORES, i piloti devono essere in possesso della licenza Juniores Minitrial (**da 7 a 16 anni; 2000-1991**)

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

<i>Categoria cilindrata</i>	<i>tipo zona</i>	<i>colore</i>	<i>fascia età</i>
Juniores A Expert Open	A	Rosso	1998-1991 09-16 anni
Juniores A fino a 80 cc	B	Blu	1994-1991 13-16 anni
Juniores B fino a 80 cc	C	Verde	1998-1995 09-12 anni
Juniores C monomarcia	D	Giallo	*2000-1997 07-10 anni

* minimo 7 anni (età compiuta).

5.7.2 ISCRIZIONE

LE TASSE D'ISCRIZIONE AL CAMPIONATO ITALIANO TRIAL VANNO INVIATE ALLA:

MASTER Via Campomorone, 34 ar 16164 GENOVA – PONTEDECIMO GE

- per tutto il campionato: entro il **20 Febbraio**

- per la singola gara: **15 giorni prima della manifestazione o alle o.p. della gara precedente.**

Vedi 1.7.2

5.7.3 PETTORALI

Vedi 1.7.4

5.7.4 MECCANICO

Vedi 1.7.4

5.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

Vedi 1.7.6

5.7.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio.

Ogni pilota estrarrà personalmente il proprio ordine di partenza durante le o.p.

L'organizzatore, al termine delle O.P (**ore 20.30**), dovrà esporre nella bacheca l'orario di partenza di tutti i concorrenti.

L'ordine di partenza per gruppi è: **Monomarcia, Juniores B, Juniores A, Juniores Expert**

ART.5.8 TECNICA**5.8.1 MOTOCICLI**

Vedi 1.8.1

Suddivisi in:

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

5.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Vedi 1.8.2

5.8.6 PARCO CHIUSO

Vedi 1.8.6

5.8.7 CONTROLLO DOCUMENTI

Vedi 1.8.7

ART.5.9 PENALIZZAZIONI

5.9.1 PENALITÀ DI TEMPO

Vedi 1.9.1

5.9.2 PENALITÀ NELLA ZONA CONTROLLATA

Vedi 1.9.2

5.9.3 CARTELLINO GIALLO

Vedi 1.9.3

5.9.4 ESCLUSIONI

Vedi 1.9.4

ART. 5.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Vedi 1.10

5.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Vedi 1.10.1

ART. 5.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Vedi 1.11

5.11.1 CLASSIFICHE FINALI DI CAMPIONATO E TROFEO

Vedi 1.11.1

ART. 5.12 EX AEQUO

Vedi 1.12

ART. 5.13 PREMIAZIONE

Vedi 1.13

5.13.1 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI

Vedi 1.13.1

ART. 5.14 RECLAMI

Vedi 1.14

ART. 5.15 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Vedi 1.15

ART. 5.16 GIUDICI DI ZONA

Vedi 1.16

CAPITOLO VI° ART. 6

REGOLAMENTO TROFEO MARATHON

Massimo n° 3 gare di 2 o più giorni.

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Piloti ammessi: tutte le categorie **divisi in tre percorsi**

Contributo Federale: Euro 1.500 a manifestazione

ART. 6.1 NORME GENERALI

Il **Trofeo Marathon** si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo 1°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

ART. 6.2 GIURISDIZIONE

Vedi 1.2

ART. 6.3 PERCORSO

Vedi 1.3

6.3.1 DISTANZE

La lunghezza del percorso per ciascuna giornata sarà da 30 a 100 km

La gara si svilupperà su un solo giro per ciascuna giornata.

6.3.2 SEGNALAZIONI

Vedi. 1.3.2

ART. 6.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato sul R.P. per un totale di minimo n. 25 ad un max di 35.

Vedi 1.4

6.4.1 ZONA NEUTRA

Vedi 1.4.1

6.4.2 DELIMITAZIONE DELLA ZONA

Vedi 1.4.2

6.4.3 OSTRUZIONE

Vedi 1.4.3

ART.6.5 TEMPO E CONTROLLI

6.5.1 CRONOMETRAGGIO

Vedi 1.5.1

ART.6.5.2 ORARIO DI PARTENZA

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

Primo giorno – dalle ore 10.00 alle ore 11.00

Secondo giorno - dalle ore 8.00 alle ore 9.00

ART.6.5.2.1 TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Primo e altri giorni:

Dalla partenza al cambio cartellino

Dal cambio cartellino all'arrivo

Tempo ideale totale

In base a quanto indicato dal r.p.

E' prevista la possibilità di effettuare uno stop del tempo al cambio del car-

tellino, tra la fine della prima frazione e l'inizio della seconda in base a quanto indicato sull'RP.

Il ritardo al traguardo intermedio e all'arrivo costituisce penalità di tempo. E' ammesso un ritardo massimo totale (ritardo al traguardo intermedio + ritardo all'arrivo) di 40 minuti primi per ogni giornata di gara, penalizzati in ragione di 1 punto al minuto intero.

I concorrenti FTM nel corso della prima giornata potranno ripartire nella seconda giornata.

Vedi 1.5.2.1

6.5.3 CONTROLLO ORARIO DI PARTENZA

Vedi 1.5.3

6.5.4 CONTROLLO ORARIO DI ARRIVO

Vedi 1.5.4

6.5.5 TEMPO IN ZONA

Vedi 1.5.5

ART. 6.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

Non è prevista un'area di allenamento.

La visita alle zone è espressamente proibita se non durante l'azione di gara di ciascun concorrente.

ART.6.7 AMMINISTRAZIONE

6.7.1 OPERAZIONI PRELIMINARI

Primo giorno

Dalle ore 7.30 alle ore 9.30: Verifiche sportive – verifiche tecniche – punzonature – moto al parco chiuso

Altri Giorni

Dalle ore 7.30 alle ore 8.00: eventuali verifiche tecniche – punzonature – moto al parco chiuso

(a discrezione degli organizzatori, in base al numero degli iscritti, possibilità di effettuare le o.p.

nella giornata precedente la manifestazione dalle ore 15.00 alle ore 20.00)

6.7.1.1 Categoria Colore percorso

Categorie ammesse

CATEGORIA TOP Rosso Internazionali, Expert, Senior

CATEGORIA SUPER Blu Junior, Master, Cadetti Oltre, Fuor. esperti

CATEGORIA ENTRY Verde Cadetti 125, Fuoristrada, Femminile

6.7.2 ACCETTAZIONE DELL'ISCRIZIONE

Vedi 1.7.2

6.7.2 ISCRIZIONE

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

Vedi 1.7.2

6.7.3 PETTORALI

Vedi. 1.7.3

6.7.4 MECCANICI

NON sono ammessi i meccanici all'interno delle zone. Sul percorso di gara sono ammessi soltanto meccanici autorizzati.

Vedi 1.7.4

6.7.5 INTERVALLO DI PARTENZA

I piloti partiranno uno ogni minuto primo.

6.7.6 ORDINE DI PARTENZA

Primo giorno

L'ordine di partenza sarà determinato a sorte dagli organizzatori al termine delle o.p.

Altri giorni

In ordine inverso rispetto alla giornata precedente.

ART.6.8 TECNICA**6.8.1 MOTOCICLI**

Vedi 1.8.1

6.8.2 EQUIPAGGIAMENTO DEL CONDUTTORE

Vedi 1.8.2

6.8.3 PUNZONATURA

Tutti i motocicli saranno dotati di tabella portanumero, da applicarsi sulla parte anteriore della forcella a cura dei conduttori, messa a disposizione dagli organizzatori.

Il colore del numero di identificazione sarà lo stesso del percorso relativo alla categoria del pilota.

Vedi 1.8.3

6.8.4 RESPONSABILITÀ DEL PILOTA

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

Vedi 1.8.4

6.8.5 CONTROLLO DEI PEZZI

Vedi 1.8.5

ART.6.8.6 PARCO CHIUSO

Primo giorno

Entro le 9.30 e comunque prima della partenza del primo conduttore tutti i motocicli dovranno essere portati al parco chiuso.

All'arrivo di tappa i motocicli dovranno essere portati immediatamente al p.c.

E lì resteranno fino al giorno seguente.

Gli organizzatori saranno responsabili dei veicoli depositati nel parco chiuso.

Altri giorni

Ogni conduttore potrà ritirare dal parco chiuso il proprio motociclo tre minuti prima avanti il suo orario di partenza.

All'arrivo di tappa i motocicli dovranno essere portati immediatamente al parco chiuso e lì resteranno fino al giorno seguente.

Ultimo giorno

All'arrivo di tappa i motocicli saranno eventualmente oggetto di verifica tecnica immediata e resteranno nelle mani dei concorrenti.

Vedi 1.8.6

6.8.7 CONTROLLO DOCUMENTI

Vedi 1.8.7

ART.6.9 PENALIZZAZIONI**6.9.1 PENALITÀ DI TEMPO**

Vedi 1.9.1

6.9.2 PENALITÀ NELLA ZONA CONTROLLATA NO STOP

Superare la zona senza arretrare,

SENZA FERMARSI e senza "piede a terra":0 punti

Fiasco:.....5 punti

Definizione di fiasco

Sarà considerato fiasco:

- a) Spostamento laterale senza avanzare
- b) Arresto di progressione.

Vedi 1.9.2

6.9.3 CARTELLINO GIALLO

Vedi 1.9.3

6.9.4 ESCLUSIONI

Vedi 1.9.4

ART. 6.10 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Vedi 1.10

6.10.1 DOCUMENTO UFFICIALE RIPORTANTE LE PENALITÀ

Vedi 1.10.1

ART. 6.11 CLASSIFICHE E RISULTATI

Vedi 1.11

ART. 6.11.1 CLASSIFICHE TROFEO

Il Trofeo, si svolgerà su di un **massimo n° 3 gare di 2 o più giorni.**

Categorie

- TOP
- SUPER
- ENTRY

Punteggio per ogni giorno di gara.

Vedi 1.11.1

ART. 6.12 EX AEQUO

6.12.1 EX AEQUO ALLA FINE DELLA MANIFESTAZIONE

Vedi 1.12.1

ART. 6.13 PREMIAZIONE

Coppe e Trofeo per i primi tre classificati di ciascuna categoria e classe.

Classifica unica per ciascuna giornata e finale.

Classifica di club: partecipano i due piloti iscritti dallo stesso club che risultano i migliori classificati

Nella stessa categoria. (unica classifica per tutte le categorie)

Classifica di Team: partecipano i due piloti iscritti dello stesso team che risultano i migliori classificati nella stessa categorie.

Riconoscimento a tutti i piloti arrivati al termine della manifestazione.

6.13.1 CERIMONIA CONSEGNA DEI PREMI

Vedi 1.13.1

ART. 6.14 RECLAMI

Vedi 1.14

ART.6.15 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

Vedi 1.15

ART.6.16 GIUDICI DI ZONA

Vedi 1.16

CAPITOLO VII° ART. 7**REGOLAMENTO TRIAL INDOOR****ART. 7.1 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.

ART.7.2 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.

ART.7.3 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.

ART.7.4 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.

ART.7.5 PROVE

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

ART. 7.6 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.

ART. 7.6.1 ZONA ALLENAMENTO

Dovrà essere predisposta una zona di allenamento e di riscaldamento pre-gara

ART. 7.6.2 RIUNIONE INFORMATIVA (BREAFIG)

Una riunione di informazione dovrà avere luogo prima della manifestazione ed in particolare per definire ed informare su:

- **presentazione piloti**
- **le zone per gli eventuali spareggi**
- **orari di gara**

ART.7.7 SELEZIONE

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

ART. 7.8 ASSISTENZA TECNICA

In caso di incidente meccanico, il pilota è autorizzato a cambiare la motoci-

clotta. 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.

ART. 7.9 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.

ART.7.10 ZONE

Le zone dovranno essere numerate consecutivamente.

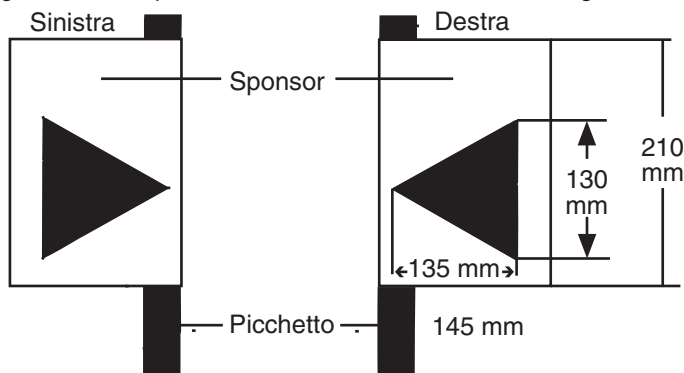
Il motociclo è considerato entrato in zona quando l'asse della ruota anteriore ha passato il segnale "IN" della zona ed uscito quando l'asse della ruota anteriore ha superato il segnale "FIN" della zona.

Il numero delle zone dovrà essere specificato sul Regolamento Particolare.

ART. 7.11 DELIMITAZIONE E SEGNALAZIONE DELLE ZONE

La zona controllata deve essere chiaramente delimitata.

La larghezza di una porta dovrà essere come indicata nella figura:



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.

ART. 7.12 PENALIZZAZIONI

ART. 7.12.1 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).

ART. 7.12.2 FALLI

Condotta scorretta verso un Ufficiale di Gara:Esclusione
Beneficiare 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 assegnate le **seguenti** penalità :

Il pilota ha terminato primo0 punti

Il pilota ha terminato secondo.....+ 2 **punti**

Se i due concorrenti arrivano con lo stesso tempoSi ripeterà la zona

Se i due piloti commettono fiasco.....**Si ripeterà la zona**

piede o appoggio moto:.....nessuna penalità

Il massimo delle penalità assegnate nelle zone di velocità (parallelo) sarà di 2 punti.

ART.7.13 DEFINIZIONI

ART.7.13.1 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.

ART.7.13.2 APPOGGIO DELLA MOTOCICLETTA

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

ART.7.13.3 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.

ART.7.14 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.

ART.7.15 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 chiara-

mente 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.

ART.7.16 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.

ART.7.17 RICOMPENSE

Eventuali ricompense in denaro dovranno essere dichiarate sul Regolamento Particolare.

ART.7.18 OBBLIGHI DELL'ORGANIZZAZIONE

Predisporre uno spazio riservato alle case di assistenza, purché queste siano in regola con l'associazione alla FMI

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

Contributo federale: € **2500**

ART. 07.20 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:

07.21 NORMATIVA

I piloti che vorranno partecipare alle manifestazioni dovranno esclusivamente appartenere alle categorie Junior - Senior – **Expert**. I piloti delle categorie Cadetti, Junior 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.

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 Elite.

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 piloti dovranno far pervenire il modulo d'iscrizione alla MASTER di Genova.

I selezionati parteciperanno di diritto alle restanti prove del CI Indoor e saranno iscritti d'ufficio alle successive gare.

Accedono di diritto al CI Indoor i primi 3 piloti classificati del CI Trial indoor 2006, il 1° classificato del **CI Trial 2006**, 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; quando 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.

SVOLGIMENTO GARA

Prima manche

N° 4 zone da effettuarsi in sei minuti. Penalità di tempo art. 057.12.1

Di seguito il parallelo con partenze nel seguente ordine: 1° e 2°, 3° e 4°, 5° e 6° ecc.

Seconda manche

N° 4 zone da effettuarsi con il tempo di 1 minuto e 30 secondi per ogni zona.

Di seguito il parallelo con 4 piloti: 1° e 2° class, 3° e 4° class.

I primi due accedono alla quinta zona e poi al parallelo finale.

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 parteci-

- pare ad una gara dovranno comunicarlo all'organizzazione almeno tre giorni prima della gara stessa.
- i piloti di riserva non devono prendere parte ad altre manifestazioni nei giorni in cui si svolgeranno prove di CI Indoor.

ART.7.22 CLASSIFICA FINALE ITALIANO TRIAL INDOOR

In ogni gara di CIT Indoor, vengono assegnati i seguenti punteggi:

- 10 punti al 1° classificato
- 8 punti al 2° classificato
- 6 punti al 3° classificato
- 5 punti al 4° classificato
- 4 punti al 5° classificato
- 3 punti al 6° classificato
- 2 punti al 7° classificato
- 1 punti al 8° classificato

ART.8 VARIE NORMATIVE

ART.8.1 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 2006.

Il Regolamento del Trofeo dovrà essere presentato per l'approvazione entro il 30 ottobre 2006.

Non potrà essere divulgato prima dell'approvazione.

Prove: **massimo** n° 6 **gare**

Richieste: le richieste da parte dei Moto Club dovranno pervenire alla FMI nelle modalità della circolare Manifestazioni 2007.

Calendario: Sarà la FMI in comune accordo **con la società di gestione del Trofeo** a stilare il calendario.

Tassa Iscrizione Trofeo: la tassa è di € 1.000 e deve essere versata alla FMI entro il 30 Gennaio 2007.

8.2 MOUNTAIN TRIAL (MOTOALPINISMO)

Questo tipo di manifestazione è di competenza della C.N.T. (Commissione Naz. Turistica) ed è regolata dalle Norme relative alle Motocavalcate con le seguenti particolarità e differenze:

- 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 i licenziati. Minimo licenza ammessa Promosport Country o superiore
- Motociclo da Trial o motoalpinismo.
- Regolamento Particolare da fare approvare da: Co.Re. se manifestazione regionale o CTSN se nazionale.

8.3 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

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.

8.4 CORSI TEORICI-PRATICI TRIAL E SAT

I Comitati regionali interessati possono organizzare stage regionali o interregionali

Per i piloti max 21 anni richiedendo al Settore Tecnico Federale la presenza di Tecnici Federali.

I Comitati regionali possono richiedere al Settore Tecnico la presenza della S.A.T. (Scuola avviamento

Al Trial) in occasione di manifestazioni motociclistico di vario tipo e/o feste dello sport, ma comunque di richiamo, facendo adeguata pubblicità e dando alla scuola una degna cornice.

Il Comitato Trial collaborerà alla migliore riuscita del corso.

8.5 CLASSIFICHE GARA

Per motivi di uniformità: la “gestione classifiche” delle gare nazionali dovrà essere gestita con il programma approvato dal Comitato Trial a disposizione gratuitamente.

8.6 INDICAZIONI ATTIVITA' TERRITORIALE

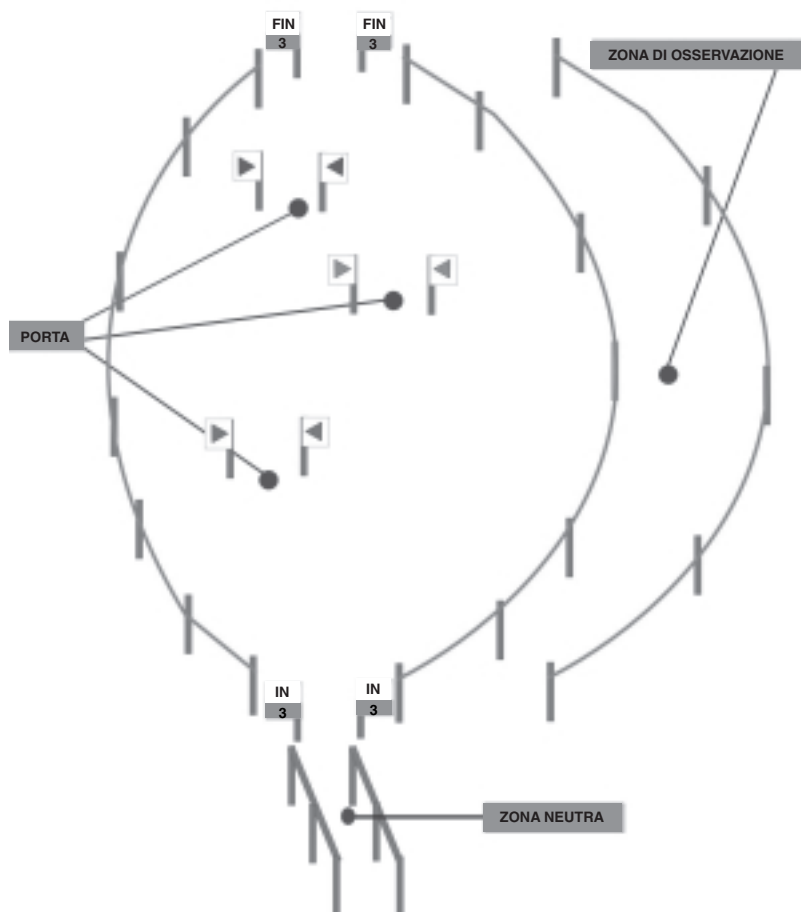
8.6.1 CALENDARI REGIONALI

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 e date libere

8.6.2 CONCOMITANZE

In occasione di manifestazioni nazionali titolate è assolutamente vietato porre a calendario e/o organizzare manifestazioni titolate a carattere territoriale che prevedano la partecipazione di piloti ammessi all'attività nazionale titolata. Tale divieto è limitato alle regioni confinanti con quella in cui ha luogo l'evento nazionale.

**FAC SIMILE
ZONA CONTROLLATA**

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

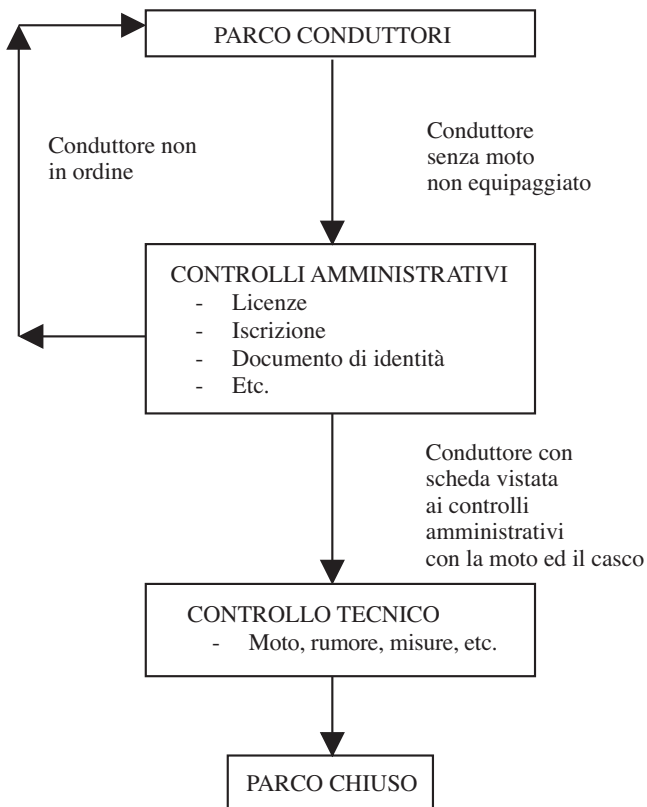
N Pettorale				Giro			
0	1	2	Z	3	5	5*	
			1				
			2				
			3				
			4				
			5				
			6				
			7				
			8				
			9				
			10				
			11				
			12				
			13				
			14				
			15				
Totale Punti				Categoria			
Orario							
Partenza				Arrivo			

Cartellino:

Il cartellino, compilato con il numero del conduttore ed il numero di giro al 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 materiale equivalente e di colore diverso ad ogni giro.

Deve essere raccolto durante la gara in ordine di giro e di numero.



CAPITOLO VIII°

NORME OBBLIGATORIE PER GLI ORGANIZZATORI

PERCORSO

ART.8.10 ZONE**ART.8.10.1**

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 – Trofeo delle Regioni e 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.

ART.8.10.2

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

ART.8.10.3

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.

ART.8.10.4

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.

ART.8.10.5

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

ART.8.11 CONTROLLI AMMINISTRATIVI E TECNICI

I controlli amministrativi e tecnici dovranno avvenire come segue:

Campionato Italiano:

il giorno precedente la garadalle ore **14.00 alle ore 19.00**

Campionato Italiano Cadetti:

il giorno precedente la garadalle ore **14.00 alle ore 19.00**

Campionato Italiano Centro Sud:

il giorno della garadalle ore **8.00** alle ore 9.30

Campionato Italiano Juniores:

il giorno precedente la garadalle ore **14.00 alle ore 19.00**

Trofeo delle Regioni:

il giorno precedente la garadalle ore **14.00 alle ore 18.00**

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

ART. 8.12 ORARIO DI PARTENZA

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

Campionato Italiano Trial e Cadettialle ore 09.00

Trofeo Centro Sud:	alle ore 10.00
Campionato Italiano Juniores:	alle ore 09,00
Trofeo delle Regioni:	alle ore 09.00

ART.8.13 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.

ART.8.14 PARCO CONDUTTORI

Il parco conduttori deve 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 con 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.

ART.8.15 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.

ne 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. Dovrà essere regolamentata con un orario stabilito dagli organizzatori.

ART.8.16 PARCHEGGIO PER I GIORNALISTI, LE AUTORITA' E GLI UFFICIALI DI GARA

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

ART.8.17 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.

ART.8.18 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.

ART. 8.19 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.

ART. 8.20 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.

ART.8.21 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.

ART.8.22 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.

ART.8.23 PUNTO DI ASSISTENZA SANITARIA

Dovrà essere conforme al codice sportivo Medico.

ART.8.24 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.

ART.8.25 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)

ART.8.26 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.

ART.8.27 PETTORALI

ART. 8.27.1 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

ART.8.27.2 COLORI

Pilota: fondo bianco e numero di colore: Rosso per gli Elite, 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.

ART.8.27.3 CASE ASSOCIATE

Le case associate FMI, ad ogni gara 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.

Il pettorale deve essere indossato da maggiorenni.

ART. 8.27..4 PASS E ZONE D'ACCESSO

Vedi tabella a pag. 422

ART.8.28 DIRITTI E DOVERI DI UN MECCANICO

ART. 8.28.1 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.

ART.8.28.2 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 Giudici di Zona.

ART.8.28.3 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.

CAPITOLO IX° ART. 9

REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI - GENERALITÀ

ART. 9. 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.

ART.9.2 – CATEGORIE E GRUPPI

Categoria:

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

ART.9.3– COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

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

ART. 9.4 - 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 - TRIAL

Expert, Senior, Junior, Master, Cadetti e Femminile **da** 50 cc. **a** 500 cc.

ART. 9.5 - 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: $(D^2 \times 3,1416 \times C)/4 = D^2 \times C \times 0,7854)/4$

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.

ART. 9.6 - 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.

ART.9.7 - 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 fabbricante dei telaio;
- 2) nome dei fabbricante dei motore.

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

SPECIFICHE DEI MOTICICLI

ART.9.8 - 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 .

ART.9.9 - PARTE CICLISTICA

Per tutte le motociclette è proibito l'uso dei 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.

ART. 9.10 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Il dispositivo di avviamento è obbligatorio.

ART.9.11 - CARTER COPRICATENA

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

ART.9.12 - COMPLESSO DI SCARICO

I tubi di scarico devono essere conformi alle norme esistenti concernenti il controllo del rumore.

- a) 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.

ART. 9.13 - 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.

ART.9.14 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Per tutti i motocicli le leve di comando dei 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 e' articolato sull'asse del poggia piede deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiedi è piegato o deformato.

ART.9.15 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

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

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

ART. 9.16 - POGGIAPIEDI

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

b) I poggiapiedi 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).

ART.9.17 - FRENI

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

ART. 9.18 - PARAFANGHI

I parafanghi sono obbligatori e devono oltrepassare lateralmente il pneumatico da ciascun lato.

Il parafango anteriore deve coprire la ruota per almeno 100° della sua circonferenza;

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°.

Il parafango posteriore deve coprire almeno 80° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea traccia 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)

ART. 9.19 - CARENATURE

Non sono ammesse carenature

ART.9.20 - PNEUMATICI E CERCHI

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg./ cm 2 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.

ART. 9.21 - LUCI, DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE, TACHIMETRO, PUNZONATURE PER I MOTOCICLI DA TRIAL

I motocicli ed il loro equipaggiamento deve essere conforme alle norme per la circolazione stradale come immatricolato.

Il generatore elettrico deve funzionare normalmente sia durante la competizione che ai controlli di fine gara. Le connessioni elettriche devono essere mantenute.

I motocicli devono essere presentati alle operazioni preliminari privi di precedenti punzonature.

Tutte le caratteristiche e le prescrizioni dei Codice della Strada vengano lasciate alla piena responsabilità dei pilota nei confronti della legge.

ART.9.22 - CARBURANTI

In tutte le manifestazioni il carburante da usarsi è dei 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	ASTM D 1319
	% v/v massimo 18.0	

Aromatici	% v/v massimo 42.0	ASTM D 1319
Olefine	% v/v	ASTM D 1319
Diolefine totali	% m/m max 1.0	GCMS/HPLC

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/m³

Residuo di distillazione Non controllato

Solo aria ambiente può essere miscelata al carburante come ossidante.

ART. 9.23 - CONTROLLO DEL RUMORE

Il limite fonometrico è di 94 d B/A misurati a 0,5 metri dallo scarico con un angolo di 45°

ART.9.24 - 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

ART.9.25 - CONTROLLO FONOMETRICO DURANTE UNA COMPETIZIONE

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

ART. 9.26 - 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.

ART.9.27 - CONTROLLI DI FINE GARA

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

ART.9.28 - 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

ART.9.29 - INDUMENTO E CALZATURE

Durante la Gara, i piloti dovranno portare i seguenti indumenti di protezioni in tessuto o-in pelle, stivali fino al ginocchio e guanti in pelle o di materiale equivalente.

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

ART.9.30 - 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.

ART. 9.31 - 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 partecipante 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 ECE 22-05 attestata dall'etichetta cucita all'interno del casco (vedi allegato esplicativo fig. U pag. 56). Tutti i caschi utilizzati nella gare 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.

ART. 9.32 - OMOLOGAZIONI

Per le Gare Nazionali, la F.M.I. ritiene validi i caschi con omologazione

Europa **ECE 22-05, P, NP,J**

Giappone **JIS T 8133 : 2000**

USA **SNELL M 2005**

La rispondenza dei casco usato 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 dei pilota.

Non saranno ammessi alla gara i piloti con caschi privi di omologazione.

ART. 9.33 - 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.

ART.9.34 - 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.
- Superficie bianca dove sarà stampato il numero: 25 cm. X 25 cm.
- 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 misura si intendono minime.

I pettorali in materia plastica, non sono autorizzati.

CAPITOLO IX° - 2° PARTE

ART. 9 CODICE DELL'AMBIENTE

09.35 RUMORE

Ridurre per quanto possibile il rumore delle motociclette.

09.36 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.

09.37 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.

09.38 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.

09.39 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.

09.40 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.

Alcuni suggerimenti:

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.

9.41 RACCOMANDAZIONI PER GLI ORGANIZZATORI:

9.42 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.

9.43 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.

9.44 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.

9.45 DOPO LA MANIFESTAZIONE

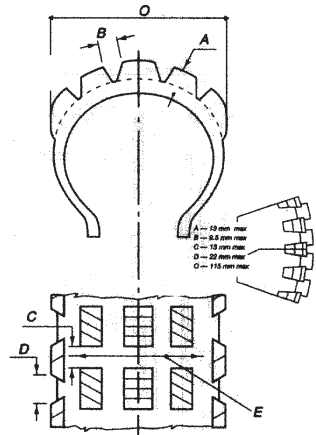
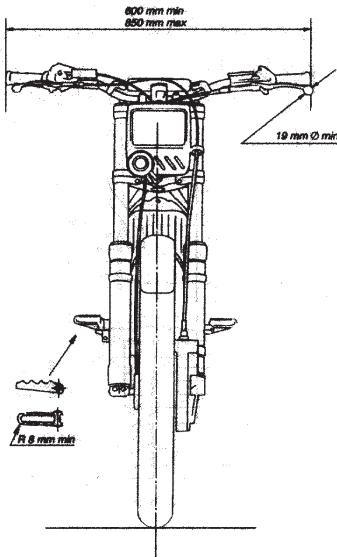
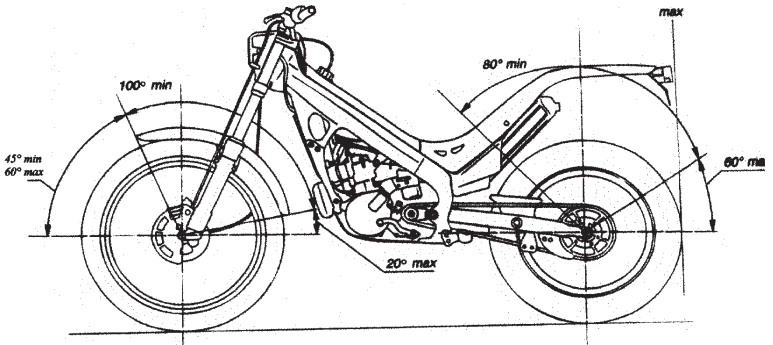
Le frecce, i cartelli indicatori, i pannelli di affissione ed i manifesti devono essere tolti.

I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e dintorni devono essere puliti e levati più veloce 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.



DIECI REGOLE SUI CASCHI

- 1 - Scegliere la giusta misura misurando la sommità della testa.
- 2 - Verificare che non ci sia gioco da una parte all'altra.
- 3 - Stringere bene il cinturino.
- 4 - Con la testa piegata in avanti provate a sollevare il casco per assicurarvi che non possa essere tolto in questo modo.



- 5 - Verificare se potete guardare bene al di sopra della spalla.
- 6 - Assicurarvi che non ci siano ostacoli alla vostra respirazione nel casco e non coprirsi mai il naso o la bocca.
- 7 - Non circondare mai il collo con una sciarpa, perchè questa impedisce all'aria di entrare nel casco. Non portare mai una sciarpa sotto il cinturino.
- 8 - Assicurarvi che la visiera possa essere aperta con una mano inguantata.
- 9 - Assicurarvi che la parte posteriore del casco abbia una forma tale che vi protegga la nuca.
- 10 - Acquistate sempre il migliore che possiate permettervi.

INFORMATIVA SULL'OMOLOGAZIONE DEI CASCHI

Il "22" è il numero della risoluzione CEE firmata a suo tempo a Ginevra dall'Italia e dalle 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
Case	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

Definizioni:

X= Accesso libero

O= A discrezione degli organizzatori

Numero Pass Pilota:

Pilota: 1

Meccanico 1

Furgone: 1

Numero Pass Casa associata:

Casa 3

Furgoni assistenza: 2