



**Gruppo
Ufficiali
Esecutivi**

FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

Viale Tiziano, 70 - 00196 Roma
Tel. 06.32488.208
Fax. 06.32488.430
e-mail: gue@federmoto.it

Roma, 18 Dicembre 2013

- A tutti gli Ufficiali di Zona Trial in scadenza 2013
LORO SEDI
- A tutti i Moto Club organizzatori manifestazioni di
Trial - LORO SEDI
- A tutti i Direttori di Gara Regolarità
p.c. C.S.N.
p.c. Teobaldi Albino - Coordinatore Trial
p.c. CO.RE.
p.c. Segreteria Generale FMI
p.c. Presidenza FMI

Circolare agli UzT

In seguito ad alcune valutazioni fatte con il Comitato Trial e al fine di alleggerire gli oneri per i Moto Club, si comunica che le tessere da UzT in scadenza 2013 vengono prorogate di due anni e, pertanto, fino alla fine del 2015.

Tutti gli UzT che intendano usufruire di tale proroga dovranno farne richiesta alla Segreteria del GUE utilizzando la seguente procedura:

- a) compilare il modulo di richiesta allegato e rispedirlo debitamente compilato alla Segreteria del GUE.
- b) effettuare un pagamento di € 15,00 utilizzando le seguenti possibilità:
 - Bonifico bancario indirizzato alla Federazione Motociclistica Italiana c/o BNL Sportello CONI - Codice IBAN: IT 47 U 01005 03309 000000010102 - scrivere la causale con precisione. Esempio: Tessera Ufficiale di Zona Trial scadenza 2015 - Rossi Mario
 - C/C postale n° 29889037 intestato alla Federazione Motociclistica Italiana - scrivere la causale con precisione. Esempio: Tessera Ufficiale di Zona Trial scadenza 2015 - Rossi Mario
- c) Inviare alla Segreteria del GUE i seguenti documenti: il modulo di cui sopra, la copia della tessera FMI per l'anno 2014, l'attestato di pagamento.

In caso di bonifico e/o di Conto Corrente postale l'attestato è la ricevuta stessa del pagamento.

La Segreteria, non appena ricevuta la richiesta (e verificato sia il pagamento, sia i dati compilati), provvederà a stampare la nuova tessera GUE/UzT con scadenza 2015 ed a spedirle all'indirizzo indicato nella richiesta.

Tutti gli Ufficiali di zona Trial devono aver rinnovato il tesseramento alla FMI per l'anno in corso. Infatti, l'eventuale attività di un Ufficiale di Gara è subordinata, per motivi sia di carattere sportivo che assicurativo, al possesso di una Tessera FMI regolarmente registrata nel sistema informatico.

Ovviamente la tessera FMI, per essere valida, dovrà essere inserita nel sistema informatico della FMI attraverso il Moto Club di appartenenza di ogni singolo UzT. Per accertarsi di questo, il cedolino adesivo apposto sulla tessera FMI deve essere **IMPRESSO DA STAMPANTE** e non scritto a mano.

L'iscrizione deve essere effettuata entro e non oltre il 30 Giugno 2014, fermo restando che ogni servizio potrà essere svolto solo dopo aver perfezionato l'iscrizione.

Gli Ufficiali di Zona Trial che esplicano il servizio senza avere la Tessera FMI e la Tessera GUE/UzT valide, verranno cancellati dall'elenco degli Ufficiali di zona Trial.

I Direttori di Gara avranno l'obbligo di verificare la validità della tessera FMI e della tessera GUE/UzT, pena il deferimento agli organi di Giustizia Federali.

In allegato trasmettiamo uno stralcio dell'annesso Trial 2014 con indicati in rosso e grassetto i commenti e le norme comportamentali che devono essere tenute dagli UzT.

I Moto Club che intendano provvedere all'iscrizione di più UzT potranno farlo inviando una copia del modulo per ogni UzT accompagnato dall'attestato di pagamento e da una lista degli UzT da iscrivere.

In questo caso la Segreteria, non appena ricevute le richieste (e verificato sia il pagamento, sia i dati compilati), provvederà a stampare le nuove tessere GUE/UzT con scadenza 2015 ed a spedirle all'indirizzo del Moto Club.

Con viva cordialità

Il Coordinatore GUE

Maurizio Simonetti

Il P.te Settore Tecnico

Fabio Langeri

Stralcio sui regolamenti trial per il 2014 ad uso degli Ufficiali di zona Trial.

ART. 1 - UzT

1.1 - Classificazione:

a - **UzT UFFICIALI ZONA TRIAL:** Sono degli Ufficiali di Gara che effettuano il servizio relativo alla proposta di assegnazione punteggi nella ZC di loro competenza.

b - **UzTR UFFICIALI ZONA TRIAL RESPONSABILI:** sono gli UzT responsabili della ZC a loro assegnata (Capo Zona).

1.5 - 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.

1.6 - 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 ed il Presidente di Giuria ove la stessa fosse operante.

1.7 - Gli UzTR, salvo autorizzazione del DdG, devono restare a disposizione (presso l'area ritrovo UzT) per eventuali reclami fino a 30 minuti dopo l'esposizione delle classifiche.

1.8 - 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.

Commenti e norme comportamentali

L'UzT non deve in nessun modo discutere con piloti/ assistenti o altre persone portatori di pettorali o pass, persone non appartenenti alla manifestazione; in caso di situazioni critiche rimandare tutto al DdG.

In molti casi è necessario che l'UzT spenga sul nascere qualsiasi tipo di protesta sull'assegnazione del punteggio assegnato.

L'UzT deve essere tesserato ad un M. C. (Moto Club) che deve essere affiliato alla FMI per l'anno in corso.

L'UzT è alle dirette dipendenze operative del DdG (Direttore di Gara) ed esegue tutte le sue disposizioni.

L'UzT abilitato a svolgere servizio in una Gara di Trial deve essere accompagnato alla ZC dal personale addetto che sia a conoscenza della dislocazione delle ZC sul percorso di gara.

L'UzT arrivato alla ZC assegnata prenderà visione della stessa, valutando la rispondenza delle norme sulla tracciatura e verificherà che i picchetti, i supporti frecce/porte e la fettuccia siano ben fissati. Che ci siano le indicazioni previste come IN/FIN (due frecce per porta), che l'indicazione della ZN (zona neutra) sia ben solida, che sia allestita la ZS (Zona di Sicurezza) considerando che gli organizzatori hanno la tendenza a non farlo. Non è compito dell'UzT valutare il livello della difficoltà della ZC.

L'UzT visionata la ZC dovrà stabilire la posizione più idonea dove poter svolgere il proprio compito, dovrà anche indicare la posizione dei suoi collaboratori in modo tale che tutta la ZC sia sotto controllo visivo e che ci sia la possibilità di interagire con gli altri UzT.

L'UzT deve giudicare gli "appoggi" ed assegnare le penalità senza essere influenzato dal gesto atletico del pilota e ancor meno dal valore dello stesso (il numero uno va giudicato come l'ultimo, non fare favoritismi, quando transita il campione c'è sempre uno spirito referenziale, non deve accadere).

L'UzT deve trovare una sinergia con i suoi collaboratori, sarà più facile per tutti e si lavorerà meglio.

Il Capo Zona (UzTR) responsabile della ZC sentiti i collaboratori, sarà l'unico a comunicare ed evidenziare il punteggio assegnato al pilota.

L'UzT prima di prestare servizio deve essere a conoscenza delle regole aggiornate riguardanti le mansioni che dovrà svolgere durante la gara (è bene fare un ripasso prima di ogni servizio).

Art. 8 - ZONA CONTROLLATA (ZC) (vedi Tavola 4)

8.1 - Il numero delle zone sarà indicato nel R.P.

8.2 - La lunghezza massima della zona controllata: 60 metri.

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 - La ruota anteriore sarà la prima a dover entrare ed uscire dalla ZC.

8.7 - Un pilota che ha fatto fiasco deve abbandonare la ZC alla scadenza del tempo concesso e comunque nel momento e per la strada indicata dal UZT.

8.8 - 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. La moto potrà essere sostenuta e/o fatta avanzare nella coda solo dal pilota.

In caso si verifichi una situazione difficile, si consiglia sempre di avvisare la Direzione Gara e attendere personale di supporto e autorizzazione del DdG.

8.9 - Quando una ZC viene giudicata dal DDG impraticabile per causa di forza maggiore, la zona potrà essere eliminata e nessuna penalità relativa a quella zona sarà assegnata.

8.10 - Se una ZC non viene superata da alcun pilota al 1° giro, la stessa potrà essere eliminata o modificata su decisione del D.d.G. e le penalità dei piloti incluse nel totale delle penalizzazioni.

L'UzT avviserà il DdG della non fattibilità della ZC; in ogni caso non deve essere l'UzT che modifica la stessa ma il personale delegato dal DdG.

Nel caso di ZC con porte per più categorie, verrà eliminata o modificata solo per la categoria o classe interessata.

8.11 - Durante la gara è permesso visionare le ZC a piedi solo da parte dei piloti.

Questa regola non vale nelle Gare di Campionato Italiano in quanto il giorno della Gara i piloti non possono entrare in ZC perché l'hanno già visionata in precedenza, salvo deroghe del DdG.

8.12 - 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.

8.13 - Le strade per la pubblica circolazione dovranno quanto più possibile essere diverse da quelle dei possessori di pettorale autorizzati.

8.14 - 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

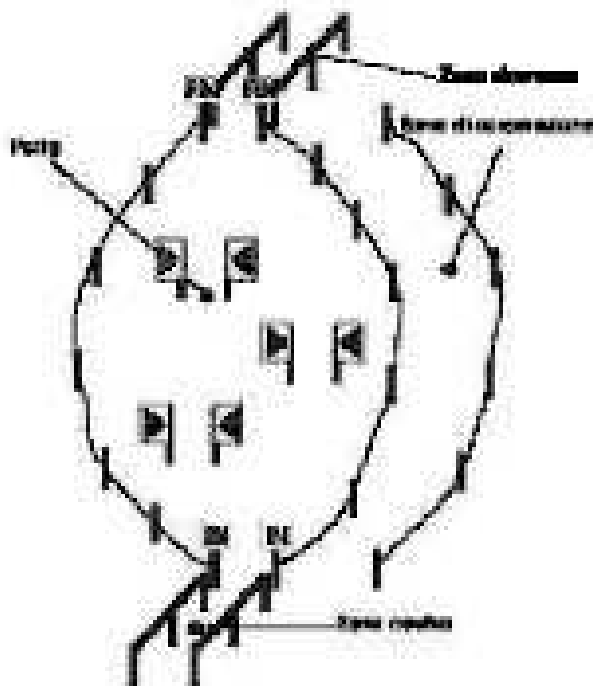


Tavola 4

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.

c - La ZN è a tutti gli effetti area di competenza dell'UzT ma non è soggetta alle penalizzazioni inerenti alla ZC.

9.2 - ZONA SICUREZZA

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

Come già detto in precedenza, essa deve essere sempre prevista per permettere che il pilota che termina la ZC possa uscire in sicurezza.

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.

La ZDO è prevista solo nelle gare titolate nazionali e internazionali.

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. (tavola 2).

11.6 - **Se** il nastro di delimitazione o la porta si rompono o cadono dovranno essere ripristinati prima del passaggio del pilota successivo.

Tutti i piloti devono percorrere la ZC nelle stesse condizioni, si evitano così possibili contestazioni e discussioni inutili che vengono a creare tensioni nell'ambito della Gara.

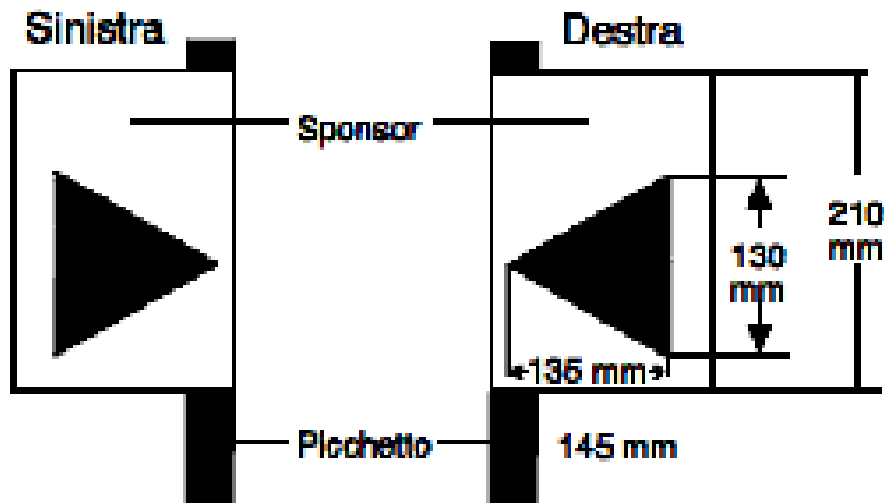


Tavola 2

Art. 12 - PORTA

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

12.2 - Le porte sono identificate in due frecce e saranno contraddistinte da segnalazioni (frecce dx e sx) di colore riferito alle categorie.

12.3 - Le frecce di segnalazione dovranno essere ben fissate su dei supporti aventi le seguenti caratteristiche:

a) supporti metallici costituiti da un manufatto realizzato in filo metallico rigido diametro 4/6 mm. (come da tavola 3)

b) paletti in legno/materiale idoneo cm 5/6 di lato, smussati all'estremità superiore, con frecce applicate tramite n. 2 viti/fascette.

È importante che se le frecce/porta subiscono spostamenti o cadono devono essere facilmente rimesse nella posizione idonea come a fine tracciatura ZC.

È consigliabile che sia l'UzT a rimettere in sesto la porta e non una persona non addetta o addirittura il pilota in ZC. Infatti i non addetti potrebbero non controllare con attenzione i danni subiti dal supporto e quindi reso più vulnerabile al contatto accidentale con pilota/motociclo ai passaggi successivi.

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.

Art. 13 - OSTRUZIONE

13.1 - È considerata OST, quando un pilota, nel percorrere la ZC, viene ostacolato da altri piloti o da personale addetto al servizio in ZC.

13.2 - Se il pilota reclama l'OST, l' 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 zona 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 dove 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. 18 - ASSISTENTE

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 una posizione autorizzata dal UZT e non potrà seguire il concorrente.

È consigliabile non proibire all'assistente di entrare in ZC per ragioni di sicurezza, non è l'UzT tenuto a valutare la sicurezza del pilota; l'importante è che l'assistente non segua passo passo il pilota.

Se questo dovesse accadere si consiglia in modo educato all'assistente di andarsi a posizionare in un punto prestabilito.

18.8 - L'ASS iscritto, avrà un pettorale con lo stesso numero del pilota.

18.11- Norme per l'Assistente:

b) 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.

d) Può tenere la moto del suo pilota su tutto il percorso, ad eccezione che nella ZC, nella ZN e nel corridoio antistante la stessa nel caso ci sia coda.

h) Non può tenere il cartellino segnapunti del proprio pilota.

Non può averlo durante la gara ma può porgerlo al pinzatore nel caso in cui il pilota abbia percorso la ZC.

L'UzT deve avere comunque visto il pilota transitare.

i) Non può modificare il percorso della ZC.

j) Non può discutere con il UzT o contestare il suo operato.

Art. 22 - PENALIZZAZIONI

22.1 - Penalità di Tempo

a) 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 fino al raggiungimento dello step di 5 minuti e successivi. **Penalità non assegnata dall'UzT.**

b) N. 5 punti: per non superare ciascuna ZC nel tempo indicato di un minuto e mezzo.

c) Esclusione: più di 20 minuti di ritardo totali. **Penalità non assegnata dall'UzT.**

22.2 - Penalità nella zona controllata

a) 0 punti: Superamento della zona senza arretrare e senza "appoggio"

b) 1 punto: n. 1 appoggio.

c) 2 punti: n. 2 appoggi.

d) 3 punti: più di 2 appoggi o piede trascinato.

Per piede trascinato si intende il piede volutamente spostato senza essere sollevato da terra dalla posizione di primo appoggio, il piede in appoggio che scivola non è considerato trascinato.

e) 5 punti: fiasco.

f) 20 punti: Salto di una ZC (non effettuare una ZC o/e non effettuarle nel loro ordine cronologico).

Penalità non assegnata dall'UzT, quando l'UzT si accorge che il cartellino segna punti ha già la pinzatura relativa alla ZC successiva, deve segnalarlo immediatamente al DdG.

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 e del suo abbigliamento 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.). **L'appoggio deve essere voluto non fortuito.**

È considerato APPOGGIO anche quando ciò avviene all'esterno delle delimitazioni della ZC (moto dentro le delimitazioni e appoggio al di fuori) . **Il piede fuori dalla fettuccia di delimitazione è considerato penalità.**

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.

FIASCO

Sarà considerato fiasco:

a) Se il motociclo retrocede, con o senza appoggio.

b) Rompere, piegare o abbattere un paletto, il supporto di una freccia, di una porta o del nastro di delimitazione.

La freccia che si sposta o cade non è penalità.

c) Rompere il nastro della ZC, scavalcarlo e appoggiare la ruota al di là dello stesso e/o togliere il nastro dal paletto.

Il termine scavalcare è inteso come "passare sopra", infatti sotto la fettuccia non è considerata penalità (se la fettuccia è posizionata secondo le norme: 30 cm da terra, è impossibile che il motociclo vi passi sotto).

Una buona e corretta tracciatura facilita il compito dell'UzT.

d) Se il pilota non ha entrambe le mani sul manubrio quando è nella condizione di appoggio, la moto è ferma e ne trae un evidente vantaggio.

L'evidente vantaggio è inteso come il togliersi da situazioni da cui altrimenti sarebbe impossibile continuare ad avanzare (togliere la fettuccia impigliata sulla moto, appendersi ad un ostacolo e tirarsi su per poter proseguire. Posizionarsi il casco che si è abbassato dopo una discesa non è considerato fiasco.

e) Il pilota scende dalla moto e appoggia al suolo i due piedi dallo stesso lato o dietro la sagoma moto.

f) Il motociclo passa una porta dal lato sbagliato. **Passare la porta non dalla parte indicata dalla freccia.**

- g) Il motore si spegne, la moto è ferma e il pilota è nella situazione di appoggio.
- h) Il motore si spegne, il motociclo è fermo e una parte della moto è a contatto o con il suolo o con un ostacolo, salvo i pneumatici.

Il caso che accade più sovente si verifica quando la moto è appoggiata sul paramotore e il motore si spegne.

- i) Il manubrio del motociclo appoggia sul il suolo.

Per suolo si intende il piano orizzontale non il terreno di una pendenza o una roccia che fuoriesce in modo consistente da suolo.

- j) Il motociclo o il pilota ricevono aiuto esterno.

In ZC non ci può essere nessuno tranne l'assistente autorizzato, se l' assistente entra in contatto anche accidentale con il pilota è bene considerarlo fiasco.

- k) Il motociclo effettua un incrocio di traiettoria nella ZC. È considerato incrocio quando la ruota anteriore passa dove è già passata la ruota posteriore.

Se la ZC è tracciata con criterio, se la ZC è lineare e non spigolosa in modo tale che il pilota sia costretto a continui spostamenti questo non accade. (è necessario considerare che per aumentare le difficoltà al pilota non bisogna creare difficoltà l'UzT che giudica)

- l) La ruota posteriore supera il FIN della ZC prima della ruota anteriore.

- m) La ruota anteriore esce dall'IN della ZC.

- n) Non terminare la ZC nel limite massimo del tempo concesso.

- o) Non passare attraverso una porta del proprio percorso, ovvero passare all'esterno di una porta segnalata.

Saltare una porta in ZC, prestare attenzione specialmente ai primi passaggi se l'UzT sbaglia non può correggersi e in ZC i piloti devono transitare tutti sullo stesso percorso (si intende per colore di percorso)

- p) Passare attraverso una Porta riservata ad una categoria diversa dalla propria anche se percorsa in senso opposto.

- q) Rifiutarsi di percorrere una ZC presentandosi dal UZT per farsi segnare il punteggio.

- r) Il pilota o il suo ASS modificano le difficoltà di una ZC. In questo caso il pilota non deve più affrontare la ZC.

Notare che il pilota non deve fare la ZC per quel giro (anche se è al primo giro e il pilota vorrebbe provarla per trarne vantaggio per il giro successivo)

- s) L'ASS segue il pilota nella ZC.

Come già detto al punto art. 18, l'assistente non può seguire il pilota ma potrà spostarsi nella ZC per raggiungere i punti dove può dare sicurezza al pilota da lui assistito.

22.4 - Penalità Supplementari - sanzioni. Penalità non assegnata dall'UzT.

- 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 concorrente/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.

- a) Mancato rispetto delle norme del PC. **Non riguarda l'UzT.**

- b) Procedere sul percorso o/e nel contesto della manifestazione con il pettorale totalmente o parzialmente coperto.

Quando il pilota è in ZC deve avere il pettorale visibile, se è coperto l'UzT deve chiedere di scoprirlo, i piloti non possono fare obiezioni, in caso contrario l' UzT può assegnare la penalità del CG.

- c) Comportamento non consono all'etica sportiva.

Può riguardare l'UzT nel caso in cui il pilota, dopo essere stato avvisato continui a usare parole non appropriate o termini ingiuriosi.

- d) Mancato rispetto delle norme e disposizioni inerenti al paddock. **Non riguarda l'UzT.**

- e) Danneggiamento del pettorale. **Non riguarda l'UzT.**

- f) Assenza al briefing. **Non riguarda l'UzT.**

- g) Mancato stop del motore se ci sono più di tre piloti in coda.

- h) Il pilota inizia la ZC senza autorizzazione dell'UzT.

L'UzT lascia comunque finire la ZC assegnando il punteggio fatto più il CG.

- i) Il pilota rientra nella ZC (con il motociclo o a piedi) dopo averla già percorsa.

- l) Il pilota che ha fatto fiasco non abbandona la zona nel momento e per la strada indicata dal UZT.

- m) Il pilota lascia il motociclo incustodito nella zona neutra e/o nella stessa riceve aiuto esterno al motociclo.

Il pilota ha comunque, in caso di necessità, la possibilità, una volta entrato nella ZN, di uscirne; per ritornare a fare la ZC dovrà rimettersi in coda ed aspettare il suo turno.

- n) 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.

- o) Il pilota non consegna il CS entro 10 minuti dal termine del giro/gara. **Non riguarda l'UzT.**

- p) Il pilota non allaccia il dispositivo di spegnimento automatico di sicurezza.

L'UzT dovrà avvisare il pilota se si accorge a priori che il dispositivo non è allacciato, se il pilota ha già iniziato la ZC si lascia finire la ZC e alla fine gli viene comunicato il CG.

q) L'ASS entra in ZC senza l'autorizzazione del UzT.

22.6 - Esclusioni Non riguardano l'UzT.

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 zona controllata.

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

s) Motociclo non conforme regolamento tecnico.

Art. 23 - CARTELLINO SEGNAPUNTI (vedi Tavola 6)

23.1 - Il pilota dovrà far timbrare il cartellino ad ogni zona 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 RIPORTANTE 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 deve assicurarsi che le penalità riportate sui CS dei primi tre classificati di ogni categoria, più altri eventuali piloti a sua discrezione, corrispondano a quelle segnate sulle tabelle.

FAC SIMILE TABELLA UFFICIALE DI ZONA

The image shows a template for a grid table used for recording penalties and points for different zones. The table has multiple columns and rows, with some cells shaded in black. The title "FAC SIMILE TABELLA UFFICIALE DI ZONA" is visible at the top of the grid.

Tavola 5

FAC SIMILE CARTELLINO PENALITÀ

N° 3		2	
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10			
	1		
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10		
PUNTI			
42			
PUNTI			

Regione _____

DOMANDA DI RINNOVO TESSERA PER UFFICIALE DI ZONA TRIAL

Cognome: _____ Nome: _____

Nato/a a: _____ il: _____

Residente a: _____ C.A.P. _____ Provincia: _____

Via: _____

Tel. Ab. _____ Uff. _____ Cell. _____

e-mail (**obbligatoria**): _____

Titolo di studio: _____ Professione: _____

Moto Club di appartenenza: _____ Codice M.C. _____

Tessera G.U.E. n° _____ - Tessera F.M.I. n° _____

Incarichi Federali ricoperti e/o attuali: _____

Allegati: 1) Fotocopia tessera F.M.I. ☐

2) Tassa di rinnovo di Euro 15,00 ☐

Nota: La F.M.I. tratterà i dati forniti con le modalità previste dalle prescrizioni della legge n° 196 del 2003. L'accesso ai dati stessi sarà quindi riservato agli addetti incaricati del trattamento; inoltre i dati non verranno comunicati o diffusi.

Data: _____ Firma: _____

=====

Spazio riservato al G.U.E.

Pervenuta il _____ Tessera spedita il _____