



**FMI**  
**Trial**

**18**



**Trial**

**ACRONIMI - DEFINIZIONI**

ASS	ASSISTENTE: è un tesserato FMI in possesso della prevista licenza, al quale un pilota delega la possibilità di aiutarlo sul PDG.
CDG	COMMISSARI DI GARA: Membro del Gruppo Commissari FMI delegato a sovrintendere la verifica delle licenze, le verifiche tecniche e il rispetto dei regolamenti e precisamente:
CF	COMMISSARIO Fonometrista. E' il responsabile della verifica e controlli fonometrici.
CSD	COMMISSARIO Sportivo Delegato. E' il COMMISSARIO sportivo addetto alla verifica e dei controlli sportivi di tutta la manifestazione ed è il responsabile dell'intero staff commissariale.
CT	COMMISSARIO Tecnico. E' il responsabile della verifica e dei controlli tecnici.
CDR	COPPA delle REGIONI
CDS	CODICE DELLA STRADA
CG	CARTELLINO GIALLO. Il Cartellino Giallo costituisce la segnalazione di una infrazione da parte del Pilota o del suo Assistente in una manifestazione.
CITI	CAMPIONATO ITALIANO TRIAL INDOOR
CITO	CAMPIONATO ITALIANO TRIAL OUTDOOR
CIHT	Formula gara in aree chiuse
CNT	COORDINATORE NAZIONALE TRIAL
CO.NA.	Comitato Nazionale Trial
CO.RE.	Comitato Regionale
CRG	COPPA delle REGIONI GIOVANI
CRV	COPPA delle REGIONI VINTAGE
CS	CARTELLINO SEGNAPUNTI
DDG	DIRETTORE DI GARA: è l'UDG sotto la cui responsabilità si svolge tutta la manifestazione.
INSUCCESSO	non riuscita, massimo delle penalità accumulate in una ZC.
GSTP	Gestione Sicurezza Tempo Percorso.
OP	OPERAZIONI PRELIMINARI: Operazione di verifica dei documenti dei piloti e delle caratteristiche tecniche delle loro moto.
OST	OSTRUZIONE: Intervento da parte di un pilota o uno spettatore, o altri, che danneggia il pilota nel corso della sua prestazione in una ZC
PDG	PERCORSO DI GARA. è l'insieme costituito dal percorso di Trasferimento e dalle ZC
PDT	PERCORSO DI TRASFERIMENTO. è l'anello che congiunge partenza ed arrivo sul quale sono inserite le ZC.
PETT	PETTORALE: indumento che viene indossato dal Pilota, dagli Assistenti o da altri autorizzati, che identifica loro stessi e la loro funzione nella manifestazione.
PORTA	passaggio obbligato inserito nelle ZC.
RADI	RACE DIRECTOR
RGDI	RESPONSABILE GESTIONE DATI INFORMATIZZATI
RP	REGOLAMENTO PARTICOLARE: Il documento approvato dalla FMI che indica gli elementi salienti di una manifestazione e chi sono gli UDG responsabili.

SGI	SOCIETA' GESTIONE IMMAGINE : è la società che su mandato della FMI cura l'immagine e la promozione di alcune manifestazioni.
STS	Settore Tecnico Sportivo
STCS	TROFEO TRIAL CENTRO SUD
TDR	TROFEO delle REGIONI Trial
TEI	TEMPO IDEALE: il tempo massimo entro il quale ciascun pilota deve terminare la gara per non avere penalizzazioni.
TI	TARGA IDENTIFICATIVA: strumento per identificare la moto e/o il pilota. Viene applicato nella parte superiore della forcella.
TM	TEAM MANAGER: Affiliato FMI che cura gli interessi di un Team.
TNT-J	Trofeo Nazionale Trial Juniores
TNT-TR4	Trofeo Nazionale Trial TR4
TRI	TRIAL INDOOR: è una manifestazione che si svolge su un'area delimitata e chiusa al pubblico, dove vengono realizzate delle ZC con ostacoli artificiali.
UDG	UFFICIALE DI GARA: sono tutte le persone iscritte nell'apposito elenco che hanno delle funzioni specifiche nel contesto della manifestazione.
UZT	UFFICIALI ZONA TRIAL: Sono degli Ufficiali di Gara che effettuano il servizio relativo alla proposta di assegnazione punteggi nella ZC di loro competenza.
UZTR	UFFICIALI ZONA TRIAL RESPONSABILI: sono gli UZT responsabili della ZC a loro assegnata (capo zona).
VER	VERIFICATORE: è nominato dalla FMI che verifica il PDG e le ZC di una manifestazione.
ZC	ZONA CONTROLLATA: è la parte di percorso nella quale i concorrenti sono oggetto di assegnazione di penalità.
ZCV	ZONA CONTROLLATA di VELOCITA'
ZDO	ZONA DI OSSERVAZIONE: è l'area delimitata che sta tra l'esterno della ZC e dove possono sostare le persone autorizzate e/o munite di pettorale.
ZN	ZONA NEUTRA: è il corridoio che precede la ZC ed è parte integrante della stessa.
ZS	ZONA di SICUREZZA: è il corridoio posto alla fine della ZC.
ZT	Area destinata ai test dei motocicli prima della gara.

## PARTE PRIMA

### Norme Generali

#### Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1.1 - Il Trial è una manifestazione che si svolge su qualsiasi tipo di terreno all'aperto e/o all'interno di aree, in cui la resistenza, l'abilità e la regolarità dei piloti costituiscono la base principale per discernere dei risultati.
- 1.2 - Nel percorso di gara, sono incluse delle "Zone Controllate" (ZC), in cui l'abilità del pilota a percorrerle viene osservata ed eventualmente penalizzata da parte di personale. (Ufficiali Zona Trial- UZT).
- 1.3 - Tutto il percorso o parte di esso, deve essere compiuto in un tempo limite stabilito: il Tempo Ideale (TEI).

#### Art. 2 – LICENZE

- 2.1 - Tutte le Licenze TRIAL saranno rilasciate considerando gli anni compiuti, il livello tecnico dei richiedenti e i risultati già conseguiti.
- 2.2 - I passaggi di categoria avverranno per fascia di età (anni compiuti), per merito o in base a domanda dei richiedenti.
- 2.3 - L'attribuzione delle categorie è di competenza:
- a - Comitato Trial: per le categorie TR1 - TR2 - TR3 - TR3 125 – TR3 OVER.
- b - CO.RE. di appartenenza: per le categorie TR4 - TR5 – (salvo parere diverso del Comitato Nazionale Trial ).

#### Art. 3 - CATEGORIE - CLASSI - ZC - FASCE DI ETÀ'

##### 3.1 - JUNIORES

###### a) Licenze:

I piloti devono essere in possesso delle seguenti licenze:

- TNT-J : - da 8 anni a 13 anni licenza Mini Young
- da 14 anni licenze Fuoristrada
- ATTIVITA' TERRITORIALE E/O NAZIONALE NON TITOLATA:
- da 8 anni a 13 anni licenza Mini Young
- da 14 anni licenze FUORISTRADA

###### b) Categorie

Categorie	CILINDRATA	PORTE	ETÀ'
Juniores A	Motore Termico libera	verde	da 12 a 15
Juniores B	Motore Termico fino a 125	giallo	da 9 a 15
Juniores C	Motore Termico fino a 125 Motore elettrico ruote Ø 20 -24	bianco	da 9 a 15
Juniores D	Motore Termico frizione autom Motore elettrico ruote Ø 16 -20	nero	da 8 a 11
Juniores OPEN	Motore Termico libera Motore elettrico	nero	da 8 a 15

3.2 - La scelta della categoria/classe nella quale concorrere è lasciata al pilota, in rispetto delle fasce di età, e dovrà essere fatta al momento della richiesta della licenza.

La categoria dovrà essere la stessa per tutto il campionato.

Il Comitato Trial si riserverà un diritto di veto in merito alla scelta della categoria. I piloti di 14 anni compiuti parteciperanno alla categoria Juniores con la licenza FUORISTRADA.

Al raggiungimento dei requisiti anagrafici ed in osservanza di quanto previsto dalla norme sportive, potranno partecipare alla categoria TR3/125 o ad altre categorie con parere favorevole del Comitato Nazionale Trial

### 3.3 - CATEGORIE

Categorie	CILINDRATA	PORTE	ETÀ'	LICENZE
TR1	124/500	ROSSO	da 16 a 40	FUORISTRADA
TR2	49/500	BLU	da 14 a 50	FUORISTRADA
TR3	49/500	VERDE	da 14 a 75	FUORISTRADA
TR3 125	49/125	VERDE	da 14 a 20	FUORISTRADA
TR3 OVER	49/500	GIALLO/VERDE	da 35 a 75	FUORISTRADA
TR4	49/500	GIALLO	da 14 a 75	FUORISTRADA
TR5	49/500	BIANCO	da 14 a 75	FUORISTRADA
FEMMINILE	49/500	GIALLO/VERDE	da 14 a 75	FUORISTRADA

3.4 - Per l'appartenenza a qualsiasi categoria fa fede l'età anagrafica (anno compiuto).

3.5 - L'inserimento iniziale nelle suddette categorie è indicativo, i piloti hanno la facoltà di richiedere di essere inseriti in una categoria diversa previa richiesta e approvazione del Comitato Nazionale Trial

3.6 - **La categoria prescelta/assegnata dovrà essere la stessa per tutto l'anno in corso e in tutte le manifestazioni sia Internazionali, Nazionali e Territoriali.**

Acquisendone i meriti i piloti potranno fare richiesta al Comitato Nazionale Trial di cambio di categoria anche senza attendere l'anno successivo.

3.7 - I piloti alla guida di moto a propulsione elettrica potranno partecipare in qualsiasi categoria.

### Art. 4 - TITOLI DI MERITO NAZIONALI

#### 4.1 - TR1

a) piloti TR 1 nel 2017

b) pilota classificato primo nel CITO 2017 categoria TR2

#### 4.2 - TR2

a) piloti TR2 nel 2017

b) pilota classificato primo nel CITO 2017 categoria TR3

#### 4.3 - TR3/TR3 125/TR3 OVER

a) piloti TR3 e TR3 O nel 2017

b) pilota primo classificato nel CITO 2017 categoria TR4

c) pilota primo classificato nel TNT-J 2017 Categoria Juniores A (se rientra nella fascia di età)

#### 4.5 - TR4

a) Tutti i piloti TR4 nel 2017

b) Tutti i piloti che verranno inseriti nell'apposita graduatoria dai CO.RE.

#### 4.6 - TR5

a) Tutti i piloti TR5 nel 2017

c) Tutti i piloti che verranno inseriti nell'apposita graduatoria dai CO.RE.

4.8 - Tutte le vittorie di campionato / Trofeo Nazionale e/o regionale comporteranno la relativa promozione di categoria.

4.9 - Le categorie Over sono escluse dai titoli di merito e conseguenti promozioni, ma subiscono le relative penalizzazioni nel caso di permanenza in una categoria di pari livello di difficoltà .

4.10- I passaggi di categoria per merito, in base alle classifiche dell'anno precedente, costituiranno un obbligo per i piloti oggetto della promozione.

I piloti che non accetteranno la promozione per titoli di merito potranno restare nella stessa categoria o in un'altra con pari livello di difficoltà, ma subiranno una penalizzazione in campionato oggetto della promozione/richiesta di inserimento, pari al punteggio attribuibile alla prima posizione di una gara.

4.11 - L'eventuale rinuncia del titolo di merito acquisito nel CITO e eventuali richieste di retrocessione che devono essere approvate dal Comitato Nazionale Trial e /o CO.RE di competenza comporterà la penalizzazione in tutti i campionato/ trofei a cui il pilota parteciperà. L'eventuale rinuncia del titolo di merito acquisito nei campionati / trofei territoriali e eventuali richieste di retrocessione comporterà la penalizzazione nel solo campionato /trofeo oggetto del merito.

La permanenza nella Categoria TR2 e FEM nei campionati Regionali dei relativi vincitori non comporta la penalizzazione.

### Art. 5 - PERCORSO

5.1 - 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 idonee misure di sicurezza.

5.2 - 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.

5.3 - Il percorso dovrà essere completamente segnalato prima dell'inizio delle OP e comunque prima della Verifica delle ZC ove sia prevista.

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

### Art. 6 - DISTANZA

La lunghezza totale del percorso sarà massimo Km. 100.

### Art. 7 - SEGNALAZIONI

7.1 - Il percorso sarà segnalato con frecce direzionali con dimensioni minime 250x100 mm (tavola 1) recanti il logo FMI.

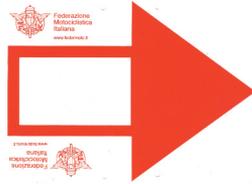
7.2 - Nello spazio bianco della freccia va indicato il numero della ZC successiva.

7.3 - Tutte le frecce devono essere di materiale impermeabile.

7.4 - È obbligatorio esporre nella sede delle OP una cartina del percorso con una completa campionatura del sistema di segnalazione.

7.5 - Per ragioni di sicurezza le indicazioni del percorso per i non partecipanti alla gara dovranno essere diverse da quelle del percorso dei piloti e possessori di pettorale / pass.

Tavola 1

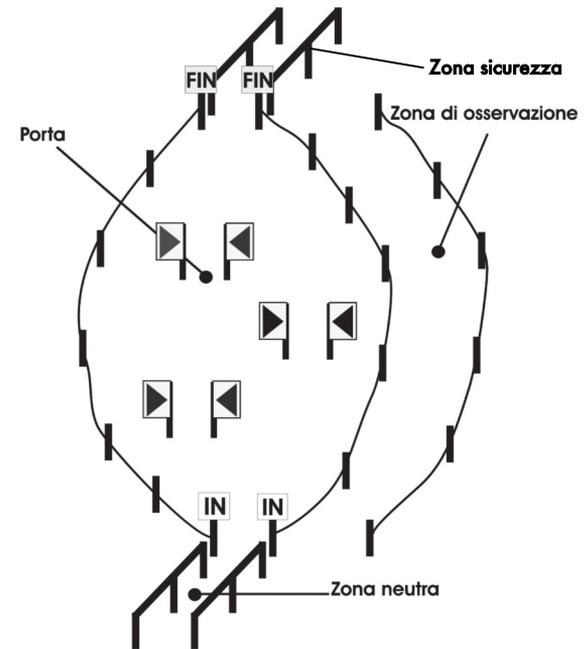


### Art. 8 - ZONA CONTROLLATA (ZC) (vedi Tavola 2)

- 8.1 - Il numero delle ZC sarà indicato nel R.P.
- 8.2 - La lunghezza della ZC deve essere tale da permettere al pilota di affrontarla nel tempo massimo stabilito.
- 8.3 - Ogni ZC sarà chiaramente numerata in ordine progressivo.
- 8.4 - Ogni ZC avrà due porte ben visibili che indicheranno "IN" (Inizio della zona) e "FIN" (Fine della zona). Ciascuna porta sarà costituita da N. 2 cartelli indicatori (uno a destra ed uno a sinistra).
- 8.5 - Una motocicletta si considera entrata nella ZC quando il mozzo della ruota anteriore avrà oltrepassato la porta "IN" e si considererà uscita dalla ZC quando il mozzo della ruota anteriore avrà oltrepassato la porta "FIN".
- 8.6 - Un pilota che ha fatto insuccesso deve abbandonare la ZC alla scadenza del tempo concesso e comunque nel momento e per la strada indicata dal UZT.
- 8.7 - Se in una ZC si crea una coda con più di N. 10 moto o nei casi ove lo ritenga opportuno, il UZT ha la facoltà di ritirare i cartellini segnapunti, di ordinarli in base all'ordine di arrivo nella ZC e di regolare di conseguenza l'accesso alla ZC da parte dei piloti.
- 8.8 - Quando una ZC viene giudicata dal DDG impraticabile per causa di forza maggiore, la zona potrà essere eliminata e nessuna penalità relativa a quella ZC sarà assegnata.
- 8.9 - Se una ZC non viene superata da alcun pilota al 1° giro, la stessa potrà essere eliminata o modificata su decisione del DDG e le penalità dei piloti incluse nel totale delle penalizzazioni.
- Nel caso di ZC con porte per più categorie, verrà eliminata o modificata solo per la categoria o classe interessata.
- 8.10 - Durante la gara è permesso visionare le ZC a piedi solo da parte dei piloti salvo norme generali singoli campionati e trofei.
- 8.11 - Le ZC costruite artificialmente sono autorizzate (max 20% sul totale della gara) purché vengano realizzate con materiali naturali: pietre, tronchi. Sono permessi manufatti in cemento in quantità ridotta.
- 8.12 - Le strade per la pubblica circolazione dovranno quanto più possibile essere diverse da quelle dei possessori di pettorale autorizzati.
- 8.13 - Nel caso in cui, per un qualsiasi motivo, dal percorso di gara venga eliminato un totale pari ad oltre il 40% (arrotondato in difetto) delle ZC previste, la gara non potrà essere omologata.

FAC SIMILE ZONA CONTROLLATA

Tavola 2



### Art. 9 - ZONA NEUTRA – ZONA SICUREZZA

#### 9.1 - ZONA NEUTRA

- a - Prima della porta IN dovrà essere prevista una Zona Neutra (ZN) con una lunghezza di minimo metri 4 per permettere ad almeno 2 piloti di stare in fila e prepararsi ad entrare nella ZC;
- b - Nella ZN solo in pilota è autorizzato a toccare/far avanzare la moto.

#### 9.2 - ZONA SICUREZZA

- A - dopo la porta FIN dovrà essere prevista una Zona di Sicurezza (ZS) con una lunghezza di almeno metri 3.

- 9.3 - La ZN è a tutti gli effetti area di competenza del UZT ma non è soggetta alle penalizzazioni inerenti alla ZC.

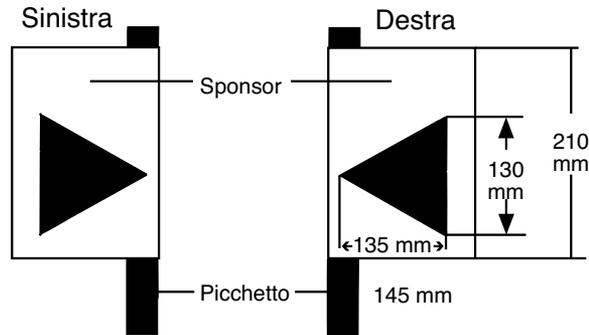
### Art.10 - ZONA DI OSSERVAZIONE

- 10.1 - All'esterno dell'area delimitata della ZC ove passano i piloti, dovrà essere previsto uno spazio "Zona di Osservazione (ZDO) delimitato da un nastro (di tipo differente da quello utilizzato per delimitare la ZC) che costituirà una barriera di separazione e di sicurezza. Soltanto gli UDG, gli ASS, i fotografi accreditati e quanti dispongano del previsto pettorale potranno accedere a questo spazio.
- 10.2 - La dimensione della ZDO dovrà permettere il passaggio e la permanenza degli autorizzati.

**Art. 11 - DELIMITAZIONI DELLA ZONA CONTROLLATA**

- 11.1 - Le delimitazioni devono essere fatte tramite nastri impermeabili, ben visibili, fissati a ostacoli naturali o a pali ben infissi nel suolo.
- 11.2 - Il nastro di delimitazione, non può essere avvolto al supporto delle frecce di segnalazione delle porte.
- 11.3 - I pali dovranno essere solidamente fissati nel suolo ed avere una altezza massima di cm.50 ed essere collocati in maniera tale che i nastri rimangano sempre ben tesi e con un'altezza dal suolo massimo di cm 30.
- 11.4 - La distanza tra i nastri (larghezza della ZC) deve essere minimo di cm 250.
- 11.5 - La larghezza della ZC potrà essere ridotta tramite passaggi obbligati collocando "porte" come nell'esempio di tavola 2.
- 11.6 - Se il nastro di delimitazione o la porta si rompono o cadono dovranno essere ripristinate prima del passaggio del pilota successivo.

Tavola 3

**Art. 12 - PORTA**

- 12.1 - La larghezza minima di una porta deve essere di cm 120.
- 12.2 - Le porte sono identificate da due frecce e saranno contraddistinte da segnalazioni (frecce dx e sx) di colore riferito alle categorie (tavola 3).
- 12.3 - Le frecce di segnalazione dovranno essere ben fissate su dei supporti aventi le seguenti caratteristiche:
- supporti metallici costituiti da un manufatto realizzato in filo metallico rigido diametro 4/6 mm. (come da tavola 4)
  - paletti in legno/materiale idoneo cm 5/6 di lato, smussati all'estremità superiore, con frecce applicate tramite n. 2 viti/ fascette.
- 12.4 - I colori utilizzati per le porte saranno, in ordine decrescente di livello di difficoltà: Rosso - Blu - Verde - Giallo - Bianco - Nero.
- 12.5 - I piloti devono attraversare tutte le porte previste per la propria categoria (colore).
- 12.6 - In ogni gara saranno previste al massimo n. 5 colori di porte.
- 12.7 - Le porte possono essere numerate per obbligare il pilota a percorrerle in ordine progressivo.

**Art. 13 - OSTRUZIONE**

- 13.1 - È considerata OST, quando un pilota, nel percorrere la ZC, viene ostacolato da altri piloti.
- 13.2 - Se il pilota reclama l'OST, il UZT, in base ad una sua valutazione sul fatto, può far ripetere la ZC.
- 13.3 - La decisione del UZT di zona sulla possibilità di ripetere la ZC NON è appellabile.
- 13.4 - Se il UZT concede di ripetere la ZC, il pilota ripartirà dall'inizio della ZC, ed i punti presi fino al punto prima dell'ostruzione del primo tentativo, saranno mantenuti, sommandoli ad altri eventuali punti acquisiti dopo il punto in cui è avvenuta l' OST.
- 13.5 - Il UZT ha la possibilità di far ripetere le ZC nei casi in cui l'azione del concorrente è stata danneggiata o interrotta da motivi non riconducibili a lui stesso e/o al suo ASS.

**Art. 14 - TEMPO E CONTROLLI**

- 14.1 - Il tempo di partenza ed arrivo dovranno essere rilevati al minuto primo.
- 14.2 - L'orario di partenza del primo pilota dovrà essere riportato sul RP.
- 14.3 - Tempo per pilota:
- Il tempo massimo di durata della gara, dall'orario di partenza del primo pilota, all'orario di arrivo dell'ultimo pilota, non dovrà essere superiore alle ore 12.00 (720 minuti)
  - Al tempo ideale (TEI) concesso ad ogni pilota sono ammessi al massimo 20 minuti di ritardo totale penalizzati.
  - La velocità media considerata per il calcolo del tempo di gara a disposizione per ogni pilota non dovrà superare i 20 km/h.
  - Il TEI per ogni pilota sarà indicato nel RP.
  - Se un pilota parte in ritardo sul suo tempo stabilito, il suo TEI di arrivo non sarà modificato.
  - Nel caso che una o più ZC siano eliminate durante lo svolgimento della gara, il TEI non sarà modificato.
  - Il DDG o la Giuria possono aumentare il TEI totale e/o quello attribuito al primo giro, ma dovranno farlo prima della partenza del primo concorrente e darne comunicazione.
- 14.4 - Controllo Orario Partenza/arrivo
- Il Controllo orario di partenza sarà situato nell'area partenza.
  - Il controllo orario di arrivo sarà situato sulla pedana di arrivo o in altro luogo comunicato prima della partenza se il percorso ricorrente da detto luogo e la pedana stessa non presenta condizioni di potenziale pericolo a discrezione e decisione del DDG.
  - Ad ogni pilota potrà essere concesso un tempo massimo aggiuntivo (non sommabile con il TEI) stabilito dal DDG, per percorrere la distanza tra il controllo orario di arrivo e il punto effettivo di arrivo e di consegna del cartellino segnapunti.
- 14.5 - Tempo di zona
- Per completare una ZC viene concesso un tempo massimo di **minuti 1 e secondi 15**.
  - Il tempo parte quando il mozzo della ruota anteriore supera la porta IN e termina quando il mozzo della ruota anteriore supera la porta FIN.
  - Il tempo sarà controllato da un UZT.
  - Se il pilota non termina la ZC nel tempo previsto, l'UZT farà un fischio lungo per segnalare che il tempo è scaduto.
  - La decisione del UZT responsabile del tempo, è inappellabile.

**14.6 - Gestione Sicurezza Tempo Percorso (GSTP)**

Nel caso in cui il DDG ne ravvisi la necessità, per problematiche di sicurezza, (avvisando i piloti prima della partenza tramite Comunicato del DDG) potrà gestire il tempo di percorrenza attribuibile ai piloti per effettuare il tragitto neutralizzato ricorrente tra due ZC in questo modo:

- a) rilevazione del tempo dall'uscita della ZC precedente il tragitto neutralizzato. Il tempo verrà segnato sul cartellino.
- b) ai piloti viene dato un tempo neutralizzato deciso dal DDG (es. minuti15) entro il quale dovranno raggiungere il punto di controllo finale del tragitto neutralizzato, attendendo lo scadere del tempo attribuito nella zona antistante il controllo e restando sulla propria moto.
- c) Il tempo attribuito dal DDG per il tragitto neutralizzato non verrà conteggiato nel tempo ideale di gara (TEI).

**Art. 15 - TEST E VISITA ALLE ZONE**

- 15.1 - A partire da 48 ore prima dell'inizio della manifestazione gli allenamenti ed i sopralluoghi sul percorso e sulle ZC sono vietati per tutti, ad eccezione del personale autorizzato dal DDG per motivi di servizio.
- 15.2 - Gli Organizzatori possono prevedere una zona di test/riscaldamento segnalata e delimitata. La stessa sarà utilizzabile dai piloti che risultino regolarmente iscritti alla manifestazione dal giorno precedente la gara come da TimeTable della manifestazione.

**Art. 16 - ISCRIZIONI**

- 16.1 - I piloti dovranno inviare le iscrizioni, redatti sugli appositi moduli FMI al Moto Club organizzatore/eventuale Servizio Gestione Segreteria se previsto, **7 giorni** prima della manifestazione; saranno ritenute accettate solo le iscrizioni accompagnate dalla rispettiva tassa.
- 16.2 - Le iscrizioni pervenute fuori termine massimo non saranno accettate.
- 16.3 - L'assistente, quando previsto, paga la tassa d'iscrizione anticipatamente assieme al pilota o direttamente durante le OP.
- 16.4 - Tasse di iscrizione: vedi norme di ciascun campionato/trofeo.
- 16.5 - Tutti i piloti che risultano iscritti a un Campionato o ad una singola gara, nel caso in cui non presenzino alla manifestazione hanno l'obbligo da avvisare della loro assenza (via mail/tramite recapiti forniti dalla organizzazione) la Segreteria del Campionato ove sia operante e per conoscenza il club organizzatore, entro l'orario di chiusura delle OP.

**Art. 17 - PETTORALI E PASS**

- 17.1 - Tutti i piloti e gli altri soggetti previsti dalle specifiche norme, sono tenuti ad indossare un pettorale o/e una o più targhe identificative; nel caso la gara non preveda l'utilizzo del pettorale il pilota dovrà altresì collocare nella parte bassa centrale e posteriore del casco un adesivo con il suo numero di gara.  
I materiali saranno forniti dalla organizzazione.
- 17.2 - Il pilota dovrà assicurarsi che il pettorale e/o le sue targhe identificative e quanto su di essi riportato sia sempre e totalmente ben visibile, sia sul PDT che nelle ZC.
- 17.3 - La sostituzione del pettorale/targhe identificative, con altri di differente tipologia o numero, durante la gara comporta l'esclusione.

17.4 - Tutti i pettorali resteranno in possesso dei pilota/assistenti/altri solo per la durata di ciascuna gara salvo diversa specifica su format regionali.

17.5 - Sui pettorali e le targhe identificative non potranno essere aggiunte pubblicità/loghi/scritte o coperte quelle esistenti.

**17.6 - Colori dei pettorali piloti**

Piloti:

Internazionali - TR1	fondo bianco	numeri rossi
TR2	fondo bianco	numeri blu
TR3	fondo bianco	numeri verdi
TR3-125	fondo bianco	numeri verdi
TR3 OVER	fondo bianco	numeri gialli/verdi
Femminile	fondo bianco	numeri gialli
TR4	fondo bianco	numeri gialli
TR5	fondo nero	numeri bianchi

\* Nel caso in cui gli organizzatori non disponessero di pettorali con i colori corrispondenti, dovranno utilizzare pettorali con fondo bianco e numeri neri, fornendo al pilota altri mezzi per identificare il percorso che dovrà affrontare in base alla propria categoria (es. bollo adesivo colorato da applicare sul portafaro).

**17.7 - Colori dei pettorali**

Assistenti	fondo blu	numeri bianchi
Media	fondo nero	numeri bianchi
Club	fondo giallo	numeri bianchi
Team	fondo giallo	numeri bianchi
Industrie	fondo verde	numeri bianchi
UZT	fondo arancione	numeri bianchi
UZTR	fondo rosso	numeri bianchi

17.8 - Tutti i pettorali inerenti alla circolazione sul percorso dovranno essere regolarizzati e ritirati entro la partenza dell'ultimo pilota e dovrà essere ben visibile per tutta la gara.

**17.9 - Pettorali - accessi**

Accessi consentiti relativamente ai pettorali indossati:

- a) Pettorali Concorrenti: percorso di gara, Zona di Osservazione, ZC
- b) Pettorali Assistenti: percorso di gara, Zona di Osservazione, ZC solo quando il relativo pilota la sta effettuando.
- c) Pettorali Team, Industrie, Media, Club: percorso di gara e Zona di Osservazione.
- d) Pettorali/pass Ospiti: percorso di gara.

**Art. 18 - ASSISTENTE**

- 18.1 - Sul Regolamento Particolare/di Campionato sarà dichiarato se gli Assistenti sono ammessi.
- 18.2 - L'ASS dovrà avere almeno 18 anni compiuti ed essere in possesso della Licenza ASS o di una licenza Elite/Fuoristrada/Amatoriale.
- 18.3 - L'ASS si dovrà presentare alle OP, con la licenza e documento d'identità e pagare la relativa tassa d'iscrizione. Inoltre il pilota ed il suo ASS dovranno firmare una dichiarazione nella quale il pilota si assume la responsabilità per il comportamento del proprio ASS.
- 18.4 - L'ASS potrà entrare nelle delimitazioni di una ZC, solo se autorizzato dal UZT, per ragioni di sicurezza e solo quando transita il suo pilota. Dovrà stazionare in posizioni autorizzate dal UZTR e non potrà seguire il concorrente.

- 18.5 - La licenza dell'ASS verrà trattenuta dagli organizzatori fino alla riconsegna del pettorale.
- 18.6 - Ogni ASS potrà iscriversi ed assistere un solo pilota salvo deroghe autorizzate dal DDG o giuria ove presente.  
Ciascun concorrente potrà iscriversi solo come pilota o come ASS.
- 18.7 - Nel caso in cui, durante la gara, un ASS non sia più in grado di proseguire e ufficialmente si ritiri, il suo pilota potrà chiedere che venga sostituito da un altro ASS avente i requisiti richiesti, dandone comunicazione al CDG che dovrà autorizzare la sostituzione. Non dovrà essere versata una nuova tassa di iscrizione.
- 18.8 - L'ASS iscritto, avrà un pettorale con lo stesso numero del pilota.
- 18.9 - La motocicletta dell'ASS sotto la sua responsabilità dovrà essere conforme al CDS.
- 18.10- Norme per l'Assistente:  
L'Assistente deve osservare le seguenti norme di comportamento pena un cartellino giallo al proprio pilota:
- Rispettare il Codice della Strada. La guida giudicata pericolosa da un qualsiasi UDG presente verrà sanzionata.
  - Può fornire assistenza al suo pilota per riparare il motociclo o sostituire le parti non punzonate in ogni parte del percorso, escluso all'interno di una ZC e della ZN.
  - Deve seguire il suo pilota su tutto il percorso di gara in rispetto delle norme FMI e di quelle impartite dagli organizzatori.
  - Può tenere la moto del pilota che segue sul percorso di gara ad eccezione che nella ZC e nella ZN. In caso si verifichi una coda antistante la ZC/ZN potrà sostenere la moto ma non potrà farla avanzare verso la ZC.
  - Non può entrare nella ZC senza preventiva autorizzazione del UZT
  - Non può utilizzare la ZDO, se il suo pilota è già transitato nella ZC.
  - Non può circolare, spingere, spostare e/o rimuovere la moto del pilota lungo il percorso.
  - Non può tenere il cartellino segnapunti del proprio pilota.
  - Non può modificare il percorso della ZC.
  - Non può discutere con il UZT o contestare il suo operato.
  - Non è autorizzato a sostituire il suo pilota alla premiazione.
  - Non può cedere o togliersi il pettorale senza comunicazione e autorizzazione del DDG.

#### Art. 19 - ORDINE DI PARTENZA

L'ordine di partenza, avverrà come previsto dalle norme di singoli Campionati / format regionali.

#### ART. 20 - PARCO CHIUSO

- 20.1 - Il PC è facoltativo a discrezione del DDG e/o della Giuria ove prevista.
- 20.2 - Il PC, se previsto, dovrà essere ben delimitato e cintato in modo da impedire l'ingresso a tutte le persone non autorizzate.
- 20.3 - L'ingresso e l'uscita dal PC devono essere chiaramente indicate. La zona di partenza ed arrivo devono essere quanto più vicine possibile al PC.
- 20.4 - L'accesso al PC è severamente vietato a tutti, ad eccezione del DDG, dei CDG e degli UDG addetti e dai piloti nel momento in cui si recano per depositare o ritirare il proprio motociclo.
- 20.5 - Nel PC è vietato:
- toccare il motociclo di altri piloti;
  - effettuare riparazioni o altri lavori sul proprio motociclo;
  - accendere il motore;
  - toccare il proprio motociclo salvo per depositarlo o ritirarlo dal parco chiuso;

- fumare.
- fare rifornimento.
- coprire o/e mettere delle protezioni sul motociclo.

- 20.6 - I motocicli dovranno essere depositate nel PC muniti di stampella o supporto laterale non necessariamente fissato in modo permanente al motociclo atto a sostenerlo:
- alla mattina della gara, nel periodo ricorrente da 90 minuti a 30 minuti prima della partenza del primo pilota.
  - al termine della gara (subito dopo la consegna del cartellino).
- 20.7 - Il pilota potrà prelevare il motociclo dal PC 15 minuti prima del suo orario di partenza.
- 20.8 - Il PC a fine gara decade 30 minuti dopo l'esposizione delle classifiche.
- 20.9 - Il mancato deposito del motociclo al PC, al termine della gara, comporta l'esclusione dall'ordine di arrivo del trasgressore.
- 20.10- Il DDG, comunicandolo preventivamente ai CDG, può autorizzare a sua discrezione e/o su richiesta scritta di uno o più piloti o per altre motivazioni, a ritirare il motociclo al parco chiuso di arrivo in base alle sue indicazioni.
- 20.11- I motocicli saranno custoditi sotto la responsabilità del club organizzatore dal momento dell'ingresso al PC al momento della loro uscita e comunque non oltre 60 minuti dall'arrivo dell'ultimo pilota.
- 20.12 - Nel caso di presentazione del motociclo al PC di partenza oltre l'orario stabilito ma comunque entro l'orario di partenza del primo pilota: penalizzazione un cartellino giallo.
- 20.13 - Nel caso di presentazione del motociclo al PC di partenza dopo la partenza del primo pilota: esclusione.
- 20.14 - Nel caso coesistano due manifestazioni nel contesto dello stesso evento, il PC delle stesse dovrà essere separato.

#### Art. 21 - CONTROLLO DOCUMENTI

- 21.1 - Il controllo dei documenti della moto avrà luogo nel corso delle OP – Verifiche Tecniche a discrezione del CDG e/o del DDG e in accordo con il Presidente di Giuria ove la stessa sia operante.
- 21.2 - Potranno essere controllati i documenti di un massimo del 10% del totale dei piloti partenti, al fine di verificare che:
- numero di telaio, carta di circolazione, targa ed assicurazione dei loro motocicli siano corrispondenti.
  - sono esenti da queste verifiche:
    - i motocicli utilizzati nel corso di eventi che vengono organizzati in aree e/o percorsi chiusi alla pubblica circolazione.
- 21.3 - Il Pilota è responsabile del possesso d'idonea patente di guida e che il motociclo che conduce sia conforme a tutte le disposizioni del Codice della Strada, nonché coperto da polizza assicurativa ai sensi di legge. Il Pilota è responsabile e si obbliga, altresì, ad osservare le norme del Codice della Strada.

#### Art. 22 - PENALIZZAZIONI

##### 22.1 - Penalità di Tempo

- N. 1 punto: per ogni 5 minuti primi interi di ritardo alla partenza, al controllo intermedio o a quello finale. Il ritardo accusato ad ogni controllo verrà sommato fino al raggiungimento dello step di 5 minuti e successivi step.

- b) N. 5 punti: per non superare ciascuna ZC nel tempo limite.
- c) Esclusione: più di 20 minuti di ritardo totali.

#### 22.2 - Penalità nella ZC

- a) 0 punti: Superamento della ZC senza "appoggio"
- b) 1 punto: n. 1 appoggio.
- c) 2 punti: n. 2 appoggi.
- d) 3 punti: più di 2 appoggi o piede trascinato.
- e) 5 punti: insuccesso.
- f) 20 punti: Salto di una ZC (non effettuare una ZC o/e non effettuarle nel loro ordine cronologico)

N.B. La maggior penalizzazione ottenuta è l'unica ad essere assegnata, salvo penalità supplementari.

#### 22.3 Definizioni

##### APPOGGIO

Sarà considerato APPOGGIO quando una qualsiasi parte del corpo del pilota con eccezione del piede posizionato sulla pedana poggiapiedi del motociclo o una qualsiasi parte del motociclo, ad esclusione dei pneumatici, delle pedane e del blocco paramotore, si appoggi in maniera evidente al suolo o ad un ostacolo (albero, roccia etc.).

È considerato APPOGGIO anche quando ciò avviene all'esterno delle delimitazioni della ZC (moto dentro le delimitazioni e appoggio al di fuori).

L'appoggio trascinato e prolungato nella lunghezza che crea un evidente vantaggio (per esempio piede trascinato nell'avanzare) viene penalizzato con tre penalità mentre il piede appoggiato in scivolata solo una penalità.

##### INSUCCESSO

Sarà considerato insuccesso:

- a) Rompere, piegare o abbattere un paletto, il supporto di una freccia, di una porta o del nastro di delimitazione.
- b) Rompere il nastro della ZC, scavalcarlo e appoggiare la ruota al di là dello stesso e/o togliere, far togliere o permettere di togliere con le mani o altro il nastro dal paletto, allontanarlo da se o dalla moto o farlo allontanare, per consentire il passaggio o l'arretramento di una delle due ruote al di fuori del tracciato.
- c) Il pilota esce dalla sagoma della moto appoggiando entrambi i piedi o cade nella ZC.
- d) Non affrontare una porta del proprio percorso o passarvi in senso contrario; passare attraverso una porta di un'altra categoria anche in senso contrario; riaffrontare la stessa porta se non determinato da un arretramento anche attraverso la stessa.
- e) Il motociclo o il pilota ricevono aiuto esterno.
- f) Non terminare la ZC nel limite massimo del tempo concesso.
- g) Rifiutarsi di percorrere una ZC presentandosi dal UZT per farsi segnare il punteggio.
- h) Non affrontare le porte della ZC nell'ordine progressivo.

#### 22.4 - Penalità Supplementari - sanzioni.

- a) Il pilota affronta una ZC senza seguire l'ordine progressivo delle stesse:  
Punti 20 supplementari per ogni ZC affrontata non nell'ordine giusto.
- b) Il pilota perde e/o non presenta il cartellino segnapunti al cambio o a fine gara:  
Punti 10 supplementari.
- c) Esito negativo di una prova fonometrica effettuata durante la gara:  
Punti 10 supplementari.

- d) In caso di danneggiamento del pettorale, il pilota sarà soggetto ad una sanzione, a favore di chi fornisce il pettorale stesso, pari a €10,00.

#### 22.5 - CARTELLINO GIALLO

Il Cartellino Giallo comporta una penalizzazione di 5 punti e potrà essere assegnato ad un pilota/ASS dal UZTR, dal DDG, dal VER, da un UDG o dal Pres. Giuria ove la stessa sia operante. Uno o più cartellini gialli potranno essere assegnati in alternativa ad altre sanzioni previste per azioni del concorrente e dell'ASS non conformi alle norme o al comportamento sportivo. L'assegnazione dei 5 punti di penalizzazione supplementari derivanti dal cartellino giallo dovranno essere confermati dalla Giuria ove la stessa sia operante o dal DDG.

Comportamenti che determinano l'attribuzione del CARTELLINO GIALLO:

- a) Mancato rispetto delle norme del PC;
- b) Procedere sul percorso o/e nel contesto della manifestazione con il pettorale totalmente o parzialmente coperto.
- c) Comportamento non consono all'etica sportiva.
- d) Mancato rispetto delle norme e disposizioni inerenti al paddock.
- e) Danneggiamento volontario del pettorale.
- f) Mancato stop del motore se ci sono più piloti in coda dopo ripetuti avvisi da parte di un UDG.
- g) Il pilota inizia la ZC senza autorizzazione del UZT.
- h) Il pilota rientra nella ZC (con il motociclo o a piedi) senza aver richiesto autorizzazione preventiva dopo averla già percorsa.
- i) Il pilota che ha fatto insuccesso non abbandona la ZC nel momento e per la strada indicata dal UZT.
- l) Il pilota lascia il motociclo incustodito nella zona neutra e/o nella stessa riceve aiuto esterno al motociclo.
- m) Il pilota o/e all'ASS si rifiutano di rispettare le istruzioni del UZT e/o si comportano in maniera scorretta in una sezione e/o sul percorso.
- n) Il pilota non consegna il CS entro 10 minuti dal termine del giro/gara.
- o) Il pilota nella ZC non allaccia il dispositivo di spegnimento automatico di sicurezza.
- p) L'assistente entra nella ZC senza l'autorizzazione del UZT.
- q) Il pilota o il suo ASS modificano le difficoltà di una ZC.
- r) La guida sia del pilota che dell'assistente giudicata pericolosa da un qualsiasi UDG.
- s) Far avanzare la moto nelle eventuali code prima della ZC.

#### 22.6 - Esclusioni

I comportamenti seguenti provocano l'esclusione del pilota:

- a) Condotta scorretta verso un Ufficiale di Gara da parte del pilota o ASS;
- b) Guidare senza casco;
- c) Sostituire il motociclo o parti punzonate;
- d) Equipaggiamento non conforme alle specifiche tecniche;
- e) Sostituzione del motociclo, di pilota o di ASS (senza autorizzazione) durante la gara;
- f) Utilizzare pneumatici non autorizzati;
- g) Sostituzione del pettorale o della Targa Identificativa;
- h) Non riprendere il percorso dal punto dove è stato abbandonato;
- i) Presenza sul percorso e nelle ZC 48 ore prima dell'inizio della manifestazione;
- k) Partenza o arrivo oltre il tempo TEI previsto dal R.P;

l) Nel momento in cui al pilota verrà contestato un ritardo di tempo superiore al massimo previsto, il pilota stesso dovrà immediatamente presentarsi alla zona partenza, consegnare il suo pettorale ed arrestare la sua gara (idem il suo ASS).

m) Manomettere o sostituire il cartellino segnapunti;

n) Rifiuto di farsi timbrare il cartellino segnapunti da UZT;

o) Togliere dalla moto il numero identificativo di gara;

p) Ricevere n. 3 Cartellini Gialli durante la manifestazione.

q) Manifesta volontà del pilota e/o del suo ASS a non voler superare il percorso e/o una ZC.

r) Manifesta volontà del pilota di ostacolare il regolare svolgimento della manifestazione.

s) Motociclo non conforme regolamento tecnico.

t) Rifiuto a sottoporsi ad eventuali ulteriori controlli durante la gara (Art. 7, 21, 22 Parte XIII Regolamento Tecnico)

#### Art. 23 - CARTELLINO SEGNAPUNTI (vedi Tavola 6)

23.1 - Il pilota dovrà far timbrare il cartellino ad ogni ZC e consegnarlo se richiesto al UZT. Dopo aver effettuato l'ultima ZC, alla fine di ogni giro, il pilota dovrà consegnare il CS al responsabile dei risultati nel più breve tempo possibile.

23.2 - Un errore sul CS da parte del UZT potrà essere corretto dallo stesso, bucando tutti gli altri punteggi e lasciando vuoto il punteggio valido.

23.3 - Il pilota è l'unico responsabile del cartellino segnapunti e dell'assegnazione del punteggio sullo stesso.

#### Art. 24 - DOCUMENTO UFFICIALE RIPIORTANTE LE PENALITÀ (vedi Tavola 5)

24.1 - Ogni UZTR deve compilare la tabella segnapunti e/o inserire nel sistema elettronico in dotazione le penalità di tutti i piloti transitati in quella ZC.

La tabella è l'unico documento ufficiale attestante le penalità assegnate.

24.2 - Il DDG può verificare che le penalità riportate sui CS dei primi 3 classificati di ogni categoria, più altri eventuali piloti a sua discrezione, corrispondano a quelle segnate sulle tabelle.

#### Art. 25 - CLASSIFICHE DI GARA

25.1 - Sarà vincitore il pilota che avrà realizzato il minor numero di penalità.

25.2 - In caso di parità di penalità totali risulterà vincitore:

a - il pilota che ha totalizzato il maggior numero di passaggi a zero.

Nel caso persista la parità discriminanti a seguire:

b - il pilota con maggior numero di 1

c - il pilota con maggior numero di 2

d - il pilota con maggior numero di 3.

e - il pilota che avrà percorso la gara con il minor tempo totale.

Nel caso sussista ancora la parità, i piloti saranno accreditati dello stesso punteggio e della stessa posizione e viene saltato il successivo (per esempio se due piloti sono ex aequo al secondo posto i punti saranno attribuiti come segue:

1°-20, 2°-17, 4°-13, 5°-11, 6°-10 etc... ed eventuali premi assegnati a sorteggio.

25.3 - Per figurare nella classifica finale della gara il pilota deve avere effettuato la distanza totale del percorso con il proprio motociclo.

25.4 - Le classifiche individuali dovranno essere per categoria/e del pilota come previsto dai singoli Campionati o format Regionali.

25.5 - La classifica di Club ove prevista dal relativo campionato verrà redatta secondo le norme stabilite nei relativi format regionali / norme di campionato.

#### ART. 26 - PUNTEGGIO CLASSIFICHE DI CAMPIONATI E TROFEI

26.1 - In ogni manifestazione titolata, ai fini delle classifiche finali di Campionato o Trofeo, vengono assegnati i seguenti punteggi:

20 punti al 1°classificato

17 punti al 2°classificato

15 punti al 3°classificato

13 punti al 4°classificato

11 punti al 5°classificato

10 punti al 6°classificato

9 punti al 7°classificato

8 punti al 8°classificato

7 punti al 9°classificato

6 punti al 10°classificato

5 punti al 11°classificato

4 punti al 12°classificato

3 punti al 13°classificato

2 punti al 14°classificato

1 punto al 15°classificato

26.2 - Per la classifica finale sono ritenuti validi tutti i punteggi acquisiti, salvo differenti norme relative ad uno specifico campionato.

26.3 - Nel caso di ex aequo dopo l'ultima gara di campionato, si conterà il maggior numero di primi posti, secondi ecc.. Se sussisterà ancora la parità, si terrà conto della somma totale delle penalità accusate in tutto il campionato. Nel caso di non partecipazione/esclusione/ritiro, in una o più manifestazioni, verrà attribuito il massimo delle penalità totalizzabili in quelle gare (n. di zone x 5 + max penalità di tempo).

26.4 - Salvo norme specifiche relative ai singoli campionati/trofei, i punteggi vengono assegnati solo ai piloti di nazionalità italiana.

#### Art. 27 - PREMIAZIONE

27.1 - Premi almeno per i primi 3 classificati di ogni categoria.

27.2 - La cerimonia di premiazione, riferita a classifiche in forma ufficiosa, si dovrà svolgere al massimo 30 minuti dopo l'arrivo dell'ultimo pilota. Se la stessa non avvenisse entro un ora decade l'obbligo di presenza al podio.

#### Art. 28 - RECLAMI

I reclami dovranno essere presentati in conformità ai regolamenti vigenti ed alle eventuali norme riportate sul RP della gara.

#### Art. 29 - INSTALLAZIONE DI PRONTO SOCCORSO

29.1 - Nei pressi del Percorso di gara dovrà essere prevista un'area idonea per lo stazionamento di almeno una ambulanza, dello staff di soccorso e del medico di gara che devono presenziare da almeno ½ ora prima della partenza del primo pilota, fino a ½ ora dopo l'arrivo dell'ultimo.

29.2 - Nel caso di presenza di un'area di test/riscaldamento dal momento dell'apertura della stessa dovrà essere presente una ambulanza negli orari di apertura della stessa.

#### **Art. 30 - CONOSCENZA/ACCETTAZIONE DEI REGOLAMENTI**

Per il fatto di partecipare alla gara, il pilota ed i suoi eventuali assistenti, attestano di conoscere i regolamenti della FMI, il presente regolamento, ed il R.P. della gara e si impegnano ad osservarli.

#### **Art. 31 DIMOSTRAZIONE E/O PROMOZIONE**

Manifestazioni non avente contenuto agonistico senza classifica atte a promuovere e divulgare la disciplina.

Manifestazione di trial, con la presenza di massimo 6 piloti con licenza FMI che dovranno preventivamente alla manifestazione attivare la procedura di copertura assicurativa prevista per gli allenamenti.

Tali manifestazioni devono essere preventivamente segnalate al Comitato Nazionale Trial e al CO.RE. di competenza.

#### **Art. 32- VARIAZIONI OPERATIVE**

Nei casi di forza maggiore e/o di altre situazioni in conseguenza delle quali sia necessario procedere a variazioni inerenti la manifestazione, avranno potere decisionale in ordine di grado (ove sia operante) il Presidente di Giuria e il DDG.

#### **Art. 33 - REGOLAMENTI CAMPIONATI E TROFEI**

Le Norme Generali si applicano in ogni manifestazione di ordine e grado, fatto salvo quando di differentemente disposto nei regolamenti dei vari campionati.

## **PARTE SECONDA**

### **TRIAL INDOOR (TRI) – TRIAL URBAN**

#### **Art. 1 - DEFINIZIONE**

Il Trial Indoor / Urban è una manifestazione che si svolge in un'area delimitata coperta o scoperta, all'interno della quale è ammesso solo personale autorizzato.

Le gare potranno svolgersi secondo due diverse tipologie:

Formula **INDOOR** in palazzetti o aree uniche cintate con ostacoli prettamente artificiali.

Formula **URBAN** in aree più ampie, comunque circoscritte, con ostacoli sia naturali che artificiali da svolgersi o in ambito urbano come ad esempio piazze diverse o in aree naturali.

#### **Art. 2 - CATEGORIE AMMESSE**

Sono ammessi i piloti di tutte le categorie, compresi i titolati di licenza FIM e/o FIM EUROPE con nulla osta della propria Federazione.

#### **Art. 3 - ISCRIZIONI**

3.1 - Le iscrizioni dovranno essere inviate al Moto Club organizzatore (vedi art. 16 Norme Generali Parte I).

3.2 - Il massimo dei partecipanti ad una gara di Trial Indoor sarà di N. 10 piloti, per una gara di Trial Urban sarà specificato su RP.

3.3 - Nel caso risultino iscritti più piloti del totale degli ammessi è possibile svolgere una manche preliminare di qualifica.

3.4 - La tassa di iscrizione per piloti e ASS sarà a discrezione del MC organizzatore e specificato su RP.

#### **Art. 4 - ASSISTENTE ISCRITTO**

4.1 - Solo l'ASS del pilota che sta effettuando la ZC potrà restare all'interno del percorso.

4.2 - Gli altri assistenti dovranno rimanere nel luogo indicato dal DDG.

4.3 - Un ASS potrà svolgere la sua funzione per uno o più piloti quando questi non competano contemporaneamente.

4.4 - Potranno svolgere la funzione di ASS anche i piloti iscritti, quando non siano, nella stessa fase di gara, impegnati come concorrenti.

#### **Art. 5 – PERCORSO**

5.1 - Il percorso di Gara dovrà essere allestito in un'area idonea allo svolgimento della stessa in qualsiasi condizione atmosferica possibilmente non su terra o manto erboso.

5.2 - Il Percorso di Gara è costituito da minimo N. 5 ZC fino ad un massimo di N. 12 ZC che andranno affrontate in ordine progressivo.

5.3 - Le ZC vengono costruite utilizzano materiali di ogni tipo (proibiti i materiali di risulta).

5.4 - Tutto il percorso o parte di esso, dovrà essere completato in un TEI stabilito.

5.5 - La gara si svolgerà su N. 2 giri.

5.6 - Per il secondo giro le ZC (tutte o alcune) verranno affrontate in senso contrario e comunque avranno un livello di difficoltà diversa dal giro precedente.

5.7 - Durante la gara, solo il pilota/i e il suo ASS/i che stanno affrontando il percorso potranno stare nell'area di gara; gli altri piloti dovranno restare nell'area predisposta e loro indicata dal DDG.

5.8 - Nel caso di pioggia il DDG potrà:

A- modificare o eliminarne una o più ZC.

B - Nel caso di eliminazione di più del 50% delle ZC la gara verrà sospesa e sarà ritenuta valida la classifica del primo giro se lo stesso è stato completato da tutti i concorrenti. In caso contrario la gara verrà annullata. Se la gara verrà annullata non verrà elargito alcun monte premi.

C- Sospendere la manifestazione fino ad un massimo di 30' relativamente ad ogni fase di gara.

#### Art. 6 - ZONA DI RISCALDAMENTO

In adiacenza al percorso dovrà essere predisposta una idonea zona di riscaldamento.

#### Art. 7 - ZONE

7.1 - Il numero delle ZC dovrà essere specificato nell'RP.

7.2 - ZC: le ZC dovranno essere realizzate con materiali di adeguata robustezza atti a resistere alle sollecitazioni prodotte dal passaggio dei concorrenti. Nella loro realizzazione, dovrà essere prestata particolare cura alle finiture per far modo che le stesse non presentino aree o/e superfici particolarmente taglienti e/o pericolose in caso di cadute. Le ZC dovranno essere realizzate in modo che non si alterino profondamente al passaggio dei piloti.

#### Art. 8 - DELIMITAZIONE E SEGNALE DELLE ZC

8.1 - La larghezza di una ZC può essere delimitata da una porta.

8.2 - Le linee di IN e di FIN delle ZC, dovranno essere chiaramente indicate con una riga per terra che raccordi i due cartelli IN e FIN .

8.3 - Nelle ZC dove l'altezza dell'ostacolo è superiore a mt 2 da terra la larghezza minima dello stesso dovrà essere di cm. 90.

#### Art. 9 - TEMPO

9.1 - Il pilota avrà a disposizione un tempo massimo per effettuare o tutte le sezioni del percorso dei vari giri o un tempo a singola ZC di **1 minuto e 15 secondi**. Il tempo consentito sarà comunicato in sede di briefing.

9.2 - Tutti i tempi rilevati dovranno essere presi al secondo.

#### Art. 10 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le OP verranno effettuate prima della riunione informativa e in base a quanto indicato nell'RP.

#### Art. 11 - RIUNIONE INFORMATIVA/BRIEFING

Una Riunione Informativa indetta dal DDG con la presenza del CDG, del UZTR dei piloti e degli Assistenti, dovrà avere luogo 30 minuti prima della fase di gara per illustrare:

- a) Orario e modalità di visita alle ZC.
- b) Estrazione ordine di partenza.
- c) Cerimonia di presentazione dei piloti.
- d) Scelta delle ZC per gli eventuali spareggi.
- e) Orari di gara.
- f) Svolgimento O.P.
- g) Svolgimento gara.
- h) Informazioni del DDG

#### Art. 12 - ORDINE DI PARTENZA

12.1 - L'ordine di partenza sarà il seguente:

a - 1° giro: sarà determinato per sorteggio sotto la responsabilità del DDG.

b - 2° giro: i piloti partiranno individualmente o a gruppi in base alla classifica rovesciata del primo giro.

#### Art. 13 - GARA

13.1 - Primo Giro

a) Partirà un pilota alla volta e affronterà tutte le ZC previste.

13.2 - Secondo giro

a) Partiranno tutti i piloti ammessi a questa fase di gara. Tutti i piloti affronteranno la ZC N. 1 nell'ordine stabilito, poi passeranno alle successive.

#### Art. 14 - ASSISTENZA TECNICA

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

14.2 - Il pilota che non dispone di una seconda motocicletta, in qualunque fase di gara avrà 10 minuti di tempo per la riparazione sul totale della gara. Pena l'esclusione

14.3 - Il tempo massimo di gara non si arresta per la sostituzione o la riparazione della motocicletta.

#### Art. 15 - PENALIZZAZIONI

15.1 - Penalità di Tempo

a - **Superato il tempo massimo il pilota sarà penalizzato in base al ritardo con N. 1 punto ogni 15 secondi per un totale di 30 secondi equivalente a 2 punti di penalizzazione.**

b - Esclusione: più di 10 minuti di ritardo totali alla partenza, ed ai successivi controlli.

c - Durante tutte le fasi di gara il tempo di gara di ciascun pilota non sarà mai fermato, né per interventi tecnici sulla motocicletta, né per altri motivi.

15.2 - Penalità nella ZC

a) 0 punti: Superamento della ZC senza appoggi.

b) 1 punto: n. 1 appoggio.

c) 2 punti: n. 2 appoggi

d) 3 punti: più di 2 appoggi

e) **5 punti: più di 5 appoggi.**

f) 5 punti: insuccesso.

N.B.\* La maggior penalizzazione ottenuta è l'unica ad essere assegnata, salvo penalità supplementari.

#### Art. 16 - DEFINIZIONI

##### APPOGGIO

Sarà considerato **APPOGGIO** quando una qualsiasi parte del corpo del pilota con eccezione del piede posizionato sulla pedana poggiapiedi del motociclo o una qualsiasi parte del motociclo, ad esclusione dei pneumatici, delle pedane e del blocco paramotore, si appoggi in maniera evidente al suolo o ad un ostacolo (albero, roccia etc.). È considerato **APPOGGIO** anche quando ciò avviene all'esterno delle delimitazioni della ZC (moto dentro le delimitazioni e appoggio al di fuori).

L'appoggio trascinato e prolungato nella lunghezza che crea un evidente vantaggio(per esempio piede trascinato nell'avanzare) viene penalizzato con tre penalità mentre il piede appoggiato in scivolata solo una penalità.

#### **INSUCCESSO**

Sarà considerato insuccesso:

- a) Rompere, piegare o abbattere un paletto, il supporto di una freccia, di una porta o del nastro di delimitazione.
- b) Rompere il nastro della ZC, scavalcarlo e appoggiare la ruota al di là dello stesso e/o togliere, far togliere o permettere di togliere con le mani o altro il nastro dal paletto, allontanarlo da se o dalla moto o farlo allontanare, per consentire il passaggio o l'arretramento di una delle due ruote al di fuori del tracciato.
- c) Il pilota esce dalla sagoma della moto appoggiando entrambi i piedi o cade nella ZC.
- d) - Non affrontare una porta del proprio percorso o passarvi in senso contrario;  
- passare attraverso una porta di un'altra categoria anche in senso contrario;  
- riaffrontare la stessa porta se non determinato da un arretramento anche attraverso la stessa.
- e) Il motociclo o il pilota ricevono aiuto esterno.
- f) Non terminare la ZC nel limite massimo del tempo concesso.
- g) Rifiutarsi di percorrere una ZC presentandosi dal UZT per farsi segnare il punteggio.
- h) Non affrontare le porte della ZC nell'ordine progressivo.

#### **Art. 17 - CLASSIFICHE**

17.1 - Verranno redatte le seguenti classifiche:

- a - Primo giro che determina i partecipanti alla fase successiva e il relativo ordine di partenza
- b - Gara sommando le penalità di entrambi i giri.

17.2 - Risulterà vincitore della gara il pilota primo classificato che ha partecipato ad entrambi i giri. A seguire: tutti gli altri classificati di entrambi i giri e poi nell'ordine quelli classificati nel primo giro che non hanno partecipato al secondo.

#### **Art. 18 - EX AEQUO**

Nel caso di classifiche con presenza di ex aequo si procederà come segue: si effettuerà uno spareggio su di una ZC scelta dal DDG e comunicata durante la riunione informativa; in caso di nuova parità prevarrà il concorrente che avrà percorso questa ZC in minor tempo. Il tempo ideale per percorrere la ZC discriminante sarà di 1 minuto e 15 secondi; l'ordine di partenza avverrà ad estrazione.

#### **Art.19 - INSTALLAZIONE DI PRONTO SOCCORSO**

Nei pressi del Percorso di gara dovrà essere prevista un'area idonea per lo stazionamento di un'ambulanza, dello staff di soccorso e del medico di gara.

#### **ATTENZIONE**

Tutto quanto è contemplato nelle Norme Sportive Generali FMI e Norme Generali Trial Parte Prima è applicabile, per quanto non diversamente specificato, anche nei Regolamenti specifici di ciascun campionato.

## **PARTE TERZA**

### **Norme Generali Campionati e Trofei**

Le seguenti Norme si applicano a tutti i Campionati Italiani e Trofei Nazionali Trial. Esse potranno subire variazioni su autorizzazione della STS, in funzione di variate esigenze organizzative.ù

#### **Art 1 - GARE**

- 1.1 - Le gare non effettuate non saranno recuperate salvo diverse determinazioni della STS /Comitato Nazionale Trial.
- 1.2 - In concomitanza di Manifestazioni Nazionali titolate, è vietato porre a calendario e/o organizzare manifestazioni titolate a carattere territoriale (che prevedano la partecipazione di piloti ammessi all'attività nazionale titolata) della stessa specialità. Tale divieto è limitato alla regione ove si svolge la manifestazione e a quelle confinanti.
- 1.3 - Il Comitato Nazionale Trial divulgherà ad inizio stagione le date utilizzabili dai CO.RE. per svolgere i Campionati Regionali.

#### **Art 2 - GIURIA**

- 2.1 - Una Giuria sarà nominata dalla FMI per le manifestazioni di CITO, TNT/TR4, TNT/J, TNT-F, TCS, TDR e sarà composta:
  - a - Presidente: sarà un membro del Comitato Nazionale Trial indicato dal comitato stesso.
  - b - Commissario Delegato.
  - c - Direttore di Gara
  - d - Verificatore del percorso indicato dal Comitato Nazionale Trial (senza diritto di voto).
  - e - Responsabile Percorso (senza diritto di voto).
- 2.2 - Responsabilità della Giuria. La Giuria sarà responsabile soltanto verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione. Tutte le responsabilità civili e penali sono di competenza degli organizzatori. Tutti i componenti della Giuria sono da considerarsi Ufficiali di Gara.
- 2.3 - Riunioni della Giuria – La giuria si riunirà come da TimeTable della manifestazione (Tavola 7,8) e comunque:
  - a - Prima delle OP.
  - b - Prima del briefing con i piloti o se non previsto dopo la fine della OP.
  - c - Immediatamente al termine della premiazione.
  - d - Altre riunioni potranno essere indette su richiesta del Presidente in tutti i casi in cui si rendessero necessarie.
- 2.4 - Compiti della Giura – La Giuria ha il compito di sovrintendere ed eventualmente deliberare sugli aspetti tecnici della manifestazione, tra i quali:
  - a - Percorribilità del Percorso.
  - b - Rispondenza delle caratteristiche delle ZC alle esigenze regolamentari e della manifestazione.
  - c - Orari di partenza, **tempi di gara**.
  - d - Penalizzazioni, sanzioni e reclami.
  - e - Esclusioni e/o reclami (attraverso il CGD) per irregolarità commesse dai piloti.
  - f - Può autorizzare la modifica del Regolamento Particolare ed il programma della manifestazione, sempre nel rispetto delle Norme.

g - Può decidere di ritardare la partenza della manifestazione, arrestare o sopprimere una manifestazione in tutto o in parte, per ragioni urgenti di sicurezza o per tutti gli altri casi di forza maggiore.

2.5 - Terze persone potranno assistere alla giuria su invito del Presidente senza diritto di voto.

2.6 - Il Presidente di Giuria dovrà redigere i verbali delle riunioni.

### Art. 3 - VERIFICA ZONE

3.1 - Il VER,verificherà le ZC in merito alla loro rispondenza alle Norme, alla loro sicurezza e adeguatezza di livello tecnico. La verifica sarà effettuata il giorno precedente la gara, con inizio dalle ore 9,30 (salvo diverse disposizioni) per le seguenti manifestazioni:

- a) Campionato Italiano Trial CITO, Trofeo Nazionale Trial TR4 TNT-TR4
- b) Trofeo Nazionale Trial Juniores TNT-J, Trofeo Nazionale Trial Femminile TNT-F.
- c) Trial delle Regioni TDR.
- d) Trofeo Trial Centro Sud TCS
- e) Campionato Italiano Trial Indoor CITI / URBAN (il giorno della gara)

3.2 - La verifica delle zone avverrà alla presenza di:

- a) DDG
- b) Tracciatore percorso.
- c) Presidente di Giuria, a sua discrezione.

3.3 - L'organizzatore dovrà mettere a disposizione del VER il materiale ed il personale necessario per attuare eventuali modifiche al percorso. Eventuali variazioni proposte dal VER, dovranno essere accettate dall'organizzazione e attuate prima delle OP pena sanzione amministrativa decurtata dall'eventuale contributo previsto per la manifestazione.

3.4 - Il VER sarà responsabile solo verso la FMI e unicamente per il lato tecnico della manifestazione.

### Art. 4 - CONTROLLI AMMINISTRATIVI - SPORTIVI E TECNICI

Operazioni Preliminari: Le O.P. dovranno avvenire in base a quanto stabilito nei regolamenti dai vari Campionati/Trofei.

### Art. 5 - ORARI PARTENZE

Le partenze dovranno avvenire in base a quanto stabilito nei regolamenti dai vari Campionati/Trofei.

### Art. 6 - LUOGO DI PARTENZA

L'area di Partenza dovrà essere collocata in maniera adeguata in base all'importanza della manifestazione ed attrezzata con le seguenti strutture/apparecchiature:

- a) Corridoio di ingresso dei piloti all'area di partenza che dovrà essere ben delimitato.
- b) Pedana di partenza sollevata da terra e con dimensioni adeguate.
- c) Impianto di amplificazione sonora funzionante almeno 30 minuti prima degli orari di gara.
- d) Bacheche per affissione di copia di tutti i documenti relativi alla gara:
  - presso la segreteria
  - presso il palco di partenza.
- e) Tabellone dei risultati, sufficientemente grande, per fornire informazioni sui punteggi di ogni pilota con indicazione di: categoria, nominativo, numero di gara.

### Art. 7 - PARCO PILOTI

- Orari di apertura e chiusura: Come da TimeTable del relativo campionato
- Diritto di accesso: avranno diritto all'accesso i pilota regolarmente iscritti e tutti quanti ne avranno titolo in base alle norme FMI.
- Caratteristiche e dotazioni del Parco Piloti:
  - a - SUPERFICIE La superficie dovrà essere sufficientemente piana di natura tale da permettere il transito dei veicoli con qualsiasi condizione atmosferica. Lo spazio del parco sarà distribuito in modo razionale in base alle dimensioni dei veicoli dei piloti.
  - b - PARCHEGGIO AUTO DI SERVIZIO Nelle immediate vicinanze del Parco Piloti dovrà essere previsto uno spazio adeguato per il parcheggio delle vetture private dei piloti, meccanici, case, giornalisti, Ufficiali di Gara ed addetti i lavori.
  - c - SERVIZI IGIENICI Dovrà essere previsto un numero adeguato di servizi igienici e docce (separati per uomini e donne) e dei punti di erogazione d'acqua potabile.
  - d - CONTENITORI RIFIUTI Dovranno essere posizionati dei contenitori per rifiuti urbani in numero sufficiente. Inoltre dovranno essere predisposti dei contenitori per olio usato e lattine.
  - e - LAVAGGIO MOTO Dovrà essere attrezzata una postazione per il lavaggio delle moto.
  - f - IMPIANTO ILLUMINAZIONE NOTTURNA Nelle ore notturne dovrà essere funzionante un impianto minimo di illuminazione delle aree inerenti la manifestazione.
  - g - IMPIANTO DISTRIBUZIONE ENERGIA ELETTRICA L'area adibita a parco piloti dovrà essere servita di energia elettrica.
  - h - Il mancato rispetto delle regole di utilizzo del Parco Piloti o/e la mancata osservanza delle disposizioni degli organizzatori potrà essere sanzionato con un Cartellino Giallo da comminarsi nella manifestazione di riferimento e/o una multa da 50 a 500 € con responsabilità oggettiva dei concorrenti.

### Art. 8 - NORME GENERALI

- 8.1 - Sarà cura del Moto Club organizzatore assicurarsi che la zona di partenza paddock e le altre installazioni rispondano alle direttive descritte nella normative/prescrizioni per gli organizzatori, che verranno fornite a tutti i Club assegnatari di manifestazioni nazionali titolate.
- 8.2 - Responsabile degli Standard. L'organizzatore nominerà una persona che sarà responsabile di queste norme durante la manifestazione.

### Art. 9 - ZONA DI TEST/RISCALDAMENTO

- 9.1 - Una zona di Test/riscaldamento adeguata per dimensioni al numero dei piloti e per livello al tipo della manifestazione, dovrà essere prevista, possibilmente nelle immediate vicinanze del Parco Piloti.
- 9.2 - La zona di test/riscaldamento sarà aperta e agibile secondo TimeTable della manifestazione (Tavola 7, 8).
- 9.3 - Le caratteristiche tecniche della Zona di test dovranno il più possibile corrispondere a quelle delle ZC tracciate per la gara.
- 9.4 - La zona di test/riscaldamento non potrà essere usata per tracciare ZC per la manifestazione.

**Art. 10 - UFFICIO STAMPA**

Dovrà essere predisposto, nelle immediate adiacenze della zona partenza, un locale da adibirsi a Ufficio Stampa. Lo stesso dovrà essere presidiato da un responsabile (da un'ora prima l'inizio della gara fino al termine) e attrezzato con le seguenti strutture/apparecchiature:

- a - Tavoli e sedie in quantità sufficiente.
- b - N. 1 connessione Internet.
- c - N. 1 fotocopiatrice.

**Art. 11 - PREMIAZIONE - CONFERENZA STAMPA**

- 11.1 - Alla Premiazione è obbligatoria la presenza dei primi 3 classificati di ogni categoria e classe.
- 11.2 - In caso di assenza, senza il preventivo benestare del Direttore di Gara, al pilota sarà applicata un'ammenda da €. 50,00.
- 11.3 - Prima della Premiazione, se convocati dall'organizzazione, i primi 3 classificati delle categorie: TR1 - Internazionale - TR2 - TR3 dovranno partecipare, se indetta, ad una Conferenza Stampa.

**Art. 12 - UZT**

- 12.1 - Relativamente alle seguenti manifestazioni, la FMI, tramite il Comitato Nazionale Trial, nominerà di servizio gli UZT responsabili di ciascuna ZC:
  - a) Campionato Italiano Trial CITO. n. 15 (max)
  - b) Trofeo Nazionale Trial Juniores TNT-J n. 9 (max)
  - c) Trofeo Trial Centro Sud TCS n. 12 (max)
  - d) Campionato Italiano Trial Indoor CITI n. 1 (max)
- 12.2 - Gli UZT nominati di servizio riceveranno indicazioni organizzative in merito al loro operato direttamente del VER nominato per la manifestazione e/o dal DDG.

**Art. 13 - CLASSIFICHE FINALI CAMPIONATI E TROFEI**

- 13.1 - I titoli in palio verranno assegnati solo se nella classifica finale di campionato saranno presenti un minimo di tre piloti.
- 13.2 - Ai vincitori di ciascun campionato italiano viene offerta dalla FMI la licenza pilota per l'anno successivo.

**PARTE QUARTA****CAMPIONATO ITALIANO TRIAL OUTDOOR: CITO  
TROFEO NAZIONALE TRIAL TR4 : TNT-TR4****Art. 1 - CAMPIONATO ITALIANO TRIAL CITO**

- Campionato Italiano Trial: massimo 7 prove

**1.2 - Categorie ammesse:**

a) Internazionali FIM e FIM EUROPE con relativo nulla osta della FMN, TR1, TR2, TR3, TR3/125, TR3 OVER, TR4, Femminile.

- 1.3 - La Federazione Motociclistica Italiana potrà demandare la gestione dell'immagine del Campionato Italiano Trial ad una sua struttura o a una società specializzata. Le modalità di intervento della Società Gestione Immagine (SGI) verranno illustrate ai Moto Club organizzatori in una riunione appositamente convocata. L'accettazione della manifestazione impegna il Club ad accettare tutte le condizioni operative demandate alla sua struttura o alla SGI.

**Art. 2 - TITOLI NAZIONALI IN PALIO/CATEGORIE**

- a - Internazionali: solo nel caso si registri una presenza di almeno il 3 di piloti con licenza straniera sul totale delle partecipazioni al campionato in questa categoria.
- b - TR1
- c - TR2
- d - TR3
- e - TR3/125
- f - TR3 OVER
- g - Femminile

**Art. 3 - CONTRIBUTI FEDERALI**

€. 3.000 all'organizzatore di ogni prova CITO

**Art. 4 - MODALITA' E TASSE D'ISCRIZIONE****Art. 5 - PETTORALI PILOTI e ASSISTENTI**

- 5.1 - I pettorali pilota saranno di colore corrispondente al percorso di loro competenza.
- 5.2 - Ad ogni pilota sarà rilasciato un numero fisso per tutto il campionato.
- 5.3 - Ai piloti della categoria TR1, sarà assegnato un numero corrispondente alla loro posizione nella classifica finale dell'anno precedente.
- 5.4- I pettorali verranno distribuiti durante le OP per i piloti e gli assistenti i quali dovranno indossarli in gara e anche durante il giro di ricognizione sulle ZC.

**Art. 6 - PETTORALI CASE ASSOCIATE - TEAM - MOTO CLUB - OSPITI**

- 6.1 - Le Aziende Costruttrici, i Team e/o Scuderie associati alla FMI, avranno diritto all'assegnazione di N. 3 pettorali previa compilazione e sottoscrizione di un apposito modulo da parte di un responsabile del gruppo di destinatari e la presentazione di un documento di identità e della tessera FMI valida per l'anno in corso a inizio campionato e ne saranno responsabili sia della loro integrità che delle azioni di chi li indossa, salvo la revoca dello stesso in mancanza di rispetto delle regole e dovranno essere riconsegnati al termine del campionato.
- 6.2 - I Moto Club con una squadra di Club potenziale iscrivibile alla classifica TOP e/o Open avranno diritto all'assegnazione di N. 1 pettorale per squadra.  
Non verrà rilasciato il pettorale di Club al seguito di un pilota singolo.
- 6.3 - Gli Ospiti a discrezione del Comitato Trial/organizzatore riceveranno un pass di accesso al percorso (non valido per le ZC).
- 6.4 - Tutti i pettorali saranno consegnati o ai diretti richiedenti o ai responsabili del gruppo di destinatari dalle ore 08,30 alle 09,00 del giorno della manifestazione.
- 6.5 - I Pettorali saranno numerati per identificare chi li indossa.
- 6.6 - Tutti i nominativi e/o sostituzioni di richiedenti pettorali per CASE, TEAM, Ospiti, Moto Club dovranno essere dichiarati alla Segreteria entro la partenza del primo concorrente. Tutti gli utilizzatori dei pettorali devono avere età minima 18 anni e essere in possesso della Tessera FMI valida per l'anno in corso.
- 6.7 - Ai piloti iscritti alla manifestazione è fatto divieto di richiedere, indossare e utilizzare i suddetti pettorali.  
Qualsiasi inosservanza delle predette norme o comportamenti scorretti da parte degli utilizzatori dei suddetti pettorali comporteranno la segnalazione al CGD ai sensi del Regolamento Disciplinare art. 86.

**Art. 7 - PARTECIPAZIONE PILOTI STRANIERI**

- Piloti di nazionalità non italiana parteciperanno, previo nulla osta della FMN di appartenenza, nelle seguenti categorie:
- categoria Internazionali percorso ROSSO (aperta anche ai piloti italiani), risultando inseriti nella classifica di ciascuna gara e acquisendo punti per la classifica finale del Campionato Internazionali d'Italia.
  - altre categorie risultando inseriti nella classifica di ciascuna gara non acquisendo punti di campionato.
  - Il Comitato trial si riserva di esaminare eventuali richieste di collocazione di piloti stranieri in categorie differenti da quanto sopra.
  - femminile: partecipazione libera in qualsiasi categoria senza acquisire punti di campionato.

**Art. 8 - Formule di Gara**

**Formula CITO:** gara tradizionale con due o più giri con partenze di tutte le categorie in ordine da un orario prestabilito

**Formula SPEEDY:** gara di 2 giri svolte in due sezioni distinte con tempi ristretti con percorso GIALLO e Giallo / VERDE al mattino VERDE, BLU, ROSSO con partenza primo pomeriggio.

**Art. 9 - OPERAZIONI PRELIMINARI**

Le O.P. dovranno avvenire nei seguenti orari (se per esigenze organizzative ci saranno variazioni dovranno essere indicate su RP):

a - il giorno precedente la gara dalle ore **14.30 alle ore 16.30**

b - il giorno della gara \* dalle ore **7.45 alle ore 8.15**

(\* La possibilità di effettuare le OP il giorno della gara è limitata ai piloti che ne abbiano fatto una specifica richiesta alla Segreteria Generale CITO).

Nel caso in cui un concorrente si presenti alle OP la domenica mattina senza aver preavvisato il responsabile delle classifiche, sarà penalizzato con un Cartellino Giallo.

**Art. 10 - BRIEFING PILOTI**

Il giorno prima della gara, alle ore 18,45 e comunque al termine della manche di qualifica, il DDG., coadiuvato dal Tracciatore, dal Verificatore e dal Presidente di Giuria, convocherà una riunione aperta a tutti i piloti che hanno superato le OP. La riunione avrà lo scopo di fornire tutte le informazioni per il buon andamento della manifestazione.

**Art. 11 - PERCORSO formula CITO**

La lunghezza totale del percorso non dovrà superare Km 45 km.

La gara si svilupperà su N. 2 / 3 giri n. totale ZC minimo 30 per tutte le categorie CITO.

**Art. 12 - PERCORSO formula SPEEDY**

12.1 - La lunghezza totale del percorso non dovrà superare Km10.

12.2 - La gara si svilupperà su:

a -GARA 1 N. 2 / più giri n. totale ZC minimo 20

b -GARA 2 N. 2 giri n. totale ZC minimo 24

**Art.13 - ZONA CONTROLLATA**

13.1 - Tutte le ZC dovranno avere 2 ingressi adiacenti e paralleli dedicati: uno alle categorie TR1/INT e TR2, il secondo dedicato alle altre categorie.

**13.2 - Tempo di zona cat. TR1-TR2**

a) Per completare la ZC viene concesso un tempo ordinario massimo di minuti 1 e secondi 15.

b) Ogni pilota avrà una tolleranza di 15 secondi oltre il tempo limite per concludere la ZC.

Se il pilota non conclude la ZC entro il tempo previsto ma fa uso del tempo tolleranza è penalizzato con 1 punto da aggiungere alle penalità accusate.

Esempio:

0 +1 tolleranza tempo = 1 >< 1 + 1 tolleranza tempo = 2 >< 2 + 1 tolleranza tempo = 3 >< 3 + 1 tolleranza tempo = 3

Allo scadere del tempo di tolleranza è considerato insuccesso = 5 punti

c) Il tempo parte quando il mozzo della ruota anteriore supera la porta IN e termina quando il mozzo della ruota anteriore supera la porta FIN.

d) Il tempo sarà controllato da un UZT con un dispositivo idoneo alla misurazione.

e) L' UZT userà un apposito strumento per segnalare l'inizio del tempo in ZC che emetterà un suono, allo scadere del 1' 15" l' UZT emetterà un breve suono per segnalare la fine del tempo ordinario e l'inizio del tempo di tolleranza.

Allo scadere del tempo limite di tolleranza lo strumento/ UZT emetterà due suoni prolungati per segnalare l' insuccesso.

f) La decisione del UZT responsabile del tempo, è inappellabile.

**Art. 14 - TEMPO IDEALE PER OGNI CONCORRENTE TEI** Il tempo ideale (TEI) per ciascun pilota sia totale che per il primo giro verrà stabilito in sede di giuria e comunicato contestualmente agli orari di partenza.

Tempo penalizzato totale minuti 20'

#### **Art. 15 - VISITA ALLE ZONE**

È vietata la visita alla zone e la circolazione sul trasferimento per tutti quanti non autorizzati dal DDG fuori dagli orari previsti dal Time Table

15.1 - I piloti e gli ASS per circolare sul percorso e/o visitare le ZC dovranno indossare il pettorale a loro assegnato in fase di OP.

15.2 - Il pilota, l'Assistente e/o una qualsiasi persona riconducibile ad un pilota che sarà trovato all'interno di una ZC e/o sul percorso fuori dagli orari consentiti, sarà oggetto di un Cartellino Giallo al pilota in oggetto, con penalità aggiuntiva al punteggio della gara in riferimento.

E' prevista una visita di sopralluogo alle ZC il giorno precedente la gara esclusivamente ai piloti regolarmente iscritti dalle ore 15,30 alle 18,00 dopo aver effettuato le OP o diversa comunicazione su Time Table.

Solo il pilota può visionare le zone dall' interno delle fettucce di delimitazione.

Il giorno della gara non sarà più possibile entrare nella ZC salvo deroga del DDG /Giuria comunicata prima della partenza del primo pilota o in sede di briefing esclusivamente per le ZC oggetto di modifica dovuta a causa di forza maggiore (maltempo, modifica del VER).

#### **Art 16 –QUALIFICA**

Viene istituita la qualifica su una ZC adiacente/più vicina alla partenza appositamente tracciata dove sarà stabilito l' ordine di partenza della gara solo per i piloti delle categorie TR1 e TR2

Percorso unico per entrambe le categorie nel colore stabilito dalla Giuria.

La qualifica si svolgerà su due manche e con orari stabiliti dalla Giuria.

L' ordine di ingresso della prima sarà a sorteggio unico per entrambe le categorie.

La classifica rovesciata della prima manche determina l' ordine di ingresso della seconda. La classifica finale sarà unica e verrà redatta tenendo conto del miglior tempo ottenuto in una delle due prove.

#### **Art. 17 - ORARIO DI PARTENZA formula CITO**

Orario di partenza del primo concorrente ore 9.00.

#### **Art. 18 - ORARIO DI PARTENZA formula SPEEDY**

18.1 - GARA 1: partenza del primo pilota dalle ore 8,30 alle 9.00

18.2 - GARA 2: partenza del primo pilota dalle ore 14.00 alle 15.00 comunicato in sede di Briefing.

#### **Art. 19 - ORDINE DI PARTENZA**

19.1 - I piloti partiranno uno ogni minuto primo.

19.2 – Piloti categorie TR1 e TR2 in base a classifica rovesciata QUALIFICA

19.3 - L'ordine di partenza dei piloti per le altre categorie sarà determinato in base a estrazione a sorte che verrà effettuata dal Responsabile Servizio Classifiche e sotto la responsabilità del DDG,

19.4 - L'organizzatore dovrà esporre, entro le ore 20.00 del giorno precedente la gara, nella bacheca, l'orario di partenza di tutti i piloti.

#### **Art. 20 - CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO INDIVIDUALE e TROFEE**

Il Campionato Italiano CITO individuale è riservato alle categorie:

INT, TR1, TR2, TR3, TR3/125, TR3 OVER, FEM, TR4,.

a - Per la classifica finale di campionato verranno sommati tutti i risultati.

b - Agli effetti del Campionato Italiano saranno assegnati ad ogni pilota i punti acquisiti in ciascuna gara.

c - Le premiazioni, inerenti i primi tre classificati di ogni manifestazione, verranno fatte in base alla classifica di gara.

#### **Art. 21 - CLASSIFICHE ITALIANO DI CLUB**

21.1 - Il Campionato Italiano di Club è riservato alle categorie:

a - **Campionato Italiano Club TOP: piloti categoria TR1 e TR2**

Agli effetti della classifica di giornata, ogni Moto Club costituirà una squadra iscritta d'ufficio e estrapolata a cui sarà assegnato un punteggio pari ai punti acquisiti nel Campionato Italiano Trial individuale dai migliori due piloti licenziati tramite quel Club nelle categorie TR1 e TR2.

b - **Campionato Italiano Club OPEN: piloti categorie TR3 e TR3 125 (percorso Verde), TR3 OVER e FEM (percorso Giallo/Verde), TR4 (percorso Giallo).**

Agli effetti della classifica di giornata, ogni Moto Club costituirà una squadra iscritta d'ufficio e estrapolata a cui sarà assegnato un punteggio pari alle penalità accusate nella gara dai migliori tre piloti licenziati tramite quel Club uno per raggruppamento di colore di percorso.

Nel caso di pari merito la discriminante sarà costituita dal miglior risultato acquisito nel percorso Giallo a seguire Giallo/Verde, Verde.

Potranno partecipare anche le squadre con solo due categorie rappresentate, ma costituiranno classifica a seguire rispetto a quelle con tre categorie.

21.2 -La classifica finale di campionato verrà redatta aggiudicando i punteggi di classifica di campionato come da Art. 26.1 Parte Prima Norme Generali per ogni classifica di giornata.

21.3 -Nel caso di parità nella classifica finale di campionato, prevarrà il club che farà il migliore risultato nell'ultima prova.

21.4 -Tutti i piloti che sono soggetti a penalizzazioni di campionato, per rifiuto di promozione a categoria superiore o retrocessione, non potranno contribuire con i loro risultati di gara alla classifica per squadre di Club.

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

**Art. 22 - CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO INDUSTRIE**

- 22.1 - Il Campionato Italiano Trial INDUSTRIA è abbinato alla categoria INT.  
 22.2 - Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno.  
 22.3 - Agli effetti del Campionato Italiano, ai primi due piloti classificati con la stessa marca di motocicletta verranno assegnati i punti acquisiti nel Campionato Italiano Trial individuale (20,17,15,13,11, ecc.)  
 22.4 - Alle gare di Campionato Italiano Trial, le Industrie vengono iscritte d'ufficio, se in regola con l'affiliazione alla FMI.  
 22.5 - Nel caso di parità nella classifica finale di campionato, prevarrà l'industria che farà il migliore risultato nell'ultima prova.

**Art. 23 - CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO TEAM/SCUDERIE**

- 23.1 - Agli effetti del Campionato Italiano Team saranno assegnati ad ogni Team e/o Scuderia affiliata i punti acquisiti nel Campionato Italiano Trial individuale per i tre migliori risultati di piloti affiliati al Team e/o Scuderia nelle varie categorie e classi.  
 23.2 - Alle gare di Campionato Italiano Trial, i Team/Scuderie vengono iscritti d'ufficio tutti quelli in regola con l'affiliazione alla FMI.  
 23.3 - Nel caso di parità nella classifica di gara, prevarrà il Team che avrà ottenuto la somma dei migliori risultati nelle categorie nella quali è presente.  
 23.4 - Nel caso di parità nella classifica finale di campionato, prevarrà l'industria che farà il migliore risultato nell'ultima prova.

**Art. 24 - PREMI DÌ GARA**

- 24.1 - I premi dovranno essere un minimo: N. 3 per i piloti di ogni categoria  
 24.2 - L'ordine della premiazione deve essere:  
 1. TR1  
 2. Internazionali (da effettuarsi solo nel caso in cui sia presente almeno un pilota straniero nei primi 3 classificati).  
 3. TR2.  
 4. TR3  
 5. TR3 125  
 6. TR3 OVER  
 7. FEMMINILE  
 8. TNT-TR4

**Art. 25 - PREMI DÌ CAMPIONATO**

Vengono messi in palio i seguenti premi per i sotto indicati campionati:

- a) Categoria TR1**  
 1° Classificato €. 1000,00  
 2° classificato €. 700,00  
 3° classificato €. 400,00  
**b) Categoria TR2**  
 1° Classificato €. 700,00  
 2° classificato €. 400,00  
 3° classificato € 200,00

- c) Categoria TR3**  
 1° Classificato €. 400,00  
**d) Categoria TR3 125**  
 1° Classificato €. 400,00  
**e) Categoria TR3 OVER**  
 1° Classificato €. 400,00  
**e) Categoria Femminile**  
 1° Classificato €. 400,00

**Art. 26 – PADDOCK**

- a) Gli utilizzatori del paddock dovranno tassativamente rispettare le indicazioni dei responsabili designati all'accesso e al parcheggio dei mezzi.  
 b) Quando si è in presenza di pavimentazioni (asfalto, cemento, porfido, etc.) sono assolutamente vietati sistemi di ancoraggio che prevedano la foratura del suolo per il fissaggio di tende senza autorizzazione dell'organizzazione.  
 c) Non lasciare sacchetti né rifiuti di nessun genere al di fuori dei punti di raccolta previsti dall'organizzazione.  
 Accessi e caratteristiche dei Paddock a servizio delle manifestazioni CITO/TNT-TR4/TNT-J/TNT-F.

Accesso consentito e regolamentato da TimeTable della manifestazione

**26.1 - PADDOCK A1 Gestione G.L. CITO**

Accesso: Aziende regolarmente associate FMI

Ingresso consentito ai soli mezzi di assistenza come da contratto a parte sottoscritto:

**Le operazioni di chiusura delle strutture potranno iniziare solo ad avvenuta cerimonia di premiazione.**

- PADDOCK A2 (vicino al Paddock A1) Gestione Mc Organizzatore Team/ scuderie come da contratto a parte sottoscritto

**26.2 - PADDOCK B Gestione Mc Organizzatore**

Accesso:

1) concorrenti e loro assistenti iscritti alla manifestazione e che facciano esplicita richiesta alla Segreteria del CITO fornendo i dati identificativi degli automezzi  
 Fornitura energia elettrica quando possibile

**26.3 – AREA DI SERVIZIO Gestione Mc Organizzatore**

Quest'area sarà destinata a ospitare mezzi del personale di servizio.

Il Club organizzatore comunicherà le condizioni per l'accesso e i servizi offerti.

**26.4 - MEZZI DI ESTINZIONE**

Tutti i mezzi che avranno accesso al Paddock A, B dovranno essere dotati di un estintore a polvere con una capacità minima di Kg 6. Per i camion e i furgoni l'estintore dovrà essere sempre in vista nell'area di competenza.

**26.5 - L'inosservanza di tali regole comporterà una sanzione pecuniaria da 50 a 500 euro.**

**PARTE QUINTA****CAMPIONATO ITALIANO TRIAL OUTDOOR JUNIORES CITOJ  
TROFEO NAZIONALE TRIAL FEMMINILE: TNT-F****Art. 1 - NORME GENERALI**

- 1.1 - Massimo n° 5 gare.
- 1.2 - Il Campionato Italiano Trial Outdoor Juniores e Trofeo Nazionale Femminile potranno essere in abbinamento al CITO, al TCS, altra attività territoriale o organizzate separatamente da altri Campionati.
- 1.3 - Contributo Federale:  
€. 1.500 all'organizzatore di ogni prova in abbinamento con altri campionati, €. 2.500 se organizzata separatamente o abbinata ad attività territoriale.

**Art. 2 - TITOLI NAZIONALI IN PALIO**

Juniores : A - B - C - D - Open  
Femminile

**Art. 3 - MODALITA' E TASSE D'ISCRIZIONE****Art.4 - PETTORALI - NUMERO DI GARA**

Ad ogni pilota sarà rilasciato un numero fisso per tutto il campionato.

**Art. 5 - OPERAZIONI PRELIMINARI**

Le O.P. dovranno avvenire nei seguenti orari (se per esigenze organizzative ci saranno variazioni dovranno essere indicate su RP):

- a - il giorno precedente la gara dalle ore **16.30 alle ore 17.30**  
b - il giorno della gara \* dalle ore **7.45 alle ore 8.15**

(\* La possibilità di effettuare le OP il giorno della gara è limitata ai piloti che ne abbiano fatto una specifica richiesta alla Segreteria Generale del Campionato).

Nel caso in cui un concorrente si presenti alle OP la domenica mattina senza aver preavvisato il responsabile delle classifiche, sarà penalizzato con un Cartellino Giallo.

**Art. 6 - PERCORSO**

- 6.1 - Il percorso di gara deve essere chiuso e non accessibile alla pubblica circolazione di altri veicoli.
- 6.2 - La lunghezza totale del percorso non dovrà superare Km 15.
- 6.3 - La gara si svilupperà su N. 2 o più giri.

**Art. 7 - ZONE CONTROLLATE**

Numero ZC Totali: minimo 18

**Art. 8 - TEMPO PER OGNI CONCORRENTE**

Il TEI per ciascun pilota sarà comunicato con comunicato con l'esposizione degli orari di partenza.

**Art. 9 - VISITA ALLE ZC**

La visita alle ZC avverrà esclusivamente durante la gara.  
Gli assistenti possono partecipare alla visita delle ZC al loro interno.

**Art. 10 - ORDINE DI PARTENZA**

- 10.1 - L'orario di partenza è definito dal DDG in accordo con la Giuria ove prevista e comunicato al termine delle OP
- 10.2 - L'ordine di partenza per ogni categoria sarà determinato in base a estrazione a sorte che verrà effettuata dal Responsabile Servizio Classifiche e sotto la responsabilità del DDG.
- 10.3 - Ordine di partenza per gruppi di categoria.

**Art.11 – TROFEO NAZIONALE TRIAL FEMMINILE: TNT- F**

Viene istituito il TROFEO NAZIONALE TRIAL FEMMINILE aperto ai seguenti piloti:

Categorie	CILINDRATA	PORTE	ETÀ	LICENZE
FEMMINILE	49/500	BIANCO	da 9 a 75	FUORISTRADA Licenza Mini Young

## PARTE SESTA

### TROFEO TRIAL CENTRO SUD TCS

#### Art. 1 - NORME GENERALI

- 1.1 - Massimo n° 5 gare
- 1.2 - Sono esclusi dal TCS tutti i licenziati appartenenti alle regioni: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto. I licenziati delle regioni escluse dal TCS potranno partecipare a ciascuna manifestazione nelle categorie relative, ma restando esclusi dalle classifiche di Trofeo.
- 1.3 - Sono ammesse tutte le categorie.
- 1.4 - A ciascuna prova di TCS sarà possibile abbinare una gara territoriale che dovrà svolgersi nel rispetto della normativa nazionale. Nelle regioni ammesse al TCS è vietato mettere a calendario ed organizzare gare territoriali in concomitanza con una prova del TCS stesso.
- 1.5- Contributo Federale di €. 2.000 all'organizzatore di ogni prova.

#### Art. 2 - TITOLI NAZIONALI IN PALIO

- 2.1 - Categorie TR: TR2, TR3, TR3 125, TR3 OVER, TR4, TR5,
- 2.2 - Categorie Juniores (vedi TNT-J).

#### Art. 3 - MODALITA' E TASSE D'ISCRIZIONE

#### Art. 4 - PETTORALI - NUMERI DI GARA

- 4.1 - Il Comitato Trial metterà a disposizione dei pettorali indicanti i numeri di gara. I pettorali avranno i colori con l'indicazione del colore delle porte da affrontare.
- 4.2 - Ad ogni pilota sarà attribuito un numero fisso per tutto il TCS.

#### Art. 5 - ASSISTENTI

Gli ASS sono ammessi.

#### Art. 6 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Giorno della gara dalle 08.00 alle 09.15

#### Art. 7 - ZONE CONTROLLATE

Numero massimo totale ZC:

- a) Categorie: TR2, TR3, TR3 125, TR3 OVER, TR4, TR5, Femminile.  
- totale minimo 24. Giri 2 o più giri.
- b) Juniores:  
- totale minimo 18. Giri 2 o più giri.

#### Art. 8 - TEMPO PER OGNI CONCORRENTE

Il tempo ideale per ciascun pilota è:

- a - Categorie : TR2, TR3, TR3 125, TR3 OVER, TR4, TR5, Femminile.  
- ore 5 e 30 minuti.
- b - Categorie Juniores:  
- ore 4

#### Art. 9 - ORARIO DI PARTENZA

Il primo pilota partirà alle ore 10.00.

#### Art. 10 - ORDINE DI PARTENZA

- 10.1 - L'ordine di partenza sarà determinato per sorteggio sotto la responsabilità del UDG nominato dalla FMI/DDG.
- 10.2 - L'organizzatore, al termine delle O.P., dovrà esporre nella bacheca l'orario di partenza di tutti i piloti.
- 10.3 - L'ordine di partenza sarà a sorteggio per gruppi di categoria.
- 10.4 - Juniores: a sorteggio a gruppi di categoria.

#### Art. 11 - PREMI DÌ GARA

I premi dovranno essere un minimo: N. 3 per i piloti di ogni categoria salvo accorpamenti a parità di colore di percorso

#### Art. 12 - TCS PER CLUB

- 12.1 - Il TCS per Club è abbinato a tutte le gare del TCS.
- 12.2 - Trofeo Centro SUD Club: piloti categorie TR3 e TR3 125 (percorso Verde), TR3 OVER e FEM (percorso Giallo/Verde), TR4 (percorso Giallo), TR5 (percorso Bianco).  
Agli effetti della classifica di giornata, ogni Moto Club costituirà una squadra iscritta d'ufficio e estrapolata a cui sarà assegnato un punteggio pari alle penalità accusate nella gara dai migliori quattro piloti licenziati tramite quel Club uno per raggruppamento di colore di percorso.  
Nel caso di pari merito la discriminante sarà costituita dal miglior risultato acquisito nel percorso Bianco, a seguire Giallo, Giallo/Verde, Verde.  
Potranno partecipare anche le squadre con solo tre / due categorie rappresentate, ma costituiranno classifica a seguire rispetto a quelle con quattro categorie.
- 12.3 -La classifica finale di campionato verrà redatta aggiudicando i punteggi di classifica di campionato come da Art. 12.4 - Parte I per ogni classifica di giornata.
- 12.5 -Nel caso di parità nella classifica finale di campionato, prevarrà il club che farà il migliore risultato nell'ultima prova.
- 12.6 -Tutti i piloti che sono soggetti a penalizzazioni di campionato, per rifiuto di promozione a categoria superiore o retrocessione, non potranno contribuire con i loro risultati di gara alla classifica per squadre di Club.
- 12.7 -Sono valide tutte le prove organizzate nel corso dell'anno.

## PARTE SETTIMA

### TRIAL DELLE REGIONI TDR

#### Art. 1 - NORME GENERALI

- 1.1 - Prova unica per Squadre di Regione/di Club.  
 1.2 - La partecipazione è aperta a squadre di regione/club designate dal Comitato Regionale/dai club di competenza.  
 Per il TDR, CDR, CRG saranno composte da piloti residenti nella regione stessa (farà fede la C.I.) ad esclusione dei piloti residenti a S.Marino per i quali farà fede il club di appartenenza designati dal CORE di appartenenza.  
 Per il C.R.C. e il C.R.V. sarà determinante solo il club di appartenenza.  
 1.3 - Categorie ammesse: tutte (esclusi i pilota TR1)  
 1.4 - Contributo Federale: €. 3.000  
 1.5 - Le Regioni che partecipano al TDR avranno un titolo preferenziale per l'assegnazione di manifestazioni titolate nazionali/internazionali.

#### Art. 2 - SQUADRE

- 2.1 - TROFEO delle REGIONI (TDR)  
 Piloti ammessi:  
 - N. 4 (minimo 3 con possibilità di scarto del risultato peggiore ogni ZC) di cui:  
 N. 1 pilota cat. TR2  
 N. 1 pilota cat. TR3/TR3125  
 N. 1 pilota cat. TR3 OVER  
 N. 1 pilota cat. TR4  
 Nel caso non sia presente un pilota di una categoria è possibile sostituirlo con uno di una categoria inferiore nell'ordine : TR3/TR3125, TR3 OVER, TR4, FEM, TR5.  
 2.2 - COPPA delle REGIONI (CDR)  
 Piloti ammessi:  
 - N. 3 (minimo 2 con possibilità di scarto del risultato peggiore ogni ZC) di cui:  
 N. 1 pilota cat. TR3/TR3125  
 N. 1 pilota cat. TR3 OVER  
 N. 1 pilota cat. TR4.  
 Nel caso non sia presente un pilota di una categoria è possibile sostituirlo con uno di una categoria inferiore nell'ordine : TR4, FEM, TR5.  
 Nella squadra non è possibile inserire piloti che si siano classificati nei primi tre posti nella classifica finale dell' anno in corso del CITO nella rispettiva categoria.  
 2.3 - COPPA delle REGIONI GIOVANI (CRG)  
 Piloti ammessi:  
 - N. 3 (minimo 2 con possibilità di scarto del risultato peggiore ogni ZC) di cui:  
 N. 1 pilota cat. Juniores A,  
 N. 1 pilota cat. Juniores B/C.  
 N. 1 pilota cat. Femminile.  
 Nel caso in cui non sia presente un pilota delle categorie Juniores A, B/C e/o Femminile, sarà possibile sostituirlo con un altro di categoria inferiore Juniores (esclusi i monomarcia) o femminile. Sono ammesse le squadre completamente femminili.

- 2.3.1 - COPPA delle REGIONI CLUB (CRC)  
 Piloti ammessi:  
 - N. 2 (Tutti i risultati validi)  
 2.3.2 - Potranno partecipare al CRC concorrenti dello stesso club di qualsiasi categoria (esclusi solo TR1, TR2) che nell'anno in corso non siano stati convocati dalle proprie squadre regionali.  
 2.4 - COPPA delle REGIONI VINTAGE (CRV)  
 Piloti ammessi: N. 2 (Tutti i risultati validi)  
 2.4.1- Potranno partecipare al CRV i concorrenti dello stesso club e/o regione con età minima anni 30 (compiuti).  
 2.4.2- I piloti partecipanti al CRV potranno essere in possesso di qualsiasi tipo di licenza.  
 2.4.3 - Motocicli: potranno partecipare concorrenti alla guida di moto aventi raffreddamento ad aria.  
 2.5 - ALTRE SQUADRE (fuori classifica)  
 Piloti ammessi:  
 - N. 2  
 2.5.1- Piloti ammessi:  
 Categorie TR1, TR2, TR3, TR3 125, TR3 OVER TR4, TR5, Juniores A, Juniores B, Juniores C, Femminile.  
 2.5.2 - Le altre squadre non avranno diritto alla partecipazione dell'assegnazione di alcun Trofeo e potranno scegliere in quale percorso partecipare.  
 2.6 - ISCRIZIONI IN DEROGA  
 Il CO.NA. Trial valuterà la possibilità di accettare iscrizioni di squadre in deroga all. Art. 2 in termini rispondenza alle categorie previste, in funzione dei piloti trial licenziati nella regione stessa e valutando eventuali penalizzazioni.

#### Art. 3 - ISCRIZIONI

- Ogni regione potrà iscrivere:  
 a - N. 1 squadra per il TDR  
 b - N. 1 o più squadre per la CDR  
 c - N. 1 o più squadre per la CRG  
 d - N. 1 o più squadre per il CRC  
 e - N. 1 o più squadre per la CRV

#### Art. 4 - MODALITA' E TASSE ISCRIZIONE

- 4.1 - I CO.RE. dovranno inviare le iscrizioni in base alla seguente procedura:  
 a) 30 gg. prima della manifestazione indicando il numero e il tipo della squadre presenti.  
 b) 10 gg. prima della manifestazione indicando i componenti delle squadre (per il CDR non appena finito il CITO). Le iscrizioni dovranno essere redatte su appositi moduli e inviate alla Segreteria Generale Trial.  
 Le tasse di iscrizione verranno versate dai rispettivi Team Manager in sede di O.P.  
 4.2 - Tasse di iscrizione:  
 a - piloti: €. 35,00 b - Assistenti: €. 25,00

#### Art. 5 - ASSISTENTI

È previsto n. 1 Assistente per ogni squadra da iscriversi insieme alla squadra.

**Art. 6 - TEAM MANAGER**

- 6.1 - Ogni CO.RE. dovrà nominare N. 1 Team Manager (TM), in rappresentanza delle squadre iscritte.
- 6.2 - Il suo nome dovrà essere comunicato sul modulo d'iscrizione delle squadre.
- 6.3 - Il TM sarà autorizzato a seguire le proprie squadre sul percorso di gara ma non potrà entrare nelle ZC.

**Art. 7 - PETTORALI - NUMERI DI GARA**

- 7.1 - I pettorali pilota saranno di colore corrispondente al percorso di loro competenza.
- 7.2 - L'ASS iscritto, avrà un pettorale con lo stesso numero di un pilota della squadra che assiste.
- 7.3 - Il team Manager avrà un pettorale che lo contraddistinguerà.
- 7.4 - I numeri di gara assegnati dalla Segreteria Generale Trial saranno in base alla classifica dell'anno precedente.

**Art.8 - OPERAZIONI PRELIMINARI**

- 8.1 - Le OP si svolgeranno il giorno precedente la gara dalle ore **14.30 - 17.00**.  
La giuria nel caso si presenti la necessità può dare la possibilità di far effettuare le OP il giorno della gara dalle **7.30 alle 8.00** limitato ai piloti che ne abbiano fatto richiesta alla Segreteria della Gara.
- 8.2 - Nel corso delle OP i partecipanti (ad esclusione di quelli del CRC, CRV, altre squadre) dovranno esibire al CDG la Carta di Identità per la verifica della residenza.

**Art. 9 - BRIEFING DIRETTORE DI GARA**

Il giorno prima della gara, alle ore 17.15 il DDG terrà una riunione, con partecipazione obbligatoria per i Team Manager iscritti e facoltativa per i piloti, per illustrare le peculiarità della manifestazione.

**Art. 10 - PRESENTAZIONE SQUADRE**

Il giorno precedente la manifestazione alle ore 18.00 a cura dell'Organizzazione dovrà svolgersi la presentazione delle squadre partecipanti.

**Art. 11 - ORARIO DI PARTENZA**

Partenza della prima squadra: dalle ore **8.00 alle 9.00** come da comunicato in sede di briefing.

**Art. 12 - INTERVALLO DI PARTENZA**

Ogni squadra partirà con un intervallo di tre minuti primi.

**Art. 13 - ORDINE DI PARTENZA**

- 13.1 - L'ordine di partenza sarà determinato in base alla classifica dell'anno prima (i vincitori partiranno per ultimi).
- 13.2 - L'ordine di partenza per gruppi è: 1° CRV 2. CRC, 3°CRG, 4° CDR, 5° TDR.
- 13.3 - L'organizzatore dovrà esporre, al termine delle O.P., nella bacheca l'orario di partenza di tutte le squadre.
- 13.4 - Le altre squadre partiranno per prime in ciascun raggruppamento.

**ART. 14 - DISTANZA**

- 14.1 - TROFEO DELLE REGIONI / COPPA DELLE REGIONI / COPPA REGIONI VINTAGE  
Lunghezza massima totale del percorso Km. 30. La gara si svilupperà su 2 giri.
- 14.2 COPPA REGIONALE GIOVANI / COPPA REGIONALE CLUB  
Lunghezza massima totale del percorso Km 30. La gara si svolgerà su 2 giri su di un percorso interamente chiuso pubblica circolazione.

**Art. 15 - ZONE CONTROLLATE**

- 15.1 - TDR: totale n. 24 ZC, Percorso verde
- 15.2 - CDR: totale n. 24 ZC, Percorso giallo
- 15.3 - CRG: totale n. 18 ZC, Percorso bianco
- 15.4 - CRC: totale n. 18 ZC, Percorso bianco
- 15.5 - CRV: totale n. 18 ZC, Percorso nero
- 15.6 - E' prevista una visita delle ZC il giorno prima della gara dalle ore 15,00 alle 17,30 dopo che il pilota ha fatto le OP. Durante il briefing la Giuria/ DdG comunicherà se lasciare visionare le ZC ai piloti anche il giorno di gara.

**Art. 16 - TEMPO PER OGNI PILOTA**

- 16.1 - Il TEI per ciascuna squadra, sarà di ore 6 minuti 0.
- 16.2 - Il tempo di arrivo verrà preso al momento dell'arrivo di ciascun componente e tutte le penalizzazioni di ritardo verranno sommate al totale della squadra.  
L'ultimo concorrente di ogni squadra ne determina il tempo finale.

**Art. 17 - PENALIZZAZIONI AGGIUNTIVE**

Le penalizzazioni aggiuntive assegnate a ciascun concorrente verranno sommate al totale attribuito alla sua squadra.

**Art. 18 - CLASSIFICHE E RISULTATI**

- 18.1 - Verranno redatte N. 5 classifiche separate per CRV,CRC, CRG, CDR, TDR.
- 18.2 - La squadra vincente in ogni categoria sarà quella che totalizzerà il minor numero di penalità, tenendo conto dei N. 3 migliori risultati in ogni ZC per il TDR, N. 2 migliori risultati in ogni ZC per la CDR, CRG.  
Per la CRC e CRV tutti i risultati saranno validi.
- 18.3 - Nel caso in cui il componente di una squadra si ritiri o giunga FTM, tutte le sue penalità/risultati verranno annullati.
- 18.4 - Nel caso in cui una squadra completi la gara con un numero di piloti inferiore rispetto ai risultati ritenuti validi, al pilota/i ritirato/i verranno assegnati N. 5 punti per il numero totale delle ZC previste.
- 18.5 - Nel caso in cui due o più squadre della stessa categoria terminino con uguale punteggio, i fattori discriminanti saranno, nell'ordine:  
a – minor numero totale delle penalità compresi gli scarti.  
b – maggior numero totale dei passaggi a zero compresi gli scarti.  
c – maggior numero totale dei passaggi a 1, numero dei passaggi a 2, numero dei passaggi a 3 compresi gli scarti.  
d – Nel caso di perdurante parità prevarrà la squadra con il tempo di gara più basso impiegato sommando i tempi di tutti i componenti della squadra.

**Art.19 - PREMIAZIONE**

19.1 - Sono previsti:

- a) Premi per le prime tre squadre di tutte le categorie.
- b) Presente a ricordo dell'evento a tutti i partecipanti.

19.2 - L'ordine della premiazione deve essere:

1. CRV, 2. CRC, 3. CRG, 4. CDR, 5. TDR.

**PARTE OTTAVA****ALLTRIAL****Art. 1 - FINALITA'**

La gare ALLTRIAL hanno le seguenti finalità:

- Avvicinare con modalità facilitate e con costi ridotti i praticanti all'aspetto agonistico del trial.
- Avvicinare con adeguato supporto FMI i club all'attività organizzativa.

**Art. 2 - NORME GENERALI**

2.1 - I CO.RE. in collaborazione con il Comitato Nazionale Trial, potranno varare dei progetti ALLTRIAL nelle aree di loro competenza, sottoponendo questi all'approvazione del Comitato Trial e di tutti gli organismi federali competenti nel merito, sotto l'aspetto promozionale ed economico. Dette manifestazioni sono abbinabili ai relativi campionati regionali previa approvazione CO.NA.

2.2 - Contributi Federali

- a - economici: da definirsi in accordo con i CO.RE. di competenza.
- b - tecnici: fornitura materiale tecnico organizzativo.
- c - servizi: assistenza gestione manifestazione, VER.

2.3 - Massimo n° 6 gare in ciascuna regione o macroregione.

**Art. 3 - PARTECIPANTI**

3.1 - Le manifestazioni ALLTRIAL pur mantenendo la loro progettualità territoriale sono aperte a tutti i tesserati FMI.

3.2 - Sono ammessi i piloti in possesso:

- a - Amatoriale e Fuoristrada
- b - Licenze Juniores (se prevista la presenza di questa categoria nelle singole gare e con percorso chiuso alla pubblica circolazione).
- d - Tesserati FMI over 14 anni (anche di età inferiore, ma solo nel caso di percorso chiuso alla pubblica circolazione).

**Art. 4 - ISCRIZIONI**

4.1 - Le iscrizioni potranno essere fatte per ogni singola gara al momento delle OP.

4.2 - Quote di iscrizione ad ogni singola gara: € 25,00

4.3 - Nel corso delle OP potranno essere rilasciate, dai club organizzatori o dai responsabili del Progetto, le Tessere FMI.

**Art. 5 - O.P.**

Le OP avranno luogo dalle ore 9 alle ore 11.

**Art. 6 - PARTENZE**

Le partenze avranno luogo dalle ore 9.30 alle 11.30. I piloti, che avranno completato le OP, potranno prendere il via, ad intervalli di un minuto, a loro scelta nel periodo previsto per le partenze.

**Art. 7 - PERCORSO**

Numero totale ZC: minimo 20

Colore percorsi:

**verde (no in abbinamento ai campionati regionali) – giallo – bianco – nero**

I partecipanti potranno scegliere il colore del percorso più consono alla loro capacità. Se la manifestazione è abbinata ad una gara regionale la scelta del percorso sarà limitata ai colori giallo, bianco e nero.

**Art. 8 - PETTORALI - NUMERI DI GARA**

Il Comitato Trial metterà a disposizione dei pettorali/tabelle porta numero indicanti i numeri di gara. I pettorali/tabelle avranno l'indicazione del colore delle porte da affrontare.

**Art. 9 - ASSISTENTI**

Gli ASS non sono ammessi.

**Art. 10 - TEMPO DI GARA**

Il tempo di durata della gara sarà per tutti i concorrenti dalle ore 9,30 alle 15,30. Nel caso di spostamento dell'orario di partenza, il tempo totale di gara sarà di ore 5.

**Art. 11 - CLASSIFICHE**

Sono previste le classifiche per colore di percorso.

Tesserati FMI senza classifica.

**Art. 12 - PREMIAZIONI**

La premiazione avrà luogo entro le ore 16.00.

Nel corso della premiazione verranno estratti tra i partecipanti/presenti (Ospiti esclusi) premi e gadget.

**ART.13 – RILEVAMENTO PENALITA'**

Visto il basso contenuto agonistico delle manifestazioni qualora la manifestazione non fosse abbinata ad altri campionati è possibile utilizzare per l'assegnazione delle penalità tesserati FMI quali UDG.

## PARTE NONA

### CAMPIONATO ITALIANO TRIAL INDOOR CITI Trial URBAN

#### Art. 1 - DEFINIZIONE

- 1.1 - Prove: massimo N. 4  
 1.2 - Contributo federale: € 1.500,00 per l'organizzatore di ogni prova.  
 1.3 - Monte Premi + rimborso spese: totale € 4.500,00  
 a- a carico del Moto Club organizzatore € 2.000,00.  
 b- a carico SGI/FMI € 2.500,00 (a copertura totale del montepremi per i piloti presenti).  
 1.4 - Nel caso in cui le richieste di organizzare prove titolate superino il numero massimo, la STS potrà valutare l'inserimento di altre prove, a condizione che il club organizzatore/richiedente rinunci ad ogni contributo FMI e copra totalmente il costo del Monte premi e dei rimborsi spese.

#### Art. 2 – TIPOLOGIA GARE

Le gare potranno svolgersi secondo due diverse tipologie:

- Formula **CITI** in palazzetti o aree uniche cintate con ostacoli prettamente artificiali esclusivamente valevole per il CITI e ZC esclusivamente per la categoria RED SECTION.
- Formula **URBAN** in aree più ampie, comunque circoscritte, con ostacoli sia naturali che artificiali da svolgersi o in ambito URBAN o come ad esempio piazze diverse o in aree naturali, valevole per il CITI per la categoria RED SECTION ed è valevole per il Trial URBAN per le altre categorie.

#### Art. 3 – PILOTI E CATEGORIE CITI

- 3.1 - Sono ammessi i piloti delle categorie Internazionali (FIM e/o FIM Europe con nulla osta della propria federazione) invitati, ospiti e a carico del Motoclub Organizzatore, TR1 , TR2 con approvazione Comitato Nazionale Trial.  
 3.2 - Eventuali deroghe potranno essere autorizzate dalla STS /Comitato Nazionale Trial.  
 3.3 – I piloti stranieri regolarmente iscritti non prenderanno punti nel Campionato Italiano Indoor e nessun premio/rimborso da FMI.

#### Trial URBAN

RED SECTION:	Frecce ROSSE	Piloti TR1, TR2, Piloti ospiti Valevole per classifica CITI
BLU SECTION:	Frecce BLU	Piloti TR2 e TR3 su richiesta.
GREEN SECTION:	Frecce VERDI	Piloti TR3, TR4, JUNIORES su richiesta.
YELLOW SECTION:	Frecce GIALLE	Piloti TR4, JUNIORES su richiesta.

#### Art. 4 - ISCRIZIONI

Tutti i piloti devono inviare l'iscrizione nei termini previsti.  
 Le iscrizioni devono essere inviate alla segreteria generale dei campionati trial ad ogni gara esclusivamente a partire da 10 gg antecedenti la data della manifestazione e con chiusura 5 gg prima della manifestazione.

Eventuali non partecipazioni dei piloti iscritti devono essere tempestivamente segnalate alla segreteria generale dei campionati Trial pena la futura partecipazione alle gare restanti di campionato.

CITI iscrizione gratuita

Trial URBAN iscrizione € 25.

#### Art. 5 - ORARI DI GARA

Gara: vedi R.P. approvato, note e TimeTable allegati allo stesso

La prova eventuale Trial URBAN da svolgersi negli orari antecedenti la prova CITI.

#### Art. 6 - SVOLGIMENTO GARA

##### Formula CITI

##### 6.1) - PRIMA MANCHE

a) Parteciperanno i piloti della Categoria TR1, TR2 ed eventuali piloti stranieri.

b) Ordine di partenza ad estrazione

1° gruppo: piloti della categoria TR2

2° gruppo: piloti dal 5 all'ultimo classificato gara precedente

3° gruppo: piloti primi 4 classificati gara precedente

I piloti stranieri saranno inseriti nei gruppi a discrezione del RADI in sede di briefing  
 In occasione della prima prova verrà presa in considerazione la classifica finale del campionato precedente.

Svolgimento della gara:

1) N° 5 / 6 ZC da effettuarsi come annunciato da briefing.

##### 6.2 - SECONDA MANCHE:

a) Parteciperanno i primi 3 italiani classificati della prima manche, più eventuali stranieri fino ad un massimo di 5 piloti .

b) Ordine di partenza inverso rispetto alla classifica della prima manche.

Svolgimento della gara:

Tutte le ZC previste con ordine di partenza in base alla classifica aggiornata rovesciata.  
 La classifica finale è formata dalla sola seconda manche a seguire gli altri piloti classificati nella prima manche.

##### Formula URBAN

2 GIRI, 6 ZC da affrontare come da indicazioni e ordine di partenza comunicate in sede di briefing.

Per il CITI stesso svolgimento della formula CITI con il 1° giro che determina la selezione e l'ordine di partenza della secondo giro.

**La somma totale delle penalità determina la classifica finale.**

#### Art. 7 - NUMERO ZONE CONTROLLATE

7.1 - Il percorso sarà costituito da un numero totale minimo di 5 ZC.

7.2 - Tutti i piloti effettueranno le zone nell'ordine di numerazione.

7.3 - Ogni pilota al termine della ZC si dovrà portare presso l'IN della successiva attendendo l'inizio in sella alla propria moto pena un CARTELLINO GIALLO.

**Art. 8 -TEMPO**

- 8.1 - Ogni pilota avrà a disposizione 1 minuto per effettuare ciascuna ZC.
- 8.2 - Penalità di tempo in base a ART.18.1 Parte Seconda Trial Indoor.
- 8.3 - E' obbligatoria la presenza di un UdG per rilevamento del tempo
- 8.4 - Il tempo di IN alle ZC verrà dato dall' UZTR facendo partire il cronometro dandone segnale al pilota
- 8.5 - Il pilota dovrà partire al segnale di via dell' UZTR.

**Art. 9 - ZONA DI RISCALDAMENTO**

Dovrà essere predisposta una zona di riscaldamento.

**Art. 10 – PETTORALI**

- 10.1 – Formula CITI non previsti pettorali.
- 10.2 – Formula URBAN ad ogni pilota sarà rilasciato un pettorale con colore corrispondente alla categoria.

**Art. 11 - RISULTATI E CLASSIFICHE**

In ogni gara di CITI vengono assegnati i punteggi di campionato come da articolo 26 Parte I Norme Generale

**Art. 12 - EX AEQUO**

- 12.1 - Nel caso di punteggio ex aequo (pari penalità) i piloti effettueranno uno spareggio in una ZC indicata dal DDG nel briefing prima della gara. In caso di perdurante parità, sarà discriminante il tempo impiegato per superare la zona.  
L'ordine di partenza sarà sorteggiato tra i due piloti e il tempo massimo per effettuare la ZC sarà comunque di 1 minuto.
- 12.2 - Nel caso di ex aequo dopo l'ultima gara di campionato si conteranno il maggior numero di primi posti, secondi ecc., se sussistesse ancora parità si terrà conto della miglior posizione ottenuta nell'ultima gara valida.

**Art. 13 - RICOMPENSE E PREMI  
CITI**

- 13.1- I piloti classificati nelle prime 10 posizioni della singola gara riceveranno dal Club organizzatore un rimborso spese di €. 200,00 a testa.
- 13.2 - Il rimborso spese sarà consegnato a cura del Club organizzatore alla fine della manifestazione, dietro regolare ricevuta da parte del pilota.
- 13.3 - Il montepremi della singola gara sarà così suddiviso:
  - 1° classificato € 750,00
  - 2° classificato € 550,00
  - 3° classificato € 350,00
  - 4° classificato € 300,00
  - 5° classificato € 200,00
  - 6° classificato € 150,00
  - 7° classificato € 100,00
  - 8° classificato € 100,00
- 13.6 - Il Monte Premi verrà erogato da FMI in una unica soluzione a fine campionato.

**Trial URBAN**

Non previsto nessun montepremi né classifica di campionato per il Trial URBAN ma solo una premiazione alle singole gare.

**Art. 14 VERIFICATORE (VER)**

Il percorso di gara e le ZC saranno oggetto di verifica ed approvazione da parte di un VER nominato dal Comitato Nazionale Trial con le seguenti competenze:  
a - Verifica del percorso. Sei ore prima della gara il VER effettuerà il sopralluogo del percorso. Dovranno essere presenti:

- 1 - DDG
- 2 - Responsabile tracciatura percorso.

**b –Il VER opererà a stretto contatto con gli UZT addetti all'assegnazione dei punteggi (ove possibile)**

**ATTENZIONE**

Tutto quanto è contemplato nelle Norme Sportive Generali FMI e Norme Generali Trial è applicabile, per quanto non diversamente specificato, anche nei Regolamenti specifici di ciascun campionato.

**PARTE DECIMA****TROFEI MONOMARCA****Art. 1 - DEFINIZIONE**

- 1.1 - I “Trofeo Monomarca” sono manifestazioni promozionali a basso livello agonistico alle quali possono partecipare piloti alla guida di una sola marca di motociclette.
- 1.2 - Numero annuale prove: massimo 6.
  - a - Nel caso si svolgano più Trofei Monomarca gli stessi avranno date concomitanti.
  - b - Per ciascun Trofeo sono ammesse massimo n. 1 prova per ogni regione.
  - c - Il calendario delle manifestazioni sarà stilato dalla FMI in accordo con l'azienda promotrice/società di gestione del Trofeo.
  - d - Alle prove dei Trofei monomarca non potranno essere abbinate altre manifestazioni salvo deroga della STS.
- 1.3 - Tutte le aziende che vorranno organizzare un Trofeo Monomarca, dovranno farne richiesta entro e versare la relativa tassa non oltre il 30.09 dell'anno precedente.
- 1.4 - Regolamento: La Società/club promotrice di un Trofeo Monomarca, dovrà presentare alla approvazione preliminare della STS il Regolamento del Trofeo entro e non oltre ai 31.12 dell'anno precedente.  
Solo dopo l'approvazione regolamento il Trofeo potrà essere promosso e divulgato.

**PARTE UNDICESIMA****MOUNTAINTRIAL e MULATRIAL – NORME GENERALI**

Vedi Commissione Sviluppo Attività Sportive (CSAS) parte Motocavalcate

## PARTE DODICESIMA

### Ufficiali di Gara Trial

#### ART. 1 – UFFICIALI ZONA TRIAL - UZT

##### 1.1 - Classificazione:

a -UZT: Sono degli UDG che effettuano il servizio relativo alla proposta di assegnazione punteggi nella ZC di loro competenza.

b - **UZTR**: sono gli UZT responsabili della ZC a loro assegnata (Capo Zona).

1.2 - Durante la manifestazione gli UZTR dovranno portare in modo visibile il tesserino attestante l' idoneità della F.M.I. Devono altresì essere riconoscibili e possibilmente indossare la stessa tipologia di vestiario oltre al prescritto pettorale.

1.3 - Nel caso di assegnazione di Cartellino Giallo l'UZTR compilerà una copia del formulario "Notifica Cartellino Giallo" ed invierà queste informazioni al DDG, nel più breve tempo possibile e comunque entro un'ora dall'accaduto dovrà avvisare il DDG che a sua volta informerà il CDG e il Presidente di Giuria ove la stessa fosse operante.

1.4 - Gli UZTR, salvo autorizzazione del DDG, devono restare a disposizione (presso l'area ritrovo UZT) per eventuali reclami fino a 30 minuti dall'esposizione delle classifiche.

##### 1.5 - Assegnazione penalità.

a - Ogni assegnazione di punteggio nelle ZC sarà oggetto di valutazione degli UZT che dovranno operare sanzionando penalizzazioni che siano motivate da accadimenti evidenti.

b - Quando si attribuisce un punteggio, in caso di dubbio, ossia mancata certezza del fatto, la decisione dovrà essere sempre presa a favore del concorrente.

c - Nel caso in cui si verifichi una situazione dubbia, per la quale il UZTR nel momento dell' accadimento non può/non riesce a prendere una decisione sul punteggio da assegnare, il UZTR non interromperà l'azione del concorrente consentendogli di terminare la ZC.

d - Nel momento stesso in cui il UZTR assegna, comunica ed evidenzia il punteggio, lo stesso non potrà più essere cambiato se non a seguito di un reclamo/comunicazione formale e di una decisione favorevole del DDG o della Giuria nel caso in cui la stessa sia operante.

#### Art. 2 - VERIFICATORE (VER)

Il VER : è nominato dalla FMI che verifica il PDG e le ZC di una manifestazione. Per poter svolgere la loro funzione i VER dovranno essere muniti di Tesserata FMI valida per l'anno in corso.

#### Art. 3 - DDG

3.1 - Il DDG dovrà consegnare al CSD, all'apertura delle OP, l'elenco dei nominativi e la dislocazione degli UZT oltre all'elenco di tutti gli UDG in servizio alla manifestazione.

3.2 - Il DDG deve assicurarsi che in ogni ZC ci sia il materiale necessario per il ripristino delle delimitazioni e delle porte.

3.3 - Nel caso riceva una segnalazione di Cartellino Giallo, il DDG esaminerà il caso e deciderà su eventuali proposte di penalità supplementari. Ove la Giuria sia operante la decisione spetterà alla stessa.

#### Art. 4 - CDG

Il Commissario Delegato dovrà controllare che gli UZT in servizio, abbiano i requisiti previsti:

- abilitazione UZTR valida per l'anno in corso
- Tesserata FMI valida per l'anno in corso. E' facoltà del C.d.G. richiedere un documento di identità.
- Nel caso in cui il CSD alla manifestazione non si presenti entro l'orario previsto per l'inizio delle OP la sua funzione verrà espletata nell'ordine da:
  - 1) DDG, se presente.
  - 2) Presidente del Club Organizzatore.

#### Art. 5 - RGDI RESPONSABILE GESTIONE DATI INFORMATIZZATI

Il Responsabile Gestione Dati Informatizzati ove sia operante sarà un UDG responsabile dei seguenti servizi:

- Gestione delle iscrizioni.
- Realizzazione dell'elenco degli iscritti.
- Realizzazione dell'ordine di partenza.
- Realizzazione delle classifiche.

## PARTE TREDICESIMA

### Regolamento Tecnico

Il presente “Regolamento Tecnico” si applica a tutti i motocicli partecipanti a manifestazioni motociclistiche “Trial” a carattere INTERNAZIONALE, NAZIONALE e REGIONALE, ad esclusione di quelle a carattere promozionale a patto che il RT non sia in contrasto con altre Norme specifiche previste dall’Annesso Trial.

#### Art. 1 - DEFINIZIONE DI MOTOCICLO

E’ definito motociclo TRIAL un veicolo avente due ruote, traccianti sul terreno una sola traccia, azionato dalla propulsione di un motore e destinato al trasporto di una persona.

#### Art. 2 - CLASSI

Le categorie e relativi gruppi sono divise in classi secondo la cilindrata e/ altre caratteristiche e possono partecipare a tutte le gare nazionali e internazionali.

#### Art. 3 - SOVRALIMENTAZIONE

3.1 - La sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata in tutte le competizioni.

3.2 - L’iniezione diretta/indiretta di carburante non è considerata sovralimentazione.

#### Art. 4 - ACQUISIZIONE DATI MEDIANTE APPARATI ELETTRONICI E TELEMETRIA

4.1 - È vietato l’uso di apparati elettronici per la trasmissione dei dati con motociclo in movimento.

4.2 - Sono consentite apparecchiature elettroniche montate sulla moto quando fornite dall’Organizzatore per il servizio di cronometraggio, nel qual caso i concorrenti sono obbligati ad utilizzarle.

#### Art. 5 - PESO DEI MOTOCICLI

5.1 – Saranno richieste dal CO.NA. verifiche in occasione di Campionati/Trofei Nazionali da effettuarsi alle OP, durante e/o a fine gara (sono escluse del controllo le categorie Juniores).

5.2 - I motocicli dovranno avere un peso minimo in condizioni di marcia pari a:  
Motocicli 125 cc e oltre kg. 67

5.3 - Sono vietati pesi o zavorre amovibili.

5.4 - E’ consentita una tolleranza dell’1% sul peso minimo regolamentare.

5.5 - In nessun momento della manifestazione il peso minimo delle moto verificato allo stato, potrà essere inferiore a quanto stabilito dalla norma.

#### Art. 6 - MATERIALI VIETATI

6.1 - Per tutti i motocicli è vietato l’uso del titanio per la costruzione del telaio, della forcella anteriore, del manubrio, del forcellone oscillante e dei perni delle ruote.

#### 6.2 - PROVA CHIMICA

Apporre alcune gocce di acido nitrico al 3%, dopo aver rimosso la verniciatura.

In presenza di titanio non si avrà nessuna reazione, se si tratta di acciaio si produrrà una macchia nera.

6.3 - Sui campi di gara la presenza di titanio viene accertata con un test magnetico (il titanio non è magnetico) o pesando il pezzo.

6.4 - Il peso specifico del titanio è 4,5 - 5,0 contro i 7,5 - 7,8 dell’acciaio.

#### Art. 7 - DISPOSITIVI DI AVVIAMENTO

La presenza del dispositivo di avviamento è obbligatoria.

#### Art. 8 - PROTEZIONI

##### 8.1 - Trasmissione Secondaria

a - In tutti i motocicli la trasmissione secondaria deve essere munita di una protezione di sicurezza concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota e/o l’Assistente entrino in contatto accidentale con il pignone e la corona.

Le protezioni dovranno essere progettate al fine di evitare che il pilota e l’Assistente possano subire lesioni.

Tutti i fori sulla corona devono essere chiusi e protetti da appositi ripari

b - la norma è applicabile anche ai veicoli non soggetti ad omologazione.

##### 8.2 - Freni

a) I dischi dei freni non possono avere delle sezioni interrotte (seghettato) sulla loro circonferenza esterna.

b) Il disco del freno anteriore deve essere dotato di una protezione esterna in materiale plastico che ne ricopra interamente la superficie. Il disco del freno posteriore deve essere protetto nella parte inferiore come modello originale.

c) la norma è applicabile anche ai veicoli non soggetti ad omologazione con esclusione dei motoveicoli con **Motore elettrico ruote Ø 16 -24 e Motore termico frizione automatica.**

#### Art. 9 - COMPLESSO DI SCARICO

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

9.2 - I gas di scarico devono essere espulsi all’indietro.

9.3 - L’estremità dei tubi di scarico di un motociclo “solo” non deve sporgere oltre la tangente verticale al bordo pneumatico posteriore.

#### Art. 10 - MANUBRIO

10.1 - Il manubrio deve avere una imbottitura sulla barra trasversale; se privo di barra, dovrà avere una protezione imbottita al centro nella zona di fissaggio.

10.2 - Le estremità delle manopole esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido o ricoprendole in gomma.

#### Art. 11 - LEVE MANUBRIO

11.1- Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera del diametro minimo di 19 mm. e costituire parte integrante della leva.

11.2- la norma è applicabile anche ai veicoli non soggetti ad omologazione con esclusione dei motoveicoli con **Motore elettrico ruote Ø 16 -24 e Motore termico frizione automatica.**

**Art. 12 - COMANDO ACCELERATORE E SPENNIMENTO**

- 12.1 - In tutti i tipi di motocicli il comando acceleratore deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la relativa manopola.
- 12.2 - Tutti i motocicli devono essere dotati di un interruttore posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore nel caso in cui il conduttore perda il controllo della moto e che deve essere allacciato con un cavetto di lunghezza max di 400 mm al pilota.

**Art. 13 - POGGIPIEDI**

Il poggiapiedi possono essere del tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

**Art. 14 - FRENI**

Tutti i motocicli devono essere muniti di almeno due freni.

**Art. 15 - PNEUMATICI**

Sono consentiti pneumatici specifici "TRIAL" in libera vendita e che rispettino le norme tecniche del Regolamento Tecnico Trial FIM dell'anno in corso degli Art. 01.49. **con esclusione dei motoveicoli con Motore elettrico ruote Ø 16 -24 e motore termico frizione automatica.**

**Art. 16 - CARBURANTI**

- 16.1 - E' consentito solo ed esclusivamente l'uso di benzina "senza piombo" in vendita nella rete delle stazioni di servizio pubblico stradali o autostradali.
- 16.2 - INFRAZIONI - Tutte le infrazioni alle specifiche del carburante comporteranno l'esclusione del concorrente dalla manifestazione; i risultati dell'analisi dei campioni di carburante del concorrente saranno considerati come definitivi e non potranno essere oggetto di alcun appello. Nel caso di differenza tra i due campioni prelevati, sarà considerato valido il risultato più favorevole al pilota.

**Art. 17 - MOTOCICLI PERICOLOSI**

- 17.1 - Nel corso delle O.P. se un motociclo presenta anomalie tali da compromettere la sicurezza, il C.T. lo escluderà dalla partecipazione della manifestazione.
- 17.2 - Se durante le prove o durante la corsa, un Commissario Tecnico constata un difetto ad un motociclo tale da costituire un pericolo, lo notificherà immediatamente al DDG, il quale provvederà a richiamare il pilota interessato che dovrà sottoporre a nuova verifica il motociclo.
- 17.3 - Se un motociclo è coinvolto in un incidente ed il pilota intende proseguire la sua partecipazione, deve prima far sottoporre il motociclo ad una nuova verifica tecnica.

**Art. 18 - EQUIPAGGIAMENTO piloti-assistenti - persone autorizzate con pettorale.**

- 18.1 - I piloti, gli ASS e tutte le persone con pettorale autorizzato che sono presenti sul percorso di gara devono indossare i seguenti indumenti tecnici in libera vendita per la pratica del TRIAL:
- casco omologato
  - guanti
  - maglia a maniche lunghe
  - pantaloni con protezioni
  - stivali

18.2 - I piloti devono indossare una protezione posteriore "paraschiena" che deve proteggere dalla vertebra toracica T1 alla vertebra lombare L4 e protezioni rigide e/o realizzate con materiali di pari efficienza nella zona anteriore ricorrente dal termine degli stivali alle ginocchia comprese.

**18.3 - In qualsiasi momento possono essere fatti controlli sulla "regolarità" degli indumenti indossati. Per i trasgressori: piloti esclusione, altri portatori di pettorale ritiro immediato dello stesso.**

Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento e dei dispositivi di protezione individuale, sono lasciati alla piena responsabilità del pilota, esonerando così la F.M.I. e gli ufficiali di gara da qualsiasi responsabilità. I commissari di gara hanno facoltà di effettuare verifiche nel corso di tutte le fasi della manifestazione; nel caso in cui la sicurezza non dovesse risultare idonea i CdG potranno escludere il pilota dalla manifestazione; altri portatori di pettorale ritiro immediato dello stesso.

**Art. 19- VERIFICHE TECNICHE**

In qualsiasi momento della gara il motociclo potrà essere verificato da UDG.

- 19.1 - La punzonatura dei motocicli, se prevista, deve essere riportata sul RP/Annesso Trial.
- 19.2 - Le parti punzonate non possono essere sostituite durante la gara e devono essere presenti sulla motocicletta all'arrivo. Ogni violazione comporta l'esclusione.
- 19.3 - Se dopo le OP un silenziatore punzonato si deteriora/danneggia, il pilota potrà sostituirlo ma dovrà comunicarlo al primo passaggio sul traguardo al Commissario di Gara.
- 19.4 - Tutti i motocicli saranno esaminati per un controllo tecnico prima della gara. I piloti che non presenteranno il proprio motociclo alle Verifiche Tecniche non saranno ammessi alla partenza.
- 19.5 - I motocicli devono essere presentati alle OP privi di precedenti punzonature.
- 19.6 - Alla verifiche saranno punzonate le sotto elencate parti del motociclo:
- telaio
  - carter motore lato dx.
  - silenziatore, nel caso sia prevista la Prova Fonometrica.
- 19.7 - La punzonatura deve riportare il numero del pilota.
- 19.8 - Le moto a cui è stato sostituito il silenziatore, in caso di gara in regime di fonometria, dovranno fare un controllo fonometrico a fine gara.
- 19.9- L'effettuazione della punzonatura, per le parti previste, ricade sotto la responsabilità del concorrente il quale firmerà una dichiarazione di avvenuta corretta punzonatura delle parti.

**Art. 20 - CONTROLLO DEL RUMORE**

- 20.1- Ove prevista la prova fonometrica dovrà avvenire secondo le modalità previste nel relativo Annesso Controlli Fonometrici
- 20.2 - MISURAZIONI DURANTE LA GARA E A FINE GARA: Potranno essere effettuate delle prove sul percorso, nelle ZC e a fine gara.
- 20.3 - Nel corso delle OP, nel caso di esito negativo della Prova Fonometrica, il pilota potrà ripresentare il motociclo alla verifica. Dopo n. 3 prove con esito negativo la prova fonometrica verrà considerata non superata e il pilota non potrà prendere il via.

**Art. 21 - CONTROLLI DURANTE LA GARA**

- 21.1 - I Commissari FMI, a loro insindacabile giudizio, possono in qualsiasi momento della gara, effettuare dei controlli sulle moto, al fine di verificarne la regolarità in termini di sicurezza, di punzonature e rispondenza ai regolamenti.
- 21.2 - In mancanza di una o più punzonature, il CDG eseguirà una nuova punzonatura con vernice di colore diverso ed a fine gara, il motociclo sarà sottoposto ad una nuova verifica. Se da quest'ultima si dovesse riscontrare la manomissione di una o più punzonature mancanti, il pilota verrà escluso dall'ordine di arrivo.
- 21.3 - Durante la gara, ove sia prevista una verifica di controllo il pilota è obbligato a consentire la procedura di verifica nel punto e nel momento stabilito dagli UDG. Ai piloti sottoposti alla procedura di verifica sarà neutralizzato un tempo di 5 minuti sul TEL.

**Art. 22 - NORME A TUTELA DELL'AMBIENTE**

- 22.1 - Le norme inerenti a questo articolo sono applicabili a tutti i titolari di un pettorale durante la manifestazione.
- 22.2 - Durante le operazioni di manutenzione/assistenza e/o rifornimento ai motocicli è obbligatorio l'utilizzo di un tappeto per la protezione ambientale al fine di non contaminare il suolo. Le dimensioni minime del tappeto saranno uguali alla lunghezza totale della moto e una larghezza pari a quella del manubrio.
- 22.3 - Rifornimento di carburante:  
 a - È consentito esclusivamente all'interno del paddock, presso i distributori pubblici e in aree delimitate e segnalate dagli organizzatori.  
 b - È vietato nell'area partenza, nel parco chiuso, e in tutte le aree ove non è previsto.  
 c - Deve essere effettuato a motore spento.
- 22.4 - La lubrificazione della catena della trasmissione secondaria dovrà essere eseguita con sostanze ecocompatibili.
- 22.5 - Per l'inosservanza delle Norme Art. 22 la penalità prevista una sanzione amministrativa di euro 50.

**Art. 23 - MOTOCICLI PER TRIAL INDOOR**

- 23.1 - Norme per i motocicli utilizzati nei Trial Indoor:  
 a) essere conformi alle norme del Regolamento Tecnico.  
 b) limite di peso: non previsto.  
 c) impianto di illuminazione: non previsto.  
 d) immatricolazione: non prevista.
- 23.2 - I piloti possono utilizzare uno/due motocicli nel qual caso gli stessi devono essere tutti punzonati.
- 23.3 - Tutti i motocicli devono essere dotati di sistemi atti a non sversare al suolo in qualunque condizione di utilizzo i liquidi in essi contenuti (olio, liquido di raffreddamento, carburante, ecc).

**Art. 24 MOTOCICLI PER TRIAL URBAN**

- 24.1 - Norme per i motocicli utilizzati nei Trial URBAN:  
 a) essere conformi alle norme del Regolamento Tecnico.  
 b) limite di peso: non previsto.  
 c) impianto di illuminazione: previsto, funzionante e acceso durante il trasferimento tra le zone in ambito urbano.  
 d) immatricolazione: conforme al codice della strada (Art. 21.3 Parte Prima Norme Generali).
- 24.2 - I piloti possono utilizzare uno/due motocicli nel qual caso gli stessi devono essere tutti punzonati.
- 24.3 - Tutti i motocicli devono essere dotati di sistemi atti a non sversare al suolo in qualunque condizione di utilizzo i liquidi in essi contenuti (olio, liquido di raffreddamento, carburante, ecc).

**PARTE QUATTORDICESIMA****Disegni e Tabelle****FAC SIMILE ZONA CONTROLLATA**

Tavola 2

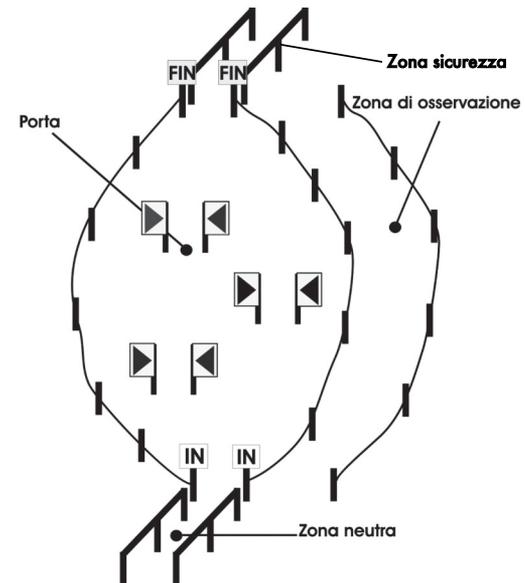
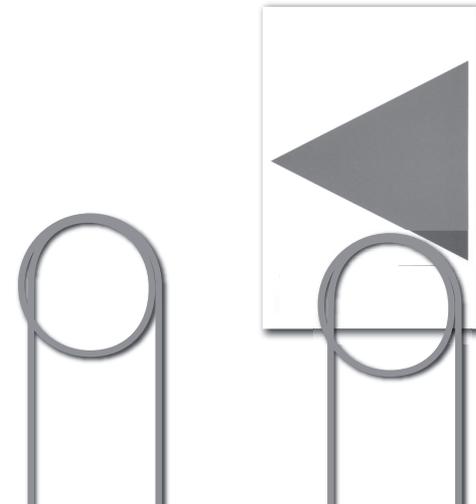
**SUPPORTO FRECCHE**

Tavola 4



FAC SIMILE TABELLA GIUDICE DI ZONA

Tavola 5

Federazione Motociclistica Italiana												3			zona						
n.pet.	giro 1	giro 2	n.pet.	giro 1	giro 2	n.pet.	giro 1	giro 2	n.pet.	giro 1	giro 2	UZT	giro 1	giro 2	n.pet.	giro 1	giro 2				
21	0	0	35	5	5	61	0	0	84	1	2	161	0	0	1	221	0	0	391	3	3
22	0	0	36			62	0	0	85	0	0	162	0	0	2	222	0	0	392	5	3
23	0	1	37	0	0	63	0	0	86	1	5	163	2	0	5	223	1	0	393	0	0
24	5	0	38	0	0	64	0	1	87	0	2	164	0	0	0	224	2	0	394	1	0
25	0	0	39			65	0	0	88			165	0	0	0	225	0	0	395		
26	0	0	40	0	1	66	0	0	89	0	0	166	0	1	0	226	0	0	396		
27	0	0	41	0	1	67	4	0	90	5	3	167	0	0	0	227			397		
28	5	5	42	5	5	68	0	0	91			168	0	0	0	228			398		
29	0	0	43	5	5	69	0	0	92			169	5	5	5	229	0	0	399	2	1
30	0	0	44			70			93			170	0	0		230	0	0	400	0	0
31	0	0	45	0	0	71			94	0	0	171	0	0	0	231	0	0	401	3	3
32			46	0	0	72			95	0	1	172	1	0	1	232	0	0	402	5	
33	0	0	47	0	0	73	0	0	96	0	0	173	1	2	0	233	2	0	403	1	1
34	0	0	48	1	0	74	0	0	97	0	0	174	0	0	0	234	1	0			
						75	0	5	98	2	1	175	0	0	1	235	0	0			
						76			99	5	2	176	0	5	5	236	0	1			
						77			100	0	0	177	5	5	5						
						78			101	0	0	178	5	5	5						
						79	0	0	102	0	0	179	1	0	0						
						80	0	0	103	0	0	180	0	5	1						
						81	1	5	104	0	0	181									
						82	0	1	105	5	5								409	2	5
						83	0	0											410	3	5

Albino Teobaldi 3316961107 Sponeri Marco 3368097625

FAC SIMILE CARTELLINO PENALITÀ

Tavola 6

N° **3** GIRO **1**

0	1	2	ZONE	3	5	5*
			1			
			2			
			3			
			4			
			5			
			6			
			7			
			8			
			9			
			10			

TOTALE PUNTI **42**

ORARIO

TIMETABLE

CITO / TNT-TR4  
Formula CITO

2 GIORNI PRIMA della GARA

ORE 16,00 ALLE 23,00 ACCESSO PADDOCK

1 GIORNO PRIMA della GARA

ORE 8,30 ALLE 13,00 ACCESSO PADDOCK A  
 ORE 8,30 ALLE 21,00 ACCESSO PADDOCK B  
 ORE 9,00 RITROVO VER / DDG / RESPONS. TRACCIATORI Z.C. / PRESID. MC.  
 ORE 9,30 VERIFICA ZC / PERCORSO  
 ORE 10,30 APERTURA AREA TEST  
 ORE 14,00 RIUNIONE GIURIA  
 ORE 14,30 ALLE 16,30 OPERAZIONE PRELIMINARI PILOTI CITO / TNT-TR4 / FEM  
 ORE 16,30 ALLE 17,30 OPERAZIONE PRELIMINARI PILOTI TNT-J / TNT-F  
 ORE 15,30 ALLE 18,00 VISITA ALLE ZONE PILOTI CITO / TNT-TR4 / FEM  
 ORE 16,30 CHIUSURA AREA TEST  
 ORE 18,00 - 18,30 INIZIO MANCHE QUALIFICA TR1-TR2  
 ORE 18,00 RIUNIONE GIURIA  
 ORE 18,45 - 19,15 BRIEFING PILOTI - DIRET. SPORTIVI  
 A SEGUIRE RIUNIONE GIURIA  
 ORE 20,00 ESPOSIZIONE ORDINE PARTENZA

GIORNO di GARA

ORE 7,30 RITROVO UZT - UZTR  
 ORE 7,30 ALLE 8,00 ACCESSO PADDOCK B  
 ORE 7,45 ALLE 8,15 RECUPERO OPERAZIONI PRELIMINARI (SOLO AUTORIZZATI)  
 ORE 8,00 APERTURA AREA TEST  
 ORE 9,00 INIZIO PARTENZE  
 ORE 16,30 CHIUSURA AREA TEST  
 ORE 17,00 FINE GARA-ESPOSIZIONE CLASSIFICHE  
 ORE 17,15 PREMIAZIONE  
 ORE 18,00 RIUNIONE GIURIA  
 ORE 20,00 TERMINE MANIFESTAZIONE

Tavola 7