

CAPITOLO I REGOLAMENTO SPORTIVO

Norme Generali

DEFINIZIONE DI TRIAL

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

Sono incluse nel percorso di gara delle "zone controllate", in cui l'abilità del pilota nel percorrerle sarà osservata e penalizzata. Inoltre si avrà un limite di tempo per una parte o per tutta la gara.

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

051.1 REGOLE GENERALI

La FMI ha stabilito un regolamento base per le manifestazioni nazionali. Una manifestazione comprende:

Le verifiche amministrative e tecniche

La gara

La premiazione

051.2 GIURISDIZIONE

La manifestazione si svolge in accordo con i regolamenti FMI.

051.3 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.

051.3.1 Distanza

La lunghezza del percorso sarà indicata nel regolamento particolare.

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

051.3.2 Segnalazioni

Il percorso sarà segnalato con frecce direzionali.

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

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

051.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone sarà indicato nel Regolamento Particolare.

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.

Quando una zona si giudica impraticabile per causa di forza maggiore prima che siano transitati 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 verrà eliminata e le penalità dei piloti incluse nel totale delle penalizzazioni. Naturalmente, nel caso di zona con porte per più categorie, verrà eliminata solo per la categoria o classe interessata.

Il pilota, dopo aver percorso la zona, non potrà rientrarvi (neppure a piedi) se non al giro successivo, pena una multa di £ 100.000.

051.4.2 Delimitazioni – Segnalazioni e Lunghezza delle Zone Controllate.

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, alberi o a picchetti ben ancorati al suolo.

Il nastro di delimitazione, non può essere avvolto al picchetto delle frecce di segnalazione o porte.

Vedi disegno 1

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 50 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. L'utilizzo di queste porte non è ammesso se riducono la larghezza della zona a meno di 120 cm.

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

La lunghezza massima della zona controllata non dovrà superare 60 metri.

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.

051.4.5 Ostruzione

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

051.5 TEMPO E CONTROLLI

051.5.1 Cronometraggio

Il tempo di partenza ed arrivo dovranno essere rilevati al minuto primo.

051.5.2 Orario di partenza

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

051.5.2.1 Tempo per ogni concorrente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tempo totale per pilota in minuti primi.

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

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

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

051.5.3 Controllo orario di partenza

Il Controllo orario di partenza è situato alla zona partenza.

051.5.4 Controllo orario di arrivo

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

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

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

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

051.5.5 Tempo di zona

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

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

051.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

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

051.7 AMMINISTRAZIONE

051.7.1 Operazioni Preliminari

Gli orari e i giorni sono riportati sul Regolamento Particolare.

051.7.1.1 Licenze - Categorie e Classi – Tipo di zona – Percorsi

Come previste sul Regolamento Particolare.

051.7.2 Accettazione dell'iscrizione

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

In caso contrario l'iscrizione non sarà ritenuta valida.

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

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

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

051.7.2.1 Non partecipare ad una manifestazione

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

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

051.7.3 Tassa d'iscrizione

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

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

051.7.4 Pettorali

Tutti i concorrenti indosseranno un pettorale fornito dalla organizzazione.

Il concorrente dovrà assicurarsi che il pettorale e il suo numero sia sempre ben visibile, davanti e dietro, sia in trasferimento che in zona, pena una multa di £ 100.000.

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

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

I pettorali dovranno essere conformi al Regolamento Tecnico.

051.7.5 Meccanici

Sul Regolamento Particolare sarà dichiarato se i meccanici sono ammessi.

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

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

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

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

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

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

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

Se l'organizzatore vorrà eseguire una verifica tecnica preliminare alla motocicletta del meccanico, questa dovrà essere effettuata prima della manifestazione. Gli orari di questi controlli dovranno essere riportati sul Regolamento Particolare.

Il concorrente può ricevere assistenza (per riparare il motociclo o sostituire le parti non punzonate) in ogni parte del percorso, escluso all'interno di una zona controllata. In ogni caso, la motocicletta del concorrente deve percorrere tutto il percorso di gara con i propri mezzi o con quelli del concorrente, a meno che gli organizzatori non permettano un'altra forma di assistenza o una deviazione autorizzata del percorso.

051.7.6 Intervallo di partenza

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

051.7.7 Ordine di partenza

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

051.8 TECNICA

051.8.1 Motocicli

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

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

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

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

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

051.8.2 Equipaggiamento del conduttore

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

051.8.4 Punzonatura

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

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

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

051.8.5 Responsabilità del concorrente

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

051.8.6 Controllo dei pezzi

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

051.8.7 Parco chiuso

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

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

Nel parco chiuso è vietato (pena sanzione finanziaria di £ 100.000 Art.1 punto 13 RGD):

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

Il pilota deve aver previsto un cavalletto di sostegno per la propria moto.

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

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

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

Subito dopo l'arrivo le moto dovranno essere depositate nel parco chiuso e vi resteranno fino al termine della premiazione. Il parco chiuso decade 30' dopo l'arrivo dell'ultimo concorrente.

051.9 PENALIZZAZIONI

051.9.1 Penalità di tempo

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

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

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

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

051.9.2 Penalità nella zona controllata

- Superare la zona senza arretrare, senza fermarsi e senza "piede a terra":..... 0 punti

- Un piede: 1 punto

- Due piedi: 2 punti

- Più di due piedi:..... 3 punti

- Arrestarsi senza mettere piede a terra: (anche a motore spento)..... 1 punto

- Mettere un piede a terra e fermarsi: 2 punti

- Mettere due piedi a terra e fermarsi:..... 3 punti

- Qualsiasi arretramento del motociclo:..... 5 punti

- Qualsiasi spostamento laterale del motociclo, senza avanzare: 5 punti

- Fiasco: 5 punti

- Non superare la zona nel limite massimo del tempo concesso: 5 punti

- Non passare attraverso una porta del proprio percorso, ovvero passare all'esterno di una porta segnalata:
5 punti

- Passare attraverso una porta riservata ad una categoria diversa dalla propria; anche se percorsa in senso opposto: 5 punti

- Ricevere aiuto esterno dentro la zona: 5 punti

- Rifiutarsi di percorrere una zona e presentarsi al giudice della zona: 5 punti

- Il pilota o il suo meccanico modificano le difficoltà di una zona: 5 punti

- Il meccanico entra in zona senza l'autorizzazione del Giudice di Zona:..... 5 punti

- 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

- Il pilota o il meccanico contesta il punteggio attribuito dal giudice di zona: 5 punti supplementari

- Infrangere le norme stabilite per la zona neutra (se esiste): 5 punti supplementari

- La perdita o non presentazione del cartellino segnapunti al cambio o a fine gara: 10 punti

- Saltare una zona controllata (non seguire l'ordine cronologico delle zone):..... 20 punti

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

051.9.4 Esclusioni

I comportamenti seguenti provocano l'esclusione del concorrente:

- Altri casi di condotta scorretta verso un Ufficiale di Gara per il pilota e meccanico;

- Guidare senza casco;

- Sostituzione del motociclo o parti punzonate;

- Equipaggiamento non conforme alle specifiche tecniche;

- Ispezione delle zone fuori dagli orari stabiliti;

- Cambio di moto o di pilota durante la gara;

- Utilizzazione di pneumatici non autorizzati;

- Utilizzazione di carburante non autorizzato;

- Utilizzazione di sostanze vietate;
- Cambio del numero di pettorale;
- Il pilota non riprende la gara dal punto dove l'ha abbandonata;
- Allenamento dentro le zone;
- Non rispettare le norme del Parco Chiuso;
- Partenza o arrivo oltre il tempo previsto dal R.P.;
- Manomettere il cartellino segnapunti.

051.10 DEFINIZIONI

Le definizioni seguenti devono essere applicate salvo che non sia prevista un'alternativa nel Regolamento Particolare.

Nel momento di dare la penalità il beneficio del dubbio sarà sempre in favore del pilota.

051.10.1 Piedi a terra o fermata

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.)

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.

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

Sarà considerato fermata, qualsiasi arresto di progressione della moto.

051.10.2 Fiasco

Sarà considerato fiasco:

- Se il pilota cade.
- Se il motociclo retrocede, con o senza piede a terra.
- Spostamento laterale senza avanzare delle ruote non importa se anteriore o posteriore.
- Se il concorrente non ha le due mani sul manubrio nel momento in cui mette un piede a terra, e la macchina non è in progressione.
- Il pilota scende dalla moto e appoggia al suolo i due piedi dallo stesso lato o dietro la sagoma moto.
- La moto supera un limite della zona con le ruote a contatto del suolo, sia anteriore che posteriore.
- La moto attraversa dal lato sbagliato una porta.
- 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)
- 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.
- Il manubrio della moto tocca il suolo.
- Il meccanico entra in zona senza autorizzazione.
- Il pilota o la moto rompe, piega o abbatte un picchetto, un punto di segnalazione, una freccia, una fettuccia o allontana una delimitazione solida.
- La moto o il pilota ricevono aiuto esterno.
- Il motociclo effettua un incrocio della traiettoria nella zona.
- La ruota posteriore supera la fine della zona prima della ruota anteriore.
- La ruota anteriore riesce dall'inizio della zona.

051.11 CARTELLINO SEGNA PUNTI

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

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

Manomettere il cartellino segnapunti comporta l'esclusione.

051.11.1 Documento ufficiale riportante le penalità

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

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

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

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

051.12.1 Classifiche finali dei campionati e trofei

In ogni manifestazione titolata, vengono assegnati i seguenti punteggi:

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

051.12.4 Media penalità

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

051.13 ARRESTO ANTICIPATO DELLA GARA

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

051.14 EX AEQUO

051.14.1 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 misurato al secondo, sarà il vincitore.

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

051.14.2 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.

051.15 PREMIAZIONE

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

051.16 RECLAMI

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

051.17 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

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

051.18 RESPONSABILITA' E DANNI

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

051.19 GIUDICI DI ZONA

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

Il Direttore di Gara dovrà consegnare al Commissario Sportivo Delegato all'apertura delle Operazioni Preliminari, l'elenco dei nominativi e la dislocazione dei giudici di zona.
Il Commissario Delegato dovrà controllare il possesso di licenza e verificare l'identità del portatore di licenza.

CAPITOLO II

CAMPIONATO ITALIANO TRIAL

Prove: n° 8

Date: 04.03 – 18.03 – 08.04 - 13.05 – 27.05 – 29.07 – 26.08 – 07.10

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Percorso e zone: è consigliato organizzare le gare possibilmente in circuito chiuso **inaccessibile al pubblico.**

Piloti ammessi: Senior Expert, Senior, Junior, Master (ammessi i Cadetti Oltre, inseriti nella Junior, senza acquisire punti per il campionato)

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: £ 3.000.000 all'organizzatore di ogni prova.

NORME GENERALI

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

052.1.1 Norme FMI per gli organizzatori

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

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

052.1.3 Pass - parco conduttori piloti

I piloti riceveranno un pass – parco conduttori per accedervi.

052.1.4 Pass Case associate

I detentori di una licenza Costruttori Gruppo A – B – C riceveranno 3 pettorali permanenti per tutte le manifestazioni di Campionato Italiano Trial, inoltre si dovrà concedere loro uno spazio nel parco conduttori di mq. 60.

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

052.3.1 Distanze

La lunghezza del percorso non dovrà superare i 10 km a giro.

La gara si svilupperà su 2 o massimo 3 giri.

052.3.2 Segnalazioni

La gara dovrà essere segnalata con le frecce di direzione come si indica di seguito:

Vedi disegno 2

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 della gara.

Il Percorso segnalato dovrà essere strettamente seguito.

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

052.4 ZONE CONTROLLATE

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

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

Per ragioni di sicurezza, si autorizzeranno zone di tipo indoor:

Per ragioni di sicurezza, si autorizzeranno zone di tipo indoor, previo assenso della FMI all'organizzazione, e purché siano realizzate con materiali naturali (pietre, tronchi, etc) e c'è né sia una sola per ogni gara.

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

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

052.4.1 Zona neutra

Un corridoio dovrà essere previsto prima di ogni zona, questo sarà controllato da un Ufficiale di Gara. Questo corridoio deve permettere ai piloti di starvi in fila e prepararsi per superare la zona. (larghezza massima metri 1, lunghezza minima metri 3)

Il pilota sarà penalizzato con 5 punti supplementari se:

Lascia la moto incustodita nella zona neutra.

Il meccanico porta la moto del pilota nella zona neutra.

Il pilota riceve aiuto esterno.

Non è considerato aiuto esterno la misurazione della pressione delle gomme, che dovrà essere fatta dall'esterno del corridoio.

052.4.3 Zona di osservazione

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

052.4.4 Visita alle zone

Il giorno prima della manifestazione, dalle ore 15.00 alle ore 17.00, sarà consentito visitare le zone ai piloti iscritti al Campionato Italiano. Un pilota che viene trovato dentro la zona, fuori dal suddetto orario, da un U.d.G sarà squalificato. Per poter entrare in una zona il pilota dovrà indossare il pettorale assegnato.

052.5 TEMPO E CONTROLLI

052.5.2 Orario di partenza

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

052.5.2.1 Tempo per ogni concorrente

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva degli art. 051.5.2.1 e 052.9.1 sarà quello stabilito sul R.P. - ore 5 e 30 - più venti minuti penalizzato.

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

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

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

052.5.3 Controllo orario di partenza

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

052.5.4 Controllo orario di arrivo

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

052.5.5 Tempo in zona

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

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

Il tempo sarà controllato da un Giudice che userà un fischio per segnalare l'inizio dello scorrere del tempo.

Se il pilota non ha superato la zona nei due minuti, il giudice farà un fischio lungo per segnalare il fiasco.

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

052.6 ALLENAMENTI E VISITA ALLE ZONE

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

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

Il pilota che verrà trovato all'interno della zona, senza il pettorale, o fuori dall'orario stabilito, verrà escluso dalla manifestazione. **(art.52.4.4)**

052.7 AMMINISTRAZIONE

052.7.1 Operazioni Preliminari

Gli orari e i giorni sono riportati sul R.P. Il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 – 20.00 e al giorno della gara dalle ore 7.30 alle ore 8.00.

E' ammesso un ritardo massimo fino a 30 minuti, dietro penalità finanziaria di £ 100.00 Art.1 punto 6 RGD

Licenze - Categorie e Classi – Tipo di Zona - Percorsi – Fasce d'età

<i>Categoria</i>	<i>Classe cilindrata</i>	<i>Tipo zona</i>	<i>Colore percorso</i>	<i>Fascia d'età</i>
Senior Expert	fino a 500 cc.		A	Rosso dal
1985 in poi				
Senior	fino a 500 cc. B	Blu		dal 1985 in poi
Junior *	fino a 500 cc. C	Verde		dal 1986 in poi
Master	fino a 500 cc. C	Verde		dal 1971 in poi

* classe aperta alla partecipazione dei Cadetti, senza acquisire punti per il Campionato

052.7.2.2 Minimo partecipanti

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa verrà annullata ed i piloti inseriti nella **classe o categoria** superiore.

052.7.3 Tassa di iscrizione

La tassa d'iscrizione per il pilota è riportata sul R.P. - £ 50.000

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

052.7.4 Pettorali

Ad ogni partecipante verrà rilasciato un numero fisso per tutto il campionato. Ai concorrenti che hanno preso punti nel Campionato Italiano dell'anno precedente, verrà assegnato un numero corrispondente alla posizione finale.

I pettorali verranno consegnati alla prima prova e custoditi dal conduttore per tutta la durata del campionato. In caso di dimenticanza o smarrimento, verrà comminata una penalità finanziaria di £ 100.000, da pagare in sede di O.P. al **Commissario Sportivo**.

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

052.7.6 Intervallo di partenza

I piloti partiranno ogni minuto primo.

052.7.7 Ordine di partenza

L'ordine di partenza sarà determinato a sorte.

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

L'ordine di partenza per gruppi è : Master, Junior , Senior, Senior Expert

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

052.7.8 Breafing Direttore di Gara

Il giorno prima della gara, alle ore 19.00 il D.d.G. terrà una breve riunione, dove illustrerà tutte le informazioni per il buon andamento della manifestazione.

052.8 TECNICA

052.8.3 Fonometrica

Prima della gara si potrà avere una prova fonometrica.

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

Una volta superato il controllo sarà punzonato il silenziatore.

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

052.8.4 Punzonatura

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

Alla verifiche saranno punzonate le sotto elencate parti del motociclo.

Parte	Punzonatura	Numero	Disposizione della punzonatura
Telaio	Vernice o adesivo Inamovibile	1	Lato destro del canotto dello sterzo
Carter Motore	Vernice o adesivo Inamovibile	1	Lato destro carter centrale
Silenziatore	Vernice o adesivo Inamovibile	1	(solo se è prevista la fonometrica)

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

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

Terminato il controllo tecnico preliminare, l'organizzatore apporrà sul parafango anteriore di tutte le motociclette un adesivo con un numero identificativo corrispondente al numero del pilota.

Le dimensioni di questo adesivo deve essere di cm 8x 8.

I piloti che toglieranno questo adesivo saranno esclusi.

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

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

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

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

052.8.5 Responsabilità del pilota

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

052.8.7 Parco chiuso

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

- al mattino prima della gara, presentazione dopo le 8.30, multa di £ 300.000 – Art. 1 punto 7 RGD;
- al termine della gara – Esclusione - Art. 3 punto 13 RGD

052.9 PENALIZZAZIONI

052.9.1 Penalità di tempo

Per ogni minuto di ritardo alla partenza1 punto

Più di 20 minuti di ritardo alla partenza esclusione dalla gara

Per ogni minuto di ritardo all'arrivo1 punto

Più di 20 minuti di ritardo all'arrivo..... esclusione dalla classifica

052.12 CLASSIFICHE E RISULTATI

052.12.2 Classifiche Campionato

Saranno ritenuti validi tutti i risultati conseguiti

052.12.3 Classifiche Campionato Italiano di Club

Il Campionato Italiano di Club Senior e Junior viene abbinato alle gare di Campionato Italiano Trial. Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno. Agli effetti del Campionato Italiano verrà assegnato ad

ogni Moto Club la somma dei punti acquisiti nel Campionato Italiano individuale dai piloti licenziati tramite quel Club nelle categorie Senior e Junior.

052.15 PREMIAZIONE

I premi gara dovranno essere un minimo di tre per i piloti di ogni categoria e classe.

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

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

052.15.2 Multa per non partecipazione

E' obbligatoria la presenza dei primi tre classificati di ogni categoria e classe alla premiazione e alla conferenza stampa pubblica. In caso di assenza senza il preventivo benestare del Direttore di Gara al pilota sarà applicata un'ammenda di £ 200.000; in caso di recidiva l'ammenda potrà essere aumentata fino a £ 1.000.000. L'obbligo della presenza al podio decade un'ora dopo il termine della manifestazione

CAPITOLO III

CAMPIONATO ITALIANO CADETTI CAMPIONATO ITALIANO FEMMINILE TROFEO PROMO SPORT TRIAL

Percorso e zone: In circuito chiuso, inaccessibile al pubblico

Prove: n° 4

Date: 24.06 – 08.07 – 05.08 - 02.09

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Contributo Federale: £ 3.000.000 all'organizzatore di ogni prova.

Piloti ammessi: Cadetti , Cadetti Femminile, Promozionale e Master.

Concomitanza: è ammesso porre a calendario una gara regionale solo per la categoria promozionale.

NORME GENERALI

Il Campionato Italiano Cadetti - Campionato Italiano Femminile e Trofeo Promozionale, si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo I°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:


053.3.1 Distanze

La lunghezza del percorso non dovrà superare i 10 km a giro.

La gara si svilupperà su 2 o massimo 3 giri.

053.3.2 Segnalazioni

La gara dovrà essere segnalata con le frecce di direzione come si indica di seguito:

Vedi Disegno 

Nello spazio marcato ?? si indicherà il numero della zona alla quale si dirigono i piloti.

053.3.3 Percorso

Circuito chiuso, inaccessibile al pubblico.

053.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato sul R.P. per un totale di n°30

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

Per ragioni di sicurezza, si autorizzeranno zone di tipo indoor, previo assenso della FMI all'organizzazione, e purché siano realizzate con materiali naturali (pietre, tronchi, etc) e c'è né sia una sola per ogni gara. Perché una gara sia valevole per il Campionato Italiano è necessario che almeno si effettui il 75% delle zone previste all'inizio.

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

053.4.1 Zona neutra

Un corridoio dovrà essere previsto prima di ogni zona, questo sarà controllato da un Ufficiale di Gara. Questo corridoio deve permettere che i piloti debbano starvi in fila e prepararsi per superare la zona. (larghezza massima metri 1, lunghezza minimo metri 3)

Il pilota sarà penalizzato con 5 punti supplementari se:

Lascia la moto incustodita nella zona neutra.

Il meccanico porta la moto del pilota nella zona neutra.

Il pilota riceve aiuto esterno.

Non è considerato aiuto esterno la misurazione della pressione delle gomme, che dovrà essere fatta dall'esterno del corridoio.

053.4.3 Zona di osservazione

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

053.5 TEMPO E CONTROLLI

053.5.2 Orario di partenza

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

053.5.2.1 Tempo per ogni concorrente

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva degli art. 051.5.2.1 e 053.9.1 sarà quello stabilito sul R.P. - Cinque ore e trenta minuti - più venti minuti penalizzato.

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

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

Le penalità di tempo per la partenza in ritardo o per aver superato il tempo autorizzato sono riportate a l'art.053.9.1.

053.5.3 Controllo orario di partenza

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

053.5.4 Controllo orario di arrivo

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

053.5.5 Tempo in zona

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

Il tempo comincia a scorrere quando il mozzo della ruota anteriore supera la linea del "Inizio della zona". Il tempo sarà controllato da un Giudice che userà un fischio per segnalare l'inizio dello scorrere del tempo. Se il pilota non ha superato la zona nei due minuti il giudice farà un fischio lungo per segnalare il fiasco. La decisione del Giudice responsabile del tempo deve essere considerata inappellabile.

053.7 AMMINISTRAZIONE

053.7.1 Operazioni Preliminari

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

053.7.1.1 Licenze – Categorie e Classi – Percorsi – Tipo di zona - Fasce d'età

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

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

Cadetti e Cadetti Femminile

Categoria	Classe cilindrata	tipo zona	colore percorso	fascia età
Cadetti	fino a 500 cc. A	Rosso	1987*-1980	
Cadetti – Juniores	fino a 125 cc.	B	Blu	1989 -1983
Cadetti – Juniores	fino a 80 cc.	C	Verde	1989 -1985
Cadetti Femminile	fino a 500 cc.	C	Verde	dal 1987* in poi

Trofeo Promozionale (percorso e zone dei Cadetti)

Categoria	Classe cilindrata	tipo zona	colore percorso	fascia età
Promo A Esperti e				
Master	fino a 500 cc. A**	Rosso	dal 1987* in poi	
Promo B Major	fino a 500 cc. B	Blu	1987*-1961	
Promo C Amatori	fino a 500 cc.	C	Verde	dal 1987* in poi
Veterani				

* età compiuta

** facoltà dell'organizzatore poter cambiare da tipo A a Tipo B

053.7.2.2 Minimo partecipanti

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa verrà annullata ed i piloti inseriti nella classe superiore o categoria. (esclusi i Cadetti fino a 80 cc , per loro il minimo è di tre partecipanti).

053.7.3 Tassa di iscrizione

La Tassa di iscrizione per il pilota è riportata sul R.P. £ 40.000.

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

053.7.4 Pettorali

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

Le dimensioni del pettorale sono riportate nel Regolamento tecnico.

Il pettorale deve essere visibile per tutta la gara.

053.7.6 Intervallo di partenza

I piloti partiranno ogni minuto primo.

053.7.7 Ordine di partenza

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio.

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

L'ordine di partenza per gruppi è : Cadetti Oltre, Cadetti 125, Cadetti 80, Cadetti Femminile,– Promozionali Esperti/Master, Promozionali Major, Promozionali amatori-Veterani.

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

053.8.4 Punzonatura

Tutti i motocicli devono essere esaminati per un controllo tecnico prima della gara, i piloti che non si presenteranno il proprio motociclo non saranno ammessi alla partenza. Alle verifiche saranno punzonate le sotto elencate parti del motociclo.

Parte	Punzonatura	Numero	Disposizione della Punzonatura
Telaio	Vernice adesivo	o 1	Lato destro canotto sterzo

La punzonatura è limitata a questo pezzo, il numero del pilota deve essere scritto nell'adesivo o sulla vernice.

053.8.7 Parco chiuso

Alla mattina della gara le moto devono essere dentro il parco chiuso entro le ore 9.30 ed al termine della gara (subito dopo la consegna del cartellino). Il regime di parco chiuso di arrivo decade dopo la premiazione o al massimo 30 minuti dopo l'ultimo pilota arrivato. Non consegnare la moto al parco chiuso comporta:

- al mattino prima della gara, presentazione dopo le ore 9.30, multa di £ 300.000 – Art. 1 punto 7 RGD

- al termine della gara – Esclusione - Art. 3 punto 13 RGD

053.9 PENALIZZAZIONI

053.9.1 Penalità di tempo

Per ogni minuto di ritardo alla partenza1 punto
Più di 20 minuti di ritardo alla partenza esclusione gara
Per ogni minuto di ritardo all'arrivo1 punto
Più di 20 minuti di ritardo all'arrivo..... esclusione classifica

053.12 CLASSIFICHE E RISULTATI

053.12.2 Classifiche Campionato

Saranno ritenuti validi tutti i risultati conseguiti

053.12.3 Classifiche Campionato Italiano di Club

Il Campionato Italiano di Club Cadetti viene abbinato alle gare di Campionato Italiano Cadetti. Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno. Agli effetti del Campionato Italiano Cadetti verrà assegnato ad ogni Moto Club la somma dei punti acquisiti nel Campionato Italiano individuale dai piloti licenziati tramite quel Club nelle varie classi.

053.15 PREMIAZIONE

I premi gara dovranno essere un minimo di tre premi per i piloti di ogni categoria e classe.
Il monte premi per la classifica finale del Campionato Italiano Cadetti è previsto dalle Varie Norme Generali.

CAPITOLO IV

TROFEO FMI CENTRO SUD

Prove: n° 5

Date: 25.03 – 22.04 – 20.05 - 10.06 – 16.09

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Contributo Federale: £ 2.500.000 all'organizzatore di ogni prova.

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

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

Concomitanza: è ammessa la concomitanza con una gara regionale.

Esempio: se viene 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.

NORME GENERALI

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

054.4 ZONE CONTROLLATE

Il numero delle zone è riportato nel R.P. : totale n° 24

Super, Cadetti, Cadetti Femminile, Master e Territoriale totale n. 24.

Minitrial totale n. 18 in circuito chiuso

054.5 TEMPO E CONTROLLI

054.5.2 Orario di partenza

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

054.5.2.1 Tempo per ogni concorrente

Il tempo totale per ciascun pilota, su riserva dell'art. 051.5.2.1 sarà riportato sul R.P.: massimo 5 ore e 30 minuti primi 4 ore per il minitrial.

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

054.7.1 Operazioni Preliminari

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

054.7.1.1 Licenze – Categorie e Classi – Percorsi – Fasce d'età

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

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

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

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

Categoria	Classe cilindrata	tipo zona	colore percorso
Super (Senior e Junior)	fino a 500 cc.	A	Rosso
Cadetti	fino a 500 cc.	B	Blu
Cadetti 50	fino a 50 cc.	C*	Verde
Promo AEsperti/Master	fino a 500 cc.	B	Blu
Promo B Major	fino a 500 cc.	C	Verde
Promo C Amatori-Veterani	fino a 500 cc.	C*	Verde

054.7.2.2 Minimo partecipanti

Se una categoria o classe non raggiunge un minimo di cinque piloti alla partenza, la stessa verrà annullata ed i piloti inseriti nella classe superiore o categoria. (esclusi i Cadetti fino a 50 cc, Cadetti femminile, Juniores minitrial fino a 50 cc. e Juniores minitrial monomarcia, per loro minimo tre partecipanti).

054.7.3 Tassa di iscrizione

E' riportata sul Regolamento Particolare £. 40.000

054.7.4 Pettorali

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

Le dimensioni dei pettorale sono riportate nel Regolamento tecnico.

Il pettorale deve essere visibile per tutta la gara.

054.7.7 Ordine di partenza

L'ordine di partenza per gruppi è stabilita sul R.P. Super, Cadetti, Cadetti 50, Territoriali A Esperti/Master, Territoriali B Major, Territoriali C Amatori-Veterani.

054.12.3 Classifiche di Club Trofeo FMI Centro Sud

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

CAPITOLO V

TROFEO NAZIONALE MINITRIAL

Prove: n° 4

Date: 24.06 – 08.07 – 05.08 - 02.09

Le gare non effettuate non saranno recuperate.

Concomitanza: Il Trofeo Minitrial si svolge in concomitanza del Campionato Italiano Cadetti

NORME GENERALI

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

055.3 PERCORSO

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

055.4 NUMERO DI ZONE

Stabilite sul Regolamento Particolare per un totale n. 18

055.4.3 Zona di osservazione

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

055.5 TEMPO E CONTROLLI

055.5.2 Orario di partenza

L'orario di partenza della manifestazione è riportato sul R.P. - ore 9.30 -

055.5.2.1 Tempo per ogni concorrente

Stabilito sul Regolamento Particolare: - massimo 4 ore

055.7 AMMINISTRAZIONE

055.7.1 Operazioni Preliminari

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

055.7.1.1 Licenze – Categorie e classi – tipo di zona – fascia di età

Per partecipare al Trofeo Nazionale Minitrial, i piloti devono essere in possesso della licenza Juniores Minitrial rilasciata dai Comitati Regionali della FMI.

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

<i>Categoria</i>	<i>tipo</i>	<i>zona colore</i>	<i>fascia età</i>
Minitrial Juniores A	A	Rosso	1989-1987**
Minitrial Juniores B	B	Blu	1992-1990
Minitrial Juniores monomarcia	C	Verde	1994*-1991

* minimo 7 anni (età compiuta).

** ammessi solo coloro che al momento della richiesta di licenza non hanno ancora compiuto 14 anni.

055.7.2.2 Minimo partecipanti

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

055.7.3 Tassa di iscrizione

Il diritto di iscrizione per il pilota sarà riportato sul R.P. £ 30.000

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

055.7.5 Meccanico

Sul Regolamento Particolare sarà dichiarato se i meccanici sono ammessi.

Se il meccanico è permesso, dovrà seguire le indicazioni del seguente articolo e dell'art. 051.7.5 e pagare la relativa tassa d'iscrizione.

Ogni pilota può essere seguito da un meccanico per tutta la gara.

Il meccanico, con lo stesso numero del pilota, è autorizzato ad entrare nella zona quando il suo pilota è impegnato nella stessa, sempre che sia invitato dal Giudice di Zona ad entrarvi, per ragioni di sicurezza.

Qualunque contravvenzione a questa norma sarà penalizzata con 5 punti.

Il pilota può essere assistito in qualsiasi punto del percorso per riparare la motocicletta.

Il meccanico deve avere un pettorale con lo stesso numero del pilota che assiste, ma di colore diverso.

Il meccanico deve essere in possesso di tessera FMI tipo A per l'anno in corso.

055.7.7 Ordine di partenza

L'ordine di partenza per gruppi è: Minitrial A, Minitrial B e Monomarcia

055.8.1 MOTOCICLI

Suddivisi in:

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

CAPITOLO VI

MOTO D'EPOCA

Prove: n° 4

Date: libere

Contributo: £ 1.000.000 ogni prova

NORME GENERALI EPOCA

Il Trofeo Moto d'Epoca Gruppo 5 si svolge nel rispetto delle norme generali Trial Capitolo I°, con le modifiche dettagliate nei seguenti articoli:

056.1 DEFINIZIONE, CATEGORIE E MOTOCICLI AMMESSI:

Sono manifestazioni agonistiche per moto da trial e moto alpinismo costruite fino al 1982, iscritte al Registro Storico della FMI, regolarmente immatricolate ed assicurate.

Non è ammesso l'uso delle targhe prova.

Sono istituite le seguenti categorie:

Cat. A moto fino al 1964 (pre-65)

Cat. B moto dal 1965 al 1974 compreso

Cat. C moto dal 1975 al 1982 compreso

Cat. D moto artigianali

Le motociclette Artigianali dovranno rispettare i seguenti vincoli costruttivi:

- Motore e telaio (se non esemplari unici) derivati da modelli costruiti prima del 31.12.1970.

Raffreddamento ad aria.

Sospensione posteriore classica a due ammortizzatori

Freni a tamburo.

056.2 SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

La manifestazione dovrà utilizzare i percorsi seguiti nei primi anni del trial in Italia (dove possibile) privilegiando la formula del giro unico con almeno 15 zone no-stop e percorrendo un trasferimento fuoristrada sufficientemente lungo (almeno 15 km) che possa essere completato con soddisfazione di tutti i concorrenti.

Le "zone controllate" dovranno essere prive di pericoli, tracciate da appassionati di provata esperienza e rapportate alle possibilità tecniche della moto. Per le categorie B e C dovranno essere predisposte due serie di zone di diversa difficoltà (contraddistinte da indicazioni di diverso colore), lasciando al concorrente la scelta prima della partenza. Per le categorie A e D le zone saranno quelle di minor difficoltà.

056.3 ISCRIZIONI

Le iscrizioni redatte sugli appositi moduli, debbono pervenire al Moto Club organizzatore, accompagnate dalla quota d'iscrizione di £ 50.000 (e riportata sul R.P.) e dalla fotocopia della tessera di iscrizione al R.S.N. almeno 10 giorni prima della manifestazione. Gli organizzatori dovranno comunicare l'eventuale non accettazione dell'iscrizione. I moto club hanno facoltà di richiedere il pagamento della tassa doppia per iscrizioni giunte in ritardo.

056.4 LICENZE

Per partecipare al Trofeo Moto d'Epoca si dovrà essere in possesso delle seguenti licenze:

1) GR.5 Moto d'Epoca Fuoristrada

2) Master Trial

3) Qualsiasi altra licenza Trial (partecipa alla gara, ma NON prende punti per il Trofeo)

056.5 PUNTEGGI

Il punteggio sarà assegnato in base alle penalizzazioni nelle zone controllate valutata secondo l'annesso V° – RMS Trial. Per le sole categorie A – B – C saranno assegnati abbuoni in base all'età della moto (rilevata

dalla tessera di iscrizione al Registro Storico della FMI) e per tutte le categorie abbuoni in base all'età del partecipante (rilevate dall'anno di nascita scritto sulla licenza FMI) secondo i seguenti criteri:

Categoria A

Moto del 1964..... 0 punti
Moto del 1963..... 1 punto
Moto del 1962..... 2 punti

e così via

Categoria B

Moto del 1974..... 0 punti
Moto del 1973..... 1 punto

e così via

Categoria C

Moto del 1982..... 0 punti
Moto del 1981..... 1 punto

e così via

50 anni _ punto

Per ogni anno di età oltre i 50 anni..... _ punto di abbuono

In caso di parità sarà considerata a favore l'anzianità della moto, poi quella del pilota e, infine, i migliori punteggi riportati nelle singole zone controllate (maggior numero di passaggi a zero penalità, poi passaggi ad una penalità etc.)

I concorrenti ritirati o non partiti non prendono punteggio alcuno e non entrano in classifica.

Il punteggio per il Trofeo sarà il seguente: 25 punti al primo, 20 al secondo, 16 al terzo, 13 al quarto, 11 al quinto, 10 al sesto, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 fino al quindicesimo.

Fig. A FAC SIMILE ZONA CONTROLLATA

Fig. B FAC SIMILE TABELLA GIUDICE DI ZONA

Fig. C FAC SIMILE CARTELLINO PENALITA'

CAPITOLO VII

REGOLAMENTO TRIAL INDOOR

057.1 DEFINIZIONE DI TRIAL INDOOR

Il trial indoor è una gara che si svolge su un'area delimitata in cui l'abilità dei piloti costituisce la base dei risultati.

Sono predisposte su quest'area delle "zone controllate" artificiali o naturali che prevedono penalità per gli errori in cui i piloti avessero ad incorrere.

057.2 ISCRIZIONI

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

057.3 PERCORSO

Il percorso dove svilupparsi entro un'area recintata e sarà composto da zone con relative zone neutre. Il trial si svolgerà da 1 a 3 giri. Il numero di giri dovrà essere specificato sul R.P. Durante la manifestazione solo il pilota o i piloti che vanno a realizzare la zona potranno stare all'interno. Gli altri piloti devono restare nel posto indicato dal Direttore di Gara.

057.4 TEMPO

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

057.5 PROVE

Una sessione di prove sarà autorizzata, permettendo ad ogni pilota di provare tutte le zone.

057.6 ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio, a meno che non sia riportato sul Regolamento Particolare un altro sistema. I piloti partiranno individualmente o a gruppi di 2 o di 3.

057.7 SELEZIONE

Il numero dei piloti e il sistema di selezione per il 2° e 3° giro dovrà essere riportato sul Regolamento Particolare.

057.8 ASSISTENZA TECNICA

In caso di incidente tecnico, il pilota è autorizzato a cambiare la motocicletta.

Le condizioni per effettuare le riparazioni saranno precisate sul Regolamento Particolare.

057.9 MECCANICO

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

057.10 ZONE

Le zone dovranno essere numerate consecutivamente.

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

Il numero delle zone dovrà essere specificato sul Regolamento Particolare.

057.11 DELIMITAZIONE E SEGNALE DELLE ZONE

La zona controllata deve essere chiaramente delimitata.

La larghezza di una porta dovrà essere come indicata nelle figure:

vedi Disegno 1

In questo caso il pilota deve passare dentro la porta.

Le linee di Inizio e di Fine zona dovranno essere indicate.

057.12 PENALIZZAZIONI

057.12.1 Tempo

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

057.12.2 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, ad eccezione delle penalità supplementari sotto definite:

Il pilota ha terminato primo0 punti

Il pilota ha terminato secondo+1 punto

Se i due concorrenti arrivano con lo stesso tempo e con lo stesso punteggioSi ripeterà la zona

Se i due piloti commettono fiasco0 punti per ciascun concorrente

Durante i "Play Off " si potrà assegnare un massimo di 5 punti di penalizzazione per pilota, incluse le penalizzazioni di tempo.

057.13.3 Penalità economiche

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

Un pilota non può finire la prova per guasto meccanico

e dispone di una sola motocicletta:..... Ammenda max del 50% del premio

057.14 DEFINIZIONI

057.14.1 Piede a terra

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

057.14.2 Appoggio della motocicletta

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

057.14.3 Fiasco

Saranno considerate come "Fiasco" le seguenti definizioni:

- La motocicletta è ferma, quando il pilota mette un piede al suolo, così come se la motocicletta retrocede o si sposta lateralmente, senza avanzare.

Nota: Se un pilota mette un piede a terra mentre avanza o fa surplace, non sarà considerato "fiasco", ma piede a terra.

- Il pilota scende dalla moto.

- La moto supera un limite, non importa con quale ruota se a contatto con il suolo, o la motocicletta passa inequivocabilmente una delimitazione prima che il mozzo della ruota anteriore abbia superato il segnale di fine della zona.

- Il pilota o la sua motocicletta rompe, piega o abbatte una segnalazione, prima che il mozzo della ruota anteriore abbia superato il - Fin della zona.

- La motocicletta o il pilota ricevono aiuto esterno.

- Il mozzo della ruota anteriore esce dall'In.

- Il manubrio della moto tocca il suolo.

- Arresto del motore e il pilota è con un piede a terra.

- Arresto del motore con contatto al suolo, di una qualsiasi parte della moto, ad eccezione dei pneumatici.

057.15 ZONA NEUTRA

Lo spazio compreso nel percorso prima della zona sarà considerato come zona neutra.

Sul Regolamento Particolare deve essere dichiarato se è autorizzata l'assistenza e le riparazioni in questa zona.

057.16 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.

Le motociclette devono essere obbligatoriamente equipaggiate con pneumatici del tipo "Trial universal", non importa di quale marca e seguendo le indicazioni del Regolamento Tecnico, annesso Trial.

057.17 EQUIPAGGIAMENTO PILOTI

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

Ciascun pilota dovrà indossare un pettorale indicando il numero e il nome del pilota. Il pettorale potrà indicare il nome dello sponsor della manifestazione. Le condizioni concernenti il pettorale, sponsor, logo debbano essere chiaramente specificate nel Regolamento Particolare. Tutti i piloti che posso provare un conflitto di interesse che esiste tra lo sponsor della manifestazione e il proprio sponsor, devono informare gli Organizzatori sul bollettino d'iscrizione. L'organizzatore può offrire un pettorale con un altro sponsor della manifestazione e autorizzare il pilota a partecipare. La decisione finale spetta agli organizzatori.

E' proibito cambiare il pettorale durante la manifestazione, pena l'esclusione.

057.18 CLASSIFICHE

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

I risultati vengono 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 il vincitore sarà colui che avrà totalizzato il maggior numero di zero penalità sul totale dei controlli. In caso di ulteriore parità sarà preso in considerazione il maggior numero di zeri, poi uno, poi due, poi tre e quindi cinque.

In caso di ulteriore parità come discriminante verrà effettuata un'ulteriore prova tra i pari merito.

057.19 RICOMPENSE

Eventuali ricompense in denaro dovranno essere dichiarate sul Regolamento Particolare.

057.20 RECLAMI

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

057.21 ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI

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

057.22 RESPONSABILITA' E DANNI

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

057.23 OBBLIGHI DELL'ORGANIZZAZIONE

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

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

Rilascio di n° 5 pass per ogni pilota iscritto.

CAPITOLO VIII

REGOLAMENTO TECNICO

MOTOCICLI - Generalità

058. 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.

058.2 – CATEGORIE E GRUPPI

Categoria:

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

058.3 – COSTRUZIONE DEI MOTOCICLI

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

058. 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 A1 - TRIAL

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

058. 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: $D_{\text{mm}} \times 3,1416 \times C$
 $= D_{\text{mm}} \times C \times 0,7854$

ove D = alesaggio dei 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.

058. 6 - SOVRALIMENTAZIONE

La sovralimentazione , qualunque siano i mezzi utilizzati, è vietata in tutte le competizioni, nazionali ed internazionali.

La semplice iniezione di carburante non è considerata sovralimentazione.

Un motore a due o quattro tempi appartenente ad una qualunque delle classi riconosciute e determinate dalla cilindrata geometrica dei cilindri motori, non viene considerato come sovralimentato quando il totale delle cilindrata geometriche registrate per ogni ciclo motore dal o dagli organi di aspirazione, non supera la cilindrata limite superiore della classe in questione.

058. 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 del telaio;
- 2) nome dei fabbricante del motore.

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

Norma nazionale - Qualora si tratti di preparatori, essi non vengono considerati come costruttori, e pertanto la loro qualifica di elaboratori dovrà essere evidenziata .

SPECIFICHE DEI MOTOCICLI

058. 8 - PRESCRIZIONI GENERALI

Le prescrizioni generali qui riportate si applicano a tutti i veicoli dei gruppi sopracitati nelle manifestazioni internazionali e nazionali, semprechè , per queste ultime, non vengano emanate disposizioni diverse nei Regolamenti Particolari delle gare .

058. 9 - PARTE CICLISTICA

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

058. 10 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

Un dispositivo di avviamento è obbligatorio.

058. 11 - CARTER COPRICATENA

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

058. 12 - COMPLESSO DI SCARICO

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

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

c) Sui silenziatori nelle moto da Trial devono avere impressi gli estremi dell'omologazione ministeriale. (Norma Nazionale).

058. 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.

058. 14 - LEVE DEL MANUBRIO E PEDALI DI COMANDO

Per tutti i motocicli le leve di comando del freno anteriore e della frizione devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro di 19 mm. Questa sfera deve essere parte integrante della leva: può anche essere appiattita ma in ogni caso i bordi devono essere arrotondati (spessore minimo di questa parte appiattita: 14 mm.).

Ciascuna leva o pedale di comando deve essere montata su un perno indipendente. Il pedale del freno, se è articolato sull'asse del poggiapiè deve funzionare in ogni circostanza, anche se il poggiapiè è piegato o deformato.

058. 15 - COMANDO DELL'ACCELERATORE

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

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

058. 16 - POGGIPIEDI

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

b) I poggiapiè 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 poggiapiè (vedi **diagramma D**) .

058. 17 - FRENI

Tutti i motocicli del gruppo "A", devono essere muniti di almeno due freni efficaci, uno su ogni ruota, che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota

058. 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 posteriore 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 della ruota con una linea tracciata orizzontalmente e passante per il centro della ruota stessa, deve essere compresa tra 45° e 60°.

4) Il parafango posteriore deve coprire almeno 80° della circonferenza della ruota. L'angolo formato da una linea tracciata dall'estremità posteriore del parafango fino al centro della ruota con una linea tracciata orizzontalmente attraverso il centro di questa, non deve superare i 60° (vedi fig. D)

058. 19 - CARENATURE

Non sono ammesse carenature

058. 20 - PNEUMATICI E CERCHI

Tutti i pneumatici saranno misurati, montati sul cerchio, ad una pressione di 1 kg./ cm² e ad una sezione del 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) PNEUMATICI 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 Diag.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.

058. 21 - LUCI, DISPOSITIVI DI SEGNALEZIONE, TACHIMETRO, PUNZONATURE PER I MOTOCICLI DA TRIAL

- a) I motocicli ed il loro equipaggiamento deve essere conforme alle norme per la circolazione stradale come immatricolato.
- b) Il generatore elettrico deve funzionare normalmente sia durante la competizione che ai controlli di fine gara. Le connessioni elettriche devono essere mantenute.
- c) I motocicli devono essere presentati alle operazioni preliminari privi di precedenti punzonature.
- d) Tutte le caratteristiche e le prescrizioni dei Codice della Strada vengano lasciate alla piena responsabilità dei pilota nei confronti della legge.

058. 22 - CARBURANTI

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

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

a) le caratteristiche sono:

Proprietà	Unità	Min.	Max.	Metodo di controllo
RON		92.0	102.0	ASTM D 2699-86
MON		85.0	90.0	ASTM D 2700-86
Ossigeno	% m/m		3.7	Analisi Elem
Azoto	% m/m		0.2	ASTM D 3228
Benzene	% v/v		5.0	ASTM D 3606/EN 238
RVP	Hpa	350	Max in accordo con EN 228	ASTM D 323
Piombo	G/l		0.013	ASTM D 323
Densità a 15° C	Kg/m3	725.0	780.0	ASTM D 4052
Stabilità all'ossidazione	minuti	360		ASTM D 525
Gomme residue	Mg/100 ml		5.0	EN 5
Zolfo	% m/m		0.2	ISO 8754
Corrosione su rame			C1	ISO 2160
Distillazione:				
A 70° C	% v/v	10.0	50.0	ISO 3405
A 100° C	% v/v	36.0	70.0	ISO 3405
A 180° C	% v/v	85.0		ISO 3405
Punto finale di ebollizione	°C		220	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:

		Metodo di controllo
Composti saturi	60% v/v massimo	ASTM D 1319
Aromatici	20-60% v/v	ASTM D 1319
Olefine	0-35% v/v	ASTM D 1319
Diolefine totali	1% m/m massimo	GCMS

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

Densità a 15° C	+/- 30 kg/mc
Residuo di distillazione	Non controllato

Solo aria ambiente può essere miscelata al carburante come ossidante.

058. 23 - CONTROLLO DEL RUMORE

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

058. 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 il Trial

058. 25 - CONTROLLO FONOMETRICO DURANTE UNA COMPETIZIONE

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

058. 26 - TOLLERANZE TERMICHE SUL CONTROLLO FONOMETRICO

Per i controlli fonometrici 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.

058. 27 - CONTROLLI DI FINE GARA

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

058. 28 - SOSTITUZIONE DI MOTOCICLO E CAMBIAMENTO DI PEZZI

a) lo scambio di moto fra piloti è vietato.

b) 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

058. 29 - INDUMENTO E CALZATURE

Durante le Gare, i piloti: devono indossare un equipaggiamento di tessuto o cuoio e degli stivali che non fonda con il calore e l'uso dei guanti è facoltativo.

Nel trial i piloti possono togliersi i guanti nella zona controllata.

058. 30 - USO DEL CASCO

Durante le gare di trial i piloti ed i meccanici devono portare un casco di protezione correttamente allacciato e che calzi perfettamente e in buono stato. (vedi fig. T) il mancato rispetto di questa norma comporta l'esclusione.

058. 31 - SPECIFICHE DEI CASCHI

1 - Istruzioni pratiche. Prima di ogni manifestazione, in sede di Operazioni Preliminari, il Commissario Tecnico deve esaminare le condizioni dei caschi di tutti i partecipanti per assicurarsi che siano conformi alle seguenti esigenze tipologiche in rapporto al tipo di competizione:

2 - Tutti i caschi utilizzati nelle specialità di gara sopra riportate, devono essere omologati secondo quanto previsto per le gare Internazionali o - per le gare Nazionali - possedere l'omologazione E22 attestata dall'etichetta cucita all'interno del casco (vedi allegato esplicativo fig. U pag.). Tutti i caschi utilizzati nella gara devono essere assolutamente intatti e non avere subito alcuna alterazione alla struttura di base in conseguenza di urti o solventi.

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

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

Dopo suddette verifiche il Commissario Tecnico dovrà controllare la calzabilità del casco sulla testa del pilota: innanzitutto se è possibile far scivolare il cinturino al di sopra del mento e poi, se con questo serrato, è possibile togliere il casco dal didietro della testa del pilota.

058. 32 - OMOLOGAZIONI

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

La rispondenza dei casco usato ai requisiti sopra riportati, specie in caso di occultamento di precedenti urti con riverniciature o altri artifici per superare il controllo, è lasciata alla piena responsabilità dei pilota. Non saranno ammessi alla gara piloti con caschi privi di una delle omologazioni anzidette.

058. 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.

058. 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 dorsali in materia plastica, non sono autorizzati.

FIGURE ILLUSTRATIVE

SEQUENZA DELLE OPERAZIONI PRELIMINARI Fig.1

MOTOCICLO DA TRIAL Fig.D

DIECI REGOLE SUI CASCHI Fig.T

INFORMATIVA SULL'OMOLOGAZIONE DEI CASCHI Fig.D

CAPITOLO IX - 1° parte CODICE DELL'AMBIENTE

059.1 RUMORE

Ridurre per quanto possibile il rumore delle motociclette.

059.2 SONORIZZAZIONE

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

059.3 CARBURANTE

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

059.4 PROTEZIONE DEL SUOLO

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

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

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

059.5 LAVAGGIO MOTO TERRENO

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

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

059.6 RACCOMANDAZIONI PER INCORAGGIARE UN COMPORTAMENTO ECOLOGICO DA PARTE DEL PUBBLICO

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

Ecco qua qualche suggerimento:

Una cooperazione con la polizia municipale, scegliere le strade di accesso alla gara, che possono causare il meno disagio possibile alle zone intorno.

Fornire delle segnalazioni chiare che indichino la direzione del luogo della manifestazione.

Non permettere il parcheggio in punti pericolosi .

Evitare una troppo grande concentrazione di persone nelle zone considerate a rischio.

Mettere a disposizione sufficienti installazioni sanitarie.

Informare il pubblico sul comportamento da tenere per l'ambiente.

059.7. RACCOMANDAZIONI PER GLI ORGANIZZATORI:

059.7.1 Disposizioni a favore dell'ambiente:

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

Devono essere prese delle misure per fare in modo che:

La benzina, l'olio, i liquidi per pulire, sgrassare, freni, etc, non si infiltrino nel suolo o non evaporino nell'aria.

I rifiuti dei partecipanti, spettatori e quelli provenienti dai punti vendita devono essere recuperati in un numero sufficiente di contenitori per la spazzatura e non siano lasciati sul suolo dove si è svolta la manifestazione.

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

059.7.2 Pubblicità

Non attaccare niente sugli alberi.

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

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

059.7.3 Parco conduttori

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

Prevedere un contenitore per gli oli usati.

Prevedere delle installazioni sanitarie in quantità sufficiente.

Prevedere un posto per il lavaggio delle moto.

059.7.4 Dopo la manifestazione

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

I rifiuti lasciati sul posto della manifestazione e d'intorni 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.

Rimuovere i contenitori dello sporco, dell'olio etc.

CAPITOLO IX - 2° parte

NORME PER GLI ORGANIZZATORI

PERCORSO

E' consigliato organizzare le gare possibilmente in circuito chiuso, inaccessibile al pubblico.

059.8 ZONE

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

Campionato Italiano Trial - Campionato Italiano Cadetti - Trofeo Nazionale Minitrial:
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.

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

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

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

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

059.9 CONTROLLI AMMINISTRATIVI E TECNICI

I controlli amministrativi e tecnici dovranno avvenire come segue:

Campionato Italiano: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00 e il giorno della gara dalle ore 7,30 alle 8.00

Campionato Italiano Cadetti: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00 e il giorno della gara dalle ore 7,30 alle 9.00

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

Trofeo Minitrial: il giorno precedente la gara dalle ore 17.00 alle ore 20.00 e il giorno della gara dalle ore 7,30 alle 9.00

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

059.10 ORARIO DI PARTENZA

Viene riportato sul R.P. nelle seguente:

Campionato Italiano Trial:..... alle ore 9.00

Campionato Italiano Cadetti : alle ore 10.00

Trofeo Centro Sud: alle ore 10.00

Trofeo Minitrial: alle ore 09.30

059.11 PUNTO DI PARTENZA

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

I piloti dovranno partire da un palco di partenza. Si dovrà predisporre dei monitor TV per le informazioni al pubblico. Un impianto microfonico dovrà essere installato per chiamare i piloti prima della partenza.

Il punto di partenza dovrà essere decoroso adeguato all'importanza della manifestazione.

Il punto di partenza dovrà permettere ai partecipanti di non confondersi con gli spettatori.

Una bacheca sulla quale saranno affisse tutte le informazioni per i piloti, dovrà essere installata al lato del punto di partenza. Sulla bacheca dovranno essere affissi i seguenti comunicati: la lista dei partecipanti, l'orario di partenza, i risultati provvisori di campionato o di gara, l'ora ufficiale, le decisioni del Direttore di Gara etc.

Il tabellone dei risultati dovrà essere installato in maniera ben visibile e fornire delle informazioni chiare.

059.12 PARCO CONDUTTORI

Il parco conduttori dove avere:

Una superficie orizzontale;

Una superficie sufficiente;

Una superficie asfaltata o di natura tale da permettere il traffico dei veicoli con qualsiasi tempo;

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.

Al lato del parco conduttori un parcheggio per le vetture private dei piloti, meccanici, case e giornalisti.

Delle vie d'accesso e di circolazione dovranno permettere ai veicoli di uscire in ogni momento dal parco conduttori;

Delle installazioni sanitarie separate per gli uomini e le donne comprendenti WC e docce;

Un approvvigionamento d'acqua potabile e corrente;

Dei contenitori d'immondizia in numero sufficiente;

Un contenitore per gli oli usati e lubrificanti;

Un luogo specifico per il lavaggio delle moto;

Un'illuminazione notturna;

Una bacheca sulla quale saranno indicate tutte le informazioni necessarie.

Il parco conduttori dovrà essere aperto il giorno prima della manifestazione, al Sabato mattina entro le ore 10.00. Una persona responsabile del parco conduttori e del funzionamento in generale dovrà essere presente.

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

059.13 ZONA D'ALLENAMENTO

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

La caratteristica dovrà corrispondere alle zone utilizzate per la manifestazione o se non possibile, potrà essere con ostacoli naturali o artificiali.

Questa zona deve essere chiaramente delimitata e il suo accesso segnalato.

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

E' vietato usare questa zona per la manifestazione.

059.14 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.

059.15 UFFICIO STAMPA

Una stanza esclusivamente per la stampa, deve essere prevista con le seguenti installazioni:

Tavolo, sedie, macchina per scrivere, telefono, fotocopiatrice e telefax.

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

059.16 INFORMAZIONI COMPLEMENTARI

Le informazioni seguenti devono essere incluse nel Regolamento Particolare:

Una lista di Alberghi con i prezzi e la loro ubicazione;

Una pianta delle principali vie d'accesso del luogo della manifestazione e la posizione esatta del parco conduttori;

La località e la distanza dei mezzi pubblici (Aereo- Treno, bus) più vicini.

059.17 BACHECA COMUNICATI

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

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

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

059.18 PREMI

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

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

Un particolare riguardo per le categorie Minitrial.

059.19 CERIMONIA DI PREMIAZIONE

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

La premiazione della categoria Minitrial dovrà svolgersi per prima.

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.

059.20 RICONOSCIMENTO DEI GIUDICI DI ZONA

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

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

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

059.21 PUNTO DI ASSISTENZA SANITARIA

Dovrà essere conforme al codice sportivo Medico.

059.22 CERIMONIA DI CONSEGNA DEI PREMI SIMBOLICA ALL'ULTIMA PROVA DI CAMPIONATO

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

059.23 TABELLONE DEI RISULTATI

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

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

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

059.24 CRONOMETRISTI

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

059.25 PETTORALI

059.25.1 Zone di accesso

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

Definizione:

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

059.25.2 Colori

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

Meccanico: colore Blu con numero bianco

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

059.25.3 Case associate

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

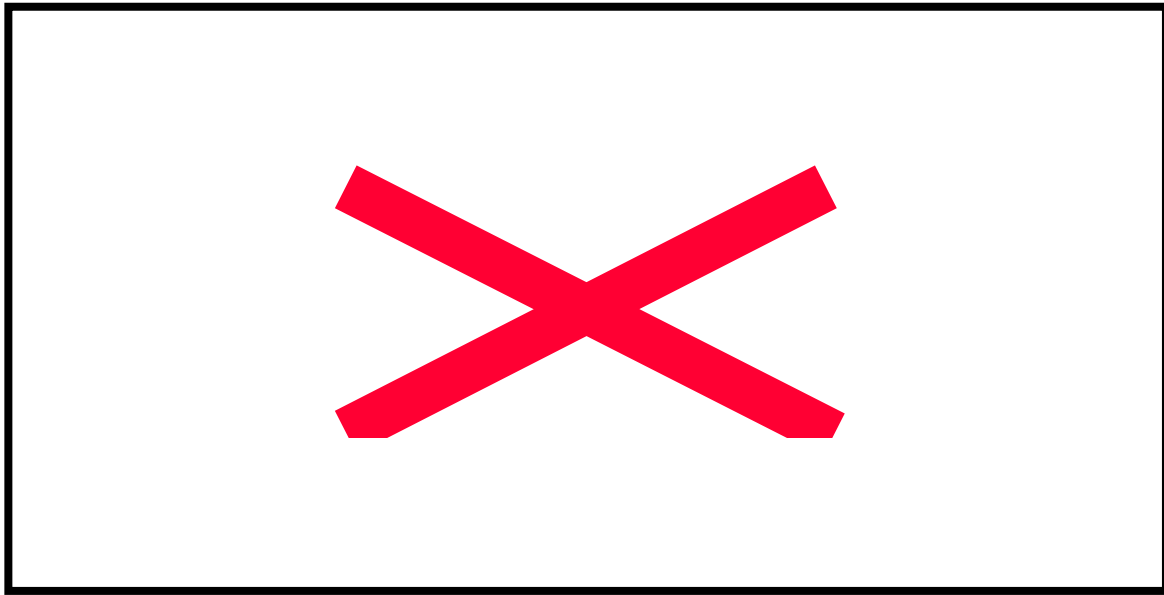
I pettorali saranno di colore differente; rispetto ai piloti e meccanici.

I numeri saranno diversi, al fine di identificare chi indossa il pettorale; il rappresentante della casa associata, prima della partenza del 1° conduttore, indicherà al Commissario Sportivo Delegato i nominativi di coloro che indossano i pettorali.

I pettorali saranno consegnati alla prima prova del Campionato Italiano Trial e lasciati per tutto il campionato alla casa associata.

Alla fine del Campionato dovranno essere riconsegnati alla FMI Comitato Trial. L'uso del pettorale al di fuori delle gare di Campionato Italiano Trial è vietato.

059.25.4 Pass e zone di accesso



059.26 DIRITTI E DOVERI DI UN MECCANICO

059.26.1 Doveri

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

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

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

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

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

059.26.2 Diritti

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

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

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

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

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

059.26.3 Limitazioni (operazioni non consentite)

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

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

Non può spingere la moto del pilota lungo il percorso, mentre questo è in gara.

Non potrà circolare con la moto del suo pilota, né sul percorso, né sulle zone, quando il pilota è in gara.

Non potrà spingere la moto, né tenere la moto del suo pilota nella zona neutra.

Non potrà tenere il cartellino segnapunti del proprio pilota.

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

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

Non è autorizzato a sostituire il pilota alla premiazione.

VARIE NORMATIVE

059.27 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 settembre 2000**.

Il Regolamento del Trofeo dovrà essere presentato per l'approvazione entro il **30 ottobre 2000**.

Prove: n° 6

Date: 11.03 – 29.04 – 03.06 – 22.07 – 23.09 – 14.10

Richieste: Le richieste da parte dei Moto Club dovranno pervenire alla FMI nelle modalità della circolare Manifestazioni **2001**.

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

Tassa Iscrizione Trofeo: La tassa è di £ 2.000.000 e deve essere versata alla FMI entro il 30 Gennaio **2001**.

059.28 MONTAIN TRIAL (motoalpinismo)

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

Percorso fuoristrada panoramico,
Non competitivo (senza classifica),
Assistenza e guide del Moto club organizzatore,
Aperta a tutti gli affiliati alla F.M.I.
Motociclo da Trial o motoalpinismo.

059.29 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
- Massimo 6 piloti

La richiesta di questo tipo di manifestazione deve essere formalizzata presso la FMI o Delegazione Regionale o Provinciale a seconda della competenza.

059.30 ATTIVITA' TERRITORIALE

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

Area Centro Sud: 1) In concomitanza della gara del Trofeo Centro Sud che si svolge in regione.
2) Non è consentito organizzare una gara regionale quando questa è in concomitanza con una prova del Trofeo FMI Centro Sud anche se si svolge in un'altra regione.

059.31 PREMI DI MERITO TRIAL

A chiusura dei campionati nazionali e regionali di tutte le specialità, in occasione della premiazione di fine anno vengono assegnati dei premi di merito per un valore complessivo di Lire 148.200.000 così suddivisi (qualora il pilota interessato non fosse presente, senza giustificato motivo, il premio verrà incamerato dalla FMI)

Campionato Italiano Trial - £ 14.800.000

	Expert	Senior	Junior	Master
1°	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
2°	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
3°	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
tot.	3.700.000	3.700.000	3.700.000	3.700.000

Campionato Italiano Cadetti - £ 6.000.000

	Cl.80 ccc	I. 125 cc.	Cl Oltre	Cl. Femminile
1°	600.000	600.000	600.000	600.000
2°	500.000	500.000	500.000	500.000
3°	400.000	400.000	400.000	400.000
tot.	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000

059.32 PASSAGGI DI CATEGORIA

Passaggi d'Ufficio

<i>Campionato</i>	<i>posizione</i>	<i>passaggio a:</i>
Senior	1°-2°-3°	Senior Expert
Junior	1°-2°-3°	Senior
Cadetti Oltre	1°-2°-3°	Junior
Cadetti 125	1°-2°-3°	Cadetti Oltre
Promozionali Esperti	1°-2°-3°	Junior o Master
Promozionali Major	1°-2°-3°	Promozionali Esperti o Master
Promozionali Amatori	1°-2°-3°	Promozionali Major o Master
Promozionali Veterani	1°-2°-3°	Master

Passaggio su richiesta:

(entro il 30 Dicembre 2001 alla CTSN)

Da Promozionale a Master, Cadetti, Junior, Senior

Da Cadetti a Junior, Senior

Da Junior a Master, Senior, Senior Expert

Da Senior a Master, Senior Expert

Passaggio d'autorità: La CTSN potrà decidere passaggi di categoria d'autorità.

059.33 RETROCESSIONI

Retrocessioni alla categoria promozionale

I piloti di Trial che dal 1998 (compreso) negli ultimi tre anni, siano stati titolari di Licenza Nazionale Trial di qualunque categoria, non potranno più richiedere ed ottenere alcuna licenza Promozionale per la specialità Trial.

Retrocessione da una categoria nazionale

I piloti Cadetti, Junior, Senior e Senior Expert, che intendono retrocedere per qualsiasi motivo, possono accedere solo alla categoria nazionale MASTER.

059.34 CATEGORIA NAZIONALE MASTER

Dal 2000 istituita la categoria nazionale MASTER con i seguenti requisiti:

- rilascio licenza dalla FMI Roma, costo di £ 100.000
- partecipazione Trofeo Nazionale Moto d'Epoca
- partecipazione Campionato Italiano Master (zone Verdi – Junior)
- partecipazione al Trofeo Promozionale
- partecipazione Campionato Regionale
- età da 30 anni in poi
- su richiesta alla CTSN

059.35 EX PILOTI INTERNAZIONALI

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

059.36 ISCRIZIONI E TASSE

Individuali

£ 50.000	Campionato Italiano Trial
£ 40.000	Campionato Italiano Cadetti, Cadetti Femminile e Trofeo Promozionale
£ 40.000	Trofeo Centro Sud
£ 40.000	Trofei nazionali
£ 30.000	Trofeo Nazionale Minitrial
£ 60.000	Gare internazionali di un giorno
£ 70.000	Gare internazionali di due giorni