

CO.RE. FMI PIEMONTE CAMPIONATO REGIONALE TRIAL E MINITRIAL 2008

PARTE GENERALE

G.1 OGGETTO DEL REGOLAMENTO

Il Co.Re. FMI Piemonte indice il "**Campionato Regionale Trial e Minitrial**", campionato a carattere regionale, riservato a licenziati FMI appartenenti a Moto Club del Piemonte.

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 CSR del Co.Re. Piemonte.

G.2 PILOTI E LICENZE

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

- **Fuoristrada Elite;**
- **Fuoristrada Under 21 e Over 21;**
- **Juniors** (limitatamente alle prove che prevedono il minitrial).

Alle singole manifestazioni possono partecipare anche piloti appartenenti alla Valle d'Aosta e piloti in possesso di **licenza Promosport Country**; in entrambi i casi 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 dell'**Assistente**, come descritto all'art. 16 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali. Nel Campionato Regionale non è prevista la tassa d'iscrizione per l'Assistente. L'Assistente deve essere verificato in sede di OP, esibire la tessera FMI di tipo "F", dichiarare il nominativo dei piloti assistiti e ritirare il cartellino numerato di identificazione. I piloti assistiti rispondono dell'operato e del comportamento del proprio Assistente.

G.3 CATEGORIE E CLASSI

Il campionato prevede la suddivisione nelle categorie:

- SUPER (Junior, Senior, Expert)	16*-50 anni (1992-1958)	da 50 a 500cc	zone rosse;
- CADETTI	16*-29 anni (1992-1979)	da 50 a 500cc	zone blu;
- ESPERTI	16*-70 anni (1992-1938)	da 50 a 500cc	zone blu;
- MAJOR	16*-70 anni (1992-1938)	da 50 a 500cc	zone verdi;
- VETERANI	45-70 anni (1963-1938)	da 50 a 500cc	zone verdi;
- AMATORI	16*-70 anni (1992-1938)	da 50 a 500cc	zone gialle;
- FEMMINILE	16*-70 anni (1992-1938)	da 50 a 500cc	zone verdi;
- JUNIORES A EXPERT	9-16 anni (1999-1992)	da 50 a 500cc	zone chiuse rosse;
- JUNIORES A	9-16 anni (1999-1992)	da 50 a 500cc	zone chiuse blu;
- JUNIORES B	8*-16 anni (2000-1992)	da 50 a 80cc	zone chiuse verdi;
- JUNIORES C	8*-12 anni (2000-1996)	monomarcia	zone chiuse gialle;
- OUTSIDE	tutte le categorie, fuori classifica.		

(* Età compiuta)

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 agglicherà la categoria alla VETERANI ed i risultati per il campionato regionale verranno estrapolati.

La categoria MASTER (dai 30 ai 70 anni, 1978-1938) è assorbita dalla categoria ESPERTI.

I piloti possono richiedere al Co.Re. il nullaosta per gareggiare in una categoria differente da quella naturalmente propria.

Il Co.Re., 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 Co.Re. che provvederà alla sostituzione.

In caso venga concesso il nullaosta per il passaggio da una categoria superiore ad una inferiore, la media dei punti per ogni gara (a partire già dalla prima partecipazione) non deve mai essere pari o superiore a 10. Se la media eguagliasse o superasse i 10 punti/gara, il nullaosta perderebbe effetto ed il pilota tornerebbe a gareggiare nella categoria di provenienza.

G.3.1 CAMBI DI CATEGORIA A FINE CAMPIONATO

A fine campionato il Co.Re. dispone automaticamente i passaggi di categoria.

Promozioni:

- i piloti della categoria Amatori che abbiano conseguito una media di 15 punti o più accedono alla categoria Major;
- i piloti della categoria Major che abbiano conseguito una media di 15 punti o più accedono alla categoria Esperti;
- i Campioni Regionali Minitrial Juniores B e Juniores A accedono alla categoria rispettivamente superiore.

Retrocessioni:

- i piloti della categoria Esperti che non abbiano conseguito almeno una media di 5 punti possono chiedere di retrocedere alla categoria Major;
- non è prevista alcuna retrocessione dalle categorie Major e Veterani;
- i piloti Juniores che vogliano retrocedere devono farne richiesta scritta al Co.Re. che, sentito il CTrR, esprimerà il proprio parere (questa norma si applica anche alle retrocessioni durante lo svolgimento del campionato).

Le gare che concorrono alla determinazione della media punti per le promozioni o retrocessioni sono quelle a cui il pilota ha partecipato.

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 Co.Re. 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 lo smarrisce deve richiederne una nuova emissione al Co.Re. (pagando la tassa prevista per l'anno in corso) oppure alle OP successive (pagando la stessa tassa direttamente al rappresentante del CTrR).

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 dal Co.Re.

G.5.1 PRE-ISCRIZIONE AL CAMPIONATO REGIONALE

E' facoltà del pilota effettuare l'iscrizione all'intero Campionato Regionale Trial e Minitrial, 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, da restituire compilato e firmato in originale al Co.Re., 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 Regionale da 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.

Al pilota è concesso un ritardo massimo di 20 minuti primi.

In partenza è previsto un punto di penalità per ogni minuto di ritardo fino ad un massimo di 20 minuti, oltre i quali il pilota sarà escluso dalla gara.

In caso di partenza prevista ore 10.00.00:

- partenza effettiva 10.00.59 → 0 penalità;
- partenza effettiva 10.01.00 → 1 penalità;
- partenza effettiva 10.20.00 → 20 penalità;
- partenza effettiva 10.20.01 → esclusione dalla gara.

Il tempo concesso in zona non è rilevato.

All'arrivo è previsto un punto di penalità per ogni minuto di ritardo, con arrotondamento al minuto successivo, fino ad un massimo di 20 minuti, oltre i quali il pilota sarà escluso dalla classifica.

In caso di orario previsto di arrivo ore 17.00.00:

- arrivo effettivo 17.00.01 → 1 penalità;
- arrivo effettivo 17.15.45 → 16 penalità;
- arrivo effettivo 17.20.00 → 20 penalità;
- arrivo effettivo 17.20.01 → esclusione dalla classifica (l'arrotondamento porta a 17.21).

G.9.2 NUMERO DI GIRI

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

- categorie Super, Cadetti, Esperti, Major → 3 giri,

- categorie Veterani, Amatori, Femminili → 2 giri;
- Minitrial → il numero di giri viene stabilito ad ogni gara in base al percorso.

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 Minitrial 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 deve essere di tipo "no-stop", con due percorsi differenziati "ROSSO e BLU" e "VERDE e GIALLO".

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 all'interno delle indicazioni che ne delimitano il tracciato: al pilota che transitasse, anche solo in parte, nella parte di tracciato propria di un'altra categoria vengono attribuite 5 penalità.

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, ognuna delle quali composta da un pilota per cui è previsto il circuito "rosso/blu" ed uno per cui è previsto il circuito "verde/giallo".

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 una caduta 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

Non è previsto il parco chiuso.

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 officiose 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 23 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali), fatta eccezione per il tempo massimo concesso in zona che non viene rilevato. Le penalizzazioni per ritardo in partenza e arrivo sono descritte al paragrafo G.9.1 di questo regolamento; le penalizzazioni per incorretto passaggio in zone proprie di altre categorie sono definite al punto G.9.4.

I punteggi che vengono assegnati al fine del campionato sono riportati in tabella:

classificazione	punteggio
1	25
2	20
3	16
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 manomissione 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 PARITA'

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 27 dell'annesso V RMM - trial - parte prima - norme generali.

G.19 CLASSIFICA E PREMIAZIONI DI CAMPIONATO

Ogni pilota licenziato da moto club del Piemonte concorre al titolo di Campione Regionale della categoria in cui ha gareggiato.

Concorrono al titolo di Campione Regionale Minitrial i piloti licenziati e residenti in Piemonte.

I punteggi validi per la classifica del Campionato Regionale 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 non si determinasse una disparità, si tiene conto della posizione ottenuta nell'ultima gara valida.

Si considerano valide al fine del conteggio finale tutte le manifestazioni svolte.

Il campionato regionale 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 per 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 Co.Re.

G.20 DISPOSIZIONI GENERALI

Ad ogni prova di Campionato Regionale è assegnato un componente del Co.Re. 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.

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

PARTE TECNICA

T.1 MOTOCICLI AMMESSI

I motocicli devono rispondere a quanto previsto dal regolamento tecnico trial, annesso V RMM. 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, 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 come descritto di seguito:

- il casco deve essere di tipo omologato ed in buono stato d'uso, cioè non deve riportare evidenti segni di urti precedenti;
- abbigliamento gara 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. 22 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 Minitrial 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 riservate al minitrial 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 MINITRIAL

Le zone del Minitrial 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 Expert possono coincidere con le zone blu dei Cadetti.

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.

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 per le categorie SUPER - le difficoltà devono essere commisurate alla capacità dei piloti "Junior";
- BLU per le categorie CADETTI e ESPERTI - le difficoltà devono essere commisurate alla capacità dei piloti "Esperti";
- VERDE per le categorie MAJOR, VETERANI, FEMMINILI - le difficoltà devono essere commisurate alla capacità dei piloti "Veterani";
- GIALLO per la categoria AMATORI.

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

- ROSSO per la categoria Juniores A Expert
- BLU per la categoria Juniores A
- VERDE per la categoria Juniores B
- GIALLO per la categoria Juniores C

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

PARTE AMMINISTRATIVA ED ORGANIZZATIVA

A.1 DOCUMENTI NECESSARI ALLA MANIFESTAZIONE

Nulla Osta / Permesso di Organizzazione e Regolamento Particolare rilasciati dal Co.Re., 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.