

COMITATO REGIONALE FMI PIEMONTE

CAMPIONATO REGIONALE TRIAL E TRIAL JUNIORES 2010 PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

PARTE GENERALE

G.1 OGGETTO DEL REGOLAMENTO

Il CoRe FMI Piemonte e la Delegazione Valle d'Aosta indicano il "**Campionato Interregionale Trial e Trial Juniores**", campionato a carattere interregionale, riservato a licenziati FMI appartenenti a Moto Club del Piemonte e Valle d'Aosta.

Il presente regolamento, qualora se ne presentasse la necessità, potrà essere modificato durante lo svolgimento del campionato stesso, su indicazione del Comitato Trial Regionale (CTrR) e ad insindacabile giudizio del CoRe Piemonte.

G.2 PILOTI E LICENZE

Al campionato interregionale sono ammessi tutti i piloti appartenenti a moto club del Piemonte e Valle d'Aosta in possesso di licenza rilasciata dalla FMI valida per l'anno in corso:

- **Fuoristrada Elite**;
- **Fuoristrada Under 21 e Over 21**;
- **Juniores** (limitatamente alle prove che prevedono il Campionato Juniores);
- **Tessera Sport** (concorrono alla sola classifica di giornata, non acquisiscono punti per il campionato).

Alle singole manifestazioni possono partecipare anche piloti appartenenti alle regioni confinanti (Liguria, Lombardia, Emilia Romagna): i piloti partecipano alla manifestazione e concorrono alla classifica di giornata (non vengono attribuiti punti per il campionato).

G.2.1 ASSISTENTI

E' prevista la presenza in gara dell'**Assistente**, come descritto all'art. 18 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali. Nel Campionato Interregionale non è prevista la tassa d'iscrizione per l'Assistente, che deve comunque effettuare l'iscrizione alle OP presentando la tessera FMI o la licenza di Assistente Trial.

G.3 CATEGORIE E CLASSI

Il campionato prevede la suddivisione nelle categorie:

<i>categoria</i>	<i>età</i>	<i>cilindrata</i>	<i>zone</i>
TR 1 ELITE	16*-50 anni (1994-1960)	da 124 a 500 cm ³	Zone Rosse
TR 2 U/O	16*-50 anni (1994-1960)	da 124 a 500 cm ³	Zone Blu
TR 3 U/O	16*-30 anni (1994-1980)	da 124 a 500 cm ³	Zone Verdi
TR 3 / 125 U/O	14*-30 anni (1996-1980)	da 49 a 125 cm ³	Zone Verdi
TR 3 OVER 30	30 -70 anni (1980-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Verdi
TR 4 U/O	16*-70 anni (1994-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Gialle
TR 4 OVER 40	40 -70 anni (1970-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Gialle
TR 5 U/O	16*-70 anni (1994-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Bianche
TR 5 OVER 40	40 -70 anni (1970-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Bianche
FEMMINILE	14*-70 anni (1996-1940)	da 49 a 500 cm ³	Zone Bianche
ME U/O	16*-70 anni (1994-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Bianche
TR 6 U/O	16*-70 anni (1994-1940)	da 124 a 500 cm ³	Zone Nere
JUNIORES A	12-16 anni (1998-1994)	fino a 300 cm ³	Zone Rosse
JUNIORES B1	12-16 anni (1998-1994)	fino a 300 cm ³	Zone Blu
JUNIORES B2	9-16 anni (2001-1994)	fino a 80 cm ³	Zone Blu
JUNIORES C1	9-14 anni (2001-1996)	fino a 125 cm ³	Zone Verdi
JUNIORES C2	9-14 anni (2001-1996)	fino a 80 cm ³	Zone Verdi
JUNIORES D	8*-11 anni (2002-1999)	monomarcia	Zone Gialle
JUNIORES E1	12-16 anni (1998-1994)	fino a 300 cm ³ 1° lic.	Zone Bianche
JUNIORES E2	8*-11 anni (2002-1999)	monomarcia 1° lic.	Zone Bianche

JUNIORES F 8*-11 anni (2002-1999) moto elettriche Zone Bianche
OUTSIDE tutte le categorie, fuori classifica

(* età compiuta)

Le categorie TR1 e TR2 risultano costituite se alle OP sono presenti almeno 5 concorrenti. Qualora non si raggiungesse il numero minimo, i piloti vengono aggregati alla categoria TR3 ed i risultati per il campionato regionale sono estrapolati.

Le categorie TR3 e TR3/125 vengono raggruppate in un'unica classifica, sia di giornata, sia di campionato.

La categoria OUTSIDE offre al pilota la possibilità di gareggiare in una categoria differente dalla propria; il pilota deve farne dichiarazione alle OP.

La categoria OUTSIDE non prevede alcuna classifica.

La categoria FEMMINILE risulta costituita se alle OP sono presenti almeno tre concorrenti. In caso non si raggiungesse il numero minimo, si aggredgerà la categoria alla TR 5 OVER 40 ed i risultati per il campionato regionale verranno estrapolati.

I piloti con 14 anni compiuti possono partecipare alla categoria Juniores con la licenza Fuoristrada Under 21. Al raggiungimento dei requisiti anagrafici ed in osservanza di quanto previsto dalle norme sportive, potranno partecipare alla categoria TR 3/125 o ad altre categorie, ottenuto l'insindacabile giudizio favorevole della CTrR.

I conduttori con licenza Juniores, al compimento del 14° anno ed in osservanza di quanto previsto dalle norme sportive, potranno partecipare alla categoria TR 3/125 o ad altre categorie, ottenuto l'insindacabile parere favorevole della CTrR.

G.3.1 CAMBI DI CATEGORIA A FINE CAMPIONATO

A fine campionato il CoRe dispone automaticamente i passaggi di categoria.

I piloti possono richiedere al CoRe il nullaosta per gareggiare in una categoria differente da quella naturalmente propria. Il CoRe, sentito il parere del CTrR, comunicherà l'accoglimento ovvero il rifiuto della richiesta. In caso di accoglimento, se la licenza è già stata emessa, il pilota deve restituirla al CoRe che provvederà alla sostituzione.

G.3.1.1 PROMOZIONI

Le promozioni sono disposte come segue:

- i piloti della categoria TR 5 U/O (Amatori C) classificatisi nelle prime tre posizioni accedono alla categoria TR 4 U/O o TR 4 OVER 40 in base alla fascia di età;
- i piloti della categoria TR 4 U/O (Amatori A) classificatisi nelle prime tre posizioni accedono alla categoria TR 3 U/O o TR 3 OVER 30 in base alla fascia di età;
- il vincitore della categoria Juniores B1 e il vincitore della categoria Juniores B2 accedono alla categoria Juniores A;
- il vincitore della categoria Juniores C1 e il vincitore della categoria Juniores C2 accedono rispettivamente alla categoria Juniores B1 e Juniores B2.

I primi 3 classificati delle categorie TR 4 Over 40 (Amatori B) e TR 5 Over 40 (Veterani) non passano alla categoria superiore.

Per la sola stagione 2010, i passaggi di categoria in base alle classifiche dell'anno precedente appena elencati non costituiscono obbligo per i conduttori oggetto di promozione (in recepimento della direttiva nazionale 2009/2010 di unificazione delle categorie e standardizzazione delle zone). I piloti possono decidere di rimanere nella categoria dell'anno precedente senza subire penalizzazioni.

Questa facoltà di scelta non è concessa alle categorie Juniores, per le quali rimane l'obbligo del passaggio alla categoria superiore come descritto sopra.

G.3.1.2 RETROCESSIONI

I piloti che vogliono retrocedere di categoria rispetto al campionato precedente devono farne richiesta

scritta al CoRe che, sentito il CTrR, esprimerà il proprio parere inappellabile.
E' possibile retrocedere anche durante lo svolgimento del campionato: i piloti devono farne richiesta scritta al CoRe che, sentito il CTrR, esprimerà il proprio parere inappellabile.

G.4 NUMERI DI GARA E TABELLE PORTANUMERO

Il numero di gara stampigliato sulla licenza è obbligatorio e fisso per tutta la durata della licenza. La domanda per ottenere il numero di gara deve essere inoltrata al CoRe insieme alla richiesta della licenza ed i numeri sono assegnati in base all'ordine di arrivo delle richieste.

Ad ogni pilota viene affidato il pettorale corrispondente, del quale il pilota è responsabile per tutto lo svolgimento del campionato.

Il pilota che smarrisce il pettorale deve richiederne una nuova emissione al CoRe (pagando la tassa prevista per l'anno in corso) oppure alle OP successive (pagando la stessa tassa direttamente al rappresentante del CTrR).

Il pilota che dimenticasse il pettorale e si presentasse alle OP senza viene sanzionato con un cartellino giallo che comporterà 5 punti di penalizzazione nell'ambito della gara stessa.

Non sono previste tabelle portanumero sui motocicli.

G.5 ISCRIZIONI E TASSE DI ISCRIZIONE

Le iscrizioni devono pervenire all'organizzatore con le modalità ed i tempi previsti dalle comunicazioni ufficiali emanate.

Le tasse di iscrizione sono fissate dai CoRe.

G.5.1 PRE-ISCRIZIONE AL CAMPIONATO REGIONALE

E' facoltà del pilota effettuare l'iscrizione all'intero Campionato Regionale Trial e Trial Juniores, anche dopo la prima prova, in qualunque periodo dell'anno (comunque con un anticipo di almeno 10 giorni rispetto alla prima gara cui intende partecipare), compilando il modulo scaricabile dal sito internet regionale del CoRe Piemonte, da restituire compilato e firmato in originale al CoRe Piemonte, senza allegare alcun importo.

Successivamente alla pre-iscrizione il pilota provvederà al solo versamento della tassa di iscrizione in sede di OP in occasione delle gare alle quali parteciperà.

In caso di assenza il pilota sarà giustificato d'ufficio e non incorrerà in alcuna sanzione.

La pre-iscrizione al Campionato Interregionale dà diritto a una tassa di iscrizione ridotta.

G.5.2 ISCRIZIONE ALLA SINGOLA GARA

E' possibile effettuare l'iscrizione alla singola gara inviando, con un anticipo di almeno 2 giorni rispetto alla gara (entro le ore 24 del giovedì per gare alla domenica), il modulo di iscrizione via fax al numero unico predisposto.

L'invio del fax può essere sostituito dall'iscrizione on-line sul sito www.fmipiemonte.it con la stessa tempistica.

G.5.3 ISCRIZIONE IN SEDE DI OP

Il pilota che non ha effettuato alcun tipo di iscrizione o che non ha rispettato i tempi ed i modi previsti può presentare il modulo di iscrizione alla singola gara in sede di OP ed è ammesso alla gara con il versamento di una tassa maggiorata.

G.6 COMPOSIZIONE DELLE SQUADRE

Non sono previste squadre.

G.7 OPERAZIONI PRELIMINARI E VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Le OP si svolgono il giorno della manifestazione dalle ore 08,00 alle ore 09,30.

Il pilota può scegliere il proprio orario di partenza, tra quelli disponibili non scelti in precedenza da altri piloti.

Alle verifiche amministrative sono controllati:

- licenza valida per l'anno in corso e scadenza visita medica;
- conformità dei dati sul modulo d'iscrizione;
- regolarità della domanda d'iscrizione.

G.8 PROVE LIBERE

Non sono previste prove libere - paragrafo non applicabile a questa specialità.

G.9 SVOLGIMENTO DELLA GARA

La gara si svolge nelle linee generali in base a quanto descritto nell'annesso V RMM - trial.

G.9.1 TEMPO DI GARA, PENALITA' PER RITARDO IN PARTENZA E ARRIVO

Il tempo di gara per ciascun pilota è indicato sul RP.

E' normalmente indicato in 6 ore per le categorie che devono percorrere 3 giri del percorso, in 5 ore per le categorie che ne devono percorrere 2.

Il ritardo nel presentarsi alla partenza comporta un punto di penalità ogni minuto di ritardo, fino ad un massimo di 20 minuti (20 punti di penalità) oltre i quali il pilota è escluso dalla gara.

Il ritardo all'arrivo comporta un punto di penalità ogni 5 minuti di ritardo con arrotondamento dei minuti per eccesso (ritardo di 5 minuti = 1 punto di penalità; ritardo di 6 minuti = 2 punti di penalità; ritardo di 10 minuti = 2 punti di penalità), fino ad un massimo di 20 minuti (4 punti di penalità) oltre i quali il pilota è escluso dalla gara.

Il tempo di inizio gara viene rilevato alla partenza, il tempo di fine gara viene rilevato all'uscita dell'ultima zona. Terminata l'ultima zona il pilota deve recarsi alla sede delle OP e consegnare il proprio cartellino segnapunti rispettando i tempi stabiliti dalla direzione gara..

Il tempo in zona è di 1 minuto e 30 secondi per le categorie TR 1, TR 2 e TR 3.
Per le altre categorie il tempo in zona non è rilevato.

G.9.2 NUMERO DI GIRI

Il numero di giri da percorrere dipende dalla categoria di appartenenza:

- TR 1 ELITE	3 giri
- TR 2 U/O	3 giri
- TR 3 U/O	3 giri
- TR 3 / 125 U/O	3 giri
- TR 3 OVER 30	3 giri
- TR 4 U/O	3 giri
- TR 4 OVER 40	2 giri
- TR 5 U/O	2 giri
- TR 5 OVER 40	2 giri
- ME U/O	2 giri
- TR 6 U/O	2 giri
- JUNIORES	numero di giri stabilito ad ogni gara in base al percorso (min 3, max 4)

G.9.3 NUMERO DELLE ZONE

Il numero delle zone controllate ad ogni giro può variare tra 8 e 10 per tutte le categorie, con l'esclusione della categoria Juniores per la quale il numero delle zone deve essere compreso tra 4 e 7.

Per limitare gli intasamenti all'ingresso delle zone controllate, da un minimo di 2 zone ad un massimo di 4 zone per giro, le categorie "ROSSO, BLU e VERDE" e "GIALLO, BIANCO e NERO" possono avere due percorsi differenziati.

Le zone ordinarie, comuni a tutte le categorie, devono avere difficoltà limitata ed essere molto scorrevoli.

G.9.4 PASSAGGIO NELLE ZONE

Il pilota deve percorrere le zone come da annesso V RMM - trial all'interno delle indicazioni che ne delimitano il tracciato.

I colori delle bandierine che delimitano il tracciato in zona a seconda delle categorie sono indicate al punto T.5.

G.9.5 RITIRO DALLA GARA

Il pilota che decide di ritirarsi dalla gara, in qualsiasi momento, deve darne comunicazione al DdG o al CdG, affinché a fine giornata l'organizzazione abbia una situazione chiara di quali piloti hanno concluso la gara e quali si sono ritirati, senza che nessuno manchi all'appello.

Il pilota che non desse comunicazione del proprio ritiro viene sanzionato come previsto dal capitolo XIII del

RMM “Regolamento Disciplinare”, paragrafo “Graduazioni delle sanzioni applicabili ai titolari di licenza”, punto 13 “Inosservanza degli obblighi dei conduttori”.

G.10 PREPARCO

Non è previsto il preparco - paragrafo non applicabile a questa specialità.

G.11 BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

Non è previsto lo svolgimento di qualificazioni - paragrafo non applicabile a questa specialità.

G.12 PROCEDURA DI PARTENZA

L'orario di partenza di ogni pilota è determinato come descritto al punto G.7.

I piloti partono a coppie, senza distinzione di categorie.

L'intervallo di partenza tra una coppia e la successiva è di un minuto.

La partenza viene data a motore spento.

Se il pilota si presenta alla partenza in ritardo rispetto all'orario previsto, il suo tempo teorico di arrivo non sarà modificato.

G.13 CRONOMETRAGGIO E CONTROLLI A TIMBRO

Il cronometraggio viene rilevato con precisione al minuto primo da un Ufficiale Esecutivo.

L'ora di partenza ed arrivo devono essere riportate entrambi al minuto primo.

Il responso del Servizio Ufficiale di Cronometraggio dopo l'esame degli eventuali reclami è inappellabile.

Non si richiede che il Servizio Ufficiale di Cronometraggio sia gestito dalla F.I.Cr.

Tempo e penalità sono descritti al paragrafo G.9.1 di questo regolamento.

G.14 INTERRUZIONE DELLA GARA

Per motivi ritenuti validi dal DdG, la gara può essere interrotta ed avere termine prima del previsto.

Valgono le disposizioni nazionali descritte nell'annesso V RMM - trial.

G.15 INFORTUNI

Il pilota che incorre in un infortunio e viene assistito dal personale medico non può riprendere la gara in corso di svolgimento se non su diretta autorizzazione del personale medico.

Può prendere parte al seguito della manifestazione secondo quanto descritto al paragrafo G.15.1.

G.15.1 ACCESSO ALLA GARA DOPO INFORTUNIO

Il pilota infortunato può essere riammesso alla manifestazione in un qualsiasi momento purché il medico di gara, a suo insindacabile giudizio, ne dia autorizzazione.

Casco ed abbigliamento non devono presentare rotture o abrasioni tali da renderli insicuri.

G.16 PARCO CHIUSO E RECLAMI

E' previsto il parco chiuso per le sole categorie Juniores, sia prima della partenza, sia dopo l'arrivo.

Non è previsto il parco chiuso per le altre categorie.

Eventuali reclami sui motocicli dovranno essere accompagnati dalla tassa di reclamo prevista dal RMM, che sarà restituita solo nel caso il reclamo risultasse fondato.

Nel caso non fosse possibile verificare immediatamente il motociclo oggetto di reclamo e quello di chi ha esposto il reclamo, entrambi saranno trattenuti in luogo chiuso per le verifiche che la FMI predisporrà nei giorni immediatamente seguenti. Le parti dei motocicli che sono oggetto del reclamo devono essere punzonate dal CdG.

I reclami per sospette irregolarità o possibili errori nelle classifiche, potranno essere avanzati nel tempo limite di 30 minuti dall'orario di esposizione della classifica incriminata. Trascorso questo tempo, le classifiche saranno ufficiali e definitive a tutti gli effetti.

In qualunque caso, comunque, anche a seguito di reclami e successivi chiarimenti, quanto ufficializzato dai giudici di zona e responsabili del cronometraggio è inappellabile.

G.17 CLASSIFICAZIONE E PUNTEGGI

Il pilota regolarmente partito che abbia svolto la gara percorrendo il numero previsto di giri transitando a tutte le zone e che sia giunto al traguardo entro il tempo massimo accede alla classifica di giornata con la propria quantità di penalizzazioni come da regolamento nazionale (articolo 27 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali).

Le penalizzazioni per ritardo in partenza e arrivo sono descritte al paragrafo G.9.1 di questo regolamento.

I punteggi che vengono assegnati al fine della classifica generale sono riportati in tabella:

posizione in class. di giornata	punteggio per la class. di campionato
1	20
2	17
3	15
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

G.17.1 CARTELLINO SEGNAPUNTI

Il cartellino segnapunti viene consegnato al pilota in sede di OP (o partenza) e all'inizio dei giri successivi al primo ed è l'unico documento che attesti le penalità totalizzate dal pilota durante l'intera gara. Il pilota ne è l'unico responsabile.

In caso di smarrimento al pilota viene assegnato il massimo delle penalità relative al giro con 10 penalità aggiuntive.

In caso di accertate manomissioni da parte del pilota, questo viene escluso dalla gara e deferito agli organi della giustizia sportiva.

G.18 CLASSIFICA DI GIORNATA E PREMIAZIONI

Dopo ogni manifestazione si procede alla premiazione di giornata in base alla classifica per categoria stilata dall'organizzatore.

Il pilota, per avere diritto alla consegna dei premi, deve presenziare alla premiazione.

I premi di fine giornata, se non ritirati dall'interessato, sono incamerati dall'organizzatore.

G.18.1 DISCRIMINAZIONE IN CASO DI PARITÀ

In caso di parità è discriminante il maggior numero di "0" riportato dal concorrente.

Sussistendo ancora parità, si considerano il maggior numero di "1", poi "2" ed infine "3".

In caso di ulteriore parità, il pilota che ha percorso la gara nel minor tempo precede in classifica.

Se anche il tempo non risultasse discriminante sufficiente, ai piloti viene assegnato l'ex aequo e ad entrambi il punteggio corrispondente.

Per quanto non specificato, vale l'articolo 32 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali.

G.19 CLASSIFICA E PREMIAZIONI DI CAMPIONATO

Ogni pilota licenziato da moto club del Piemonte e Valle d'Aosta concorre al titolo di Campione Interregionale della categoria in cui ha gareggiato.

Concorrono al titolo di Campione Interregionale **Juniores** i piloti **licenziati e residenti** in Piemonte e Valle d'Aosta. I punteggi validi per la classifica del Campionato Interregionale sono attribuiti in base alla tabella allegata a questo regolamento.

In caso di parità del punteggio finale, sono considerati discriminanti prima il numero delle vittorie e poi, a seguire, il numero di secondi posti, terzi, quarti e così via sino a che compaia una disparità.

Se ancora non si determinasse una disparità, è discriminante la somma delle penalità ottenute nelle singole gare: prevale il pilota con numero di penalità totali inferiore. Al fine del calcolo totale delle penalità, la non partecipazione, l'esclusione o il ritiro in una o più manifestazioni vengono convertiti nel massimo delle penalità totalizzabili in quelle gare (5 penalità x numero delle zone x numero dei giri previsti, per ogni gara).

In caso di ulteriore parità viene considerato discriminante il miglior piazzamento nell'ultimo scontro diretto fra i piloti. Si considerano valide al fine del conteggio finale di campionato tutte le manifestazioni svolte.

Il campionato interregionale prevede il numero di prove indicato dalla Circolare Sportiva.
Il campionato sarà ritenuto valido qualunque sia il numero di prove disputate.
In caso di mancato svolgimento di una o più prove, le stesse non saranno recuperate.

Vengono premiati i primi 3 piloti di ogni categoria.

Il pilota, per avere diritto alla consegna dei premi, deve presenziare alla premiazione.

I premi di fine campionato, se non ritirati dall'interessato, sono incamerati dal CoRe

G.20 DISPOSIZIONI GENERALI

Ad ogni prova di Campionato Interregionale è assegnato un componente del CoRe o un rappresentante del CTrR, con il compito di collaborare con la Direzione di Gara al fine di favorire l'omogeneità di svolgimento delle singole prove e garantire a tutti gli Ufficiali di Gara il necessario apporto di informazioni.

Un rappresentate del CTrR effettua, il giorno della manifestazione o quello precedente, la verifica delle zone al fine di segnalare all'organizzazione la necessità di modifiche e correzioni. La Direzione di Gara deve offrire la massima collaborazione e attuare le indicazioni del CTrR.

Per quanto non espressamente menzionato valgono i Regolamenti Tecnici e Sportivi della FMI in vigore per l'anno in corso.

Per il fatto di partecipare alla gara il pilota e il suo assistente attestano di conoscere i regolamenti dell'FMI, il presente regolamento ed il R.P. della singola gara e si impegnano ad osservarli.

PARTE TECNICA

T.1 MOTOCICLI AMMESSI

I motocicli devono rispondere a quanto previsto dal regolamento tecnico trial, annesso V RMM - trial. Devono altresì essere conformi a quanto previsto dal codice della strada per la circolazione in strade ordinarie e zone aperte al pubblico.

E' piena responsabilità del pilota tutto quando derivi dall'idoneità del proprio motociclo alla circolazione stradale e dalla guida dello stesso, nei confronti sia delle norme di circolazione sia delle leggi vigenti.

T.2 VERIFICHE TECNICHE E FONOMETRICHE

I motocicli, oltre a quanto altro previsto dal regolamento tecnico trial dell'annesso V RMM - trial, devono:

- essere conformi al codice della strada;
- avere fanale anteriore e luce posteriore;
- non presentare postumi di urti ed estremità taglienti o potenzialmente pericolose.

L'abbigliamento deve rispondere ai regolamenti nazionali:

- il casco deve essere di tipo omologato ed in buono stato d'uso, cioè non deve riportare evidenti segni di urti precedenti;
- è obbligatorio l'uso di protezione posteriore "paraschiena" omologata (art. 19.2 dell'annesso V RMM - trial, norme generali);
- abbigliamento di gara appropriato, in buono stato d'uso e correttamente indossato.

T.2.1 CONTROLLO DOCUMENTI A FINE GARA

A fine gara vengono controllati i documenti di almeno 10 motocicli a discrezione del CdG, come previsto dall'art. 26 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali.

In caso di irregolarità il conduttore viene escluso dalla classifica.

T.3 PUNZONATURE

Possono essere previste punzonature.

T.4 PERCORSO

L'intero percorso di gara su cui transitano i motocicli deve svolgersi per quanto possibile su tratti fuoristrada, percorrendo al minimo le strade asfaltate.

La lunghezza del percorso è approssimativamente di 8-10 km e deve consentire ai mezzi di soccorso un facile raggiungimento delle zone controllate.

La preparazione del percorso e delle zone controllate è responsabilità del DdG, che deve predisporre l'approntamento nei giorni precedenti la competizione.

Il percorso delle categorie Juniores deve svolgersi in un circuito chiuso, non aperto al traffico.

Il CTrR assegna il compito di supervisore del percorso e delle zone ad un proprio incaricato che ha facoltà di indirizzare l'organizzatore nella fase di approntamento e di verificare le zone prima della partenza della gara.

Il CTrR assegna altresì il compito di visionare le zone Juniores ad un proprio incaricato.

Il moto club organizzatore è tenuto al rispetto di quanto suggerito dagli incaricati del CTrR e a fornire agli stessi la massima collaborazione.

T.4.1 ZONE JUNIORES

Le zone Juniores sono in tutti i casi situate all'interno di un percorso chiuso al traffico.

Nel caso in cui anche il percorso o parte del percorso riservato alle categorie non Juniores sia chiuso al traffico, le zone per la categoria Juniores A possono coincidere con le zone verdi del TR 3.

T.4.2 ZONE CON OSTACOLI ARTIFICIALI

Possono essere inserite un massimo di due zone con ostacoli artificiali per ogni giro, allo scopo di offrire maggior spettacolo al pubblico in prossimità del traguardo o in altri punti caratteristici facilmente raggiungibili dagli spettatori.

Le zone devono comunque:

- avere difficoltà limitata, appropriata al valore dei piloti in gara;
- essere costituite da materiali quali pietre, tronchi od assimilabili a quanto utilizzato per le zone naturali. Sono pertanto esclusi bidoni, manufatti in cemento, travi di equilibrio, contenitori di lamiera, gomme, carcasse di auto,

ovvero quanto in uso nelle gare indoor. E' inoltre sconsigliato prevedere queste zone per le categorie promozionali.

T.5 **BANDIERE E SEGNALAZIONI**

Le caratteristiche delle segnalazioni di delimitazione delle zone controllate devono essere conformi a quanto descritto dall'articolo 7 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali.

Il colore delle segnalazioni che identificano i vari percorsi, in base alle difficoltà, è:

ROSSO	TR 1
BLU	TR 2
VERDE	TR 3
GIALLO	TR 4
BIANCO	TR 5 e ME
NERO	TR 6

Il colore delle segnalazioni che identificano i vari percorsi per i piloti Juniores, in base alle difficoltà, è:

ROSSO	Juniores A
BLU	Juniores B1/B2
VERDE	Juniores C1/C2
GIALLO	Juniores D
BIANCO	Juniores E1/E2
BIANCO	Juniores F

Una copia delle frecce di segnalazione con le indicazioni sull'abbinamento alle categorie deve essere esposta in bacheca in sede di OP.

Le segnalazioni per chi raggiunge il luogo di partenza della gara devono già due giorni prima della manifestazione. Il materiale segnaletico deve essere uniforme per tutto il campionato ed è fornito dal CoRe

PARTE AMMINISTRATIVA ED ORGANIZZATIVA

A.1 DOCUMENTI NECESSARI ALLA MANIFESTAZIONE

Nulla Osta / Permesso di Organizzazione e Regolamento Particolare rilasciati dal CoRe competente, assicurazione come previsto dall'art. 124 del D.L.vo n. 209/05 e dall'art. 33 del RMM, autorizzazione dei Comuni (o Enti Amministrativi superiori) di competenza sul territorio nel quale si sviluppa il tracciato di gara.

A.2 AUTORIZZAZIONE IMPIANTI PERMANENTI E PROVVISORI

Paragrafo non applicabile a questa specialità.

A.3 PADDOCK

Adiacente la pista, in luogo idoneo, è situato il paddock che deve avere caratteristiche adatte ad ospitare tutti i concorrenti con i loro mezzi. La zona paddock deve essere dotata di servizi igienici e, ove possibile, di un numero sufficiente di prese di corrente elettrica.

A.4 DISPOSIZIONI ORGANIZZATIVE

Il CTrR ha facoltà di emanare disposizioni organizzative alle quali i moto club organizzatori devono attenersi.