



REGOLAMENTO PER LE PROVE FIM

2026



REGOLAMENTI

CAMPIONATO MONDIALE DI TRIAL FIM

CAMPIONATO MONDIALE FIM DI TRIAL FEMMINILE

CAMPIONATO MONDIALE FIM TRIAL2

CAMPIONATO MONDIALE JUNIOR FIM TRIAL3

PRODUTTORI DI PROVE FIM

CAMPIONATO DEL MONDO

CAMPIONATO MONDIALE FIM FEMMINILE DI TRIAL2

CAMPIONATO MONDIALE FIM TRIAL DES NATIONS

FIM TRIAL DES NATIONS - TROFEO INTERNAZIONALE

**FIM GIOCHI DI PROVA FEMMINILI NAZIONI - MONDIALE
CAMPIONATO**

SFIDA FIM TRIAL DES NAZIONI

TROFEO VINTAGE FIM TRIAL

TROFEO FIM PER MOTOCICLISTI D'EPOCA DA TRIAL

EDIZIONE 2026

Gli articoli modificati a partire dal 01.01.2026 sono riportati in grassetto.

REGOLAMENTO PER LE PROVE FIM

TERMINI, ABBREVIAZIONI, DEFINIZIONI

6

1.	CAMPIONATI MONDIALI DI TRIAL FIM E EVENTI CON PREMI	10	
	1.1 Definizione di prova	10	
	1.2 Campionati del mondo FIM e eventi a premi.....	10	
	1.3 Eventi.....	13	
	1.4 Formato dell'evento	14	
	1.5 Campionati FIM e criteri per l'assegnazione dei premi.....	15	
	1.6 Razze di supporto.....	17	
2.	ISCRIZIONI, PILOTI E SQUADRE	18	
	2.1 18 Regolamenti supplementari.....		
	2.2 18 Accettazione delle iscrizioni.....		
	2.3 23 Patenti di guida		
	2.4 23 L'era dei cavalieri.....		
	2,5 24 Costo d'ingresso		
	2.6 24 Mancata partecipazione a un evento		
	2.7 25 Abbigliamento da motociclista.....		
	2.8 Corridori / Assistenti / Team Manager		
	/ Abbigliamento per motociclisti con bretelle		26
	2.9 Comportamento e assistenza al motociclista.....		27
	2.10 L'Assistente.....		30
	2.11 Responsabile del team.....		34
3.	MOTOCICLETTE, CLASSI E ALTRE SPECIFICHE	38	
	3.1 38 Motociclette e Corsi.....		
	3.2 39 Uso, manutenzione e riparazione di una motocicletta.....		
	3.3 40 Numero del pilota		
	3.4 41 Paddock.....		
	3.5 41 Area di assistenza - PA2.....		
	3.6 41 Area di rifornimento		
4.	SVOLGIMENTO DELL'EVENTO.....	43	
	4.1 43 Riunione preliminare di TrialGP		
	4.2 43 Accesso al paddock.....		
	4.3 44 Controlli amministrativi		
	4.4 44 Verifiche tecniche.....		
	4.4.1 45 Energie alternative.....		
	4,5 46 Esercizio / Riscaldamento.....		
	4.6 47 Visita delle Sezioni		
	4.7 48 Riunione informativa con gli osservatori capo della sezione		

4.8	Riunione informativa con i motociclisti.....	48
4.9	Sessione di autografi.....	49
4.10	Presentazione	49
4.11	Collegamenti.....	50
4.11.1	Distanza	50
4.11.2	Valutazione del corso	51
4.12	Sezioni.....	52
4.12.1	Sicurezza e livello delle Sezioni	54
4.12.2	Accettazione delle sezioni da parte dei ciclisti	54
4.12.3	Numero di sezioni	54
4.12.4	Modifica o cancellazione delle Sezioni	55
4.12.5	Osservazione in una sezione.....	55
4.12.6	Sezione corridoio	57
4.12.7	Sezione Allegato.....	57
4.12.8	Contenitore per operatore tablet	57
4.13	Sezioni di velocità.....	58
4.13.1	La sezione “Super test”.....	60
4.13.2	Il “Super Palo”.....	58
4.13.3	La “Sezione di alimentazione”.....	59
4.13.4	La “Finale” e/o la “Super Finale”	59
4.14	Controllo del tempo e indennità.....	61
4.14.1	Controllo del tempo.....	61
4.14.2	Concessioni di tempo individuali	62
4.14.3	Tempo assegnato in una sezione	63
4.15	Uscita dall'evento.....	64
4.16	Tentativo di successo.....	64
4.17	Procedure di avvio	65
4.18	Punti di penalità.....	66
4.18.1	Punti di penalità in un controllo a tempo (TC).....	66
4.18.2	Punti di penalità per errori	67
4.18.2.1	Punti di penalità per infrazioni all'interno dell'area di una Sezione.....	67
4.18.2.2	Punti di penalità per errori commessi in una sezione durante la gara o Concorso	67
4.18.2.3	Punti di penalità per errori sul giro.....	70
4.18.2.4	Punti di penalità per comportamento.....	70
4.19	Cartellini gialli.....	71
4.20	Squalifica	72
4.21	Sanzioni finanziarie per i conducenti e/o gli assistenti e / o Responsabili di squadra.....	74
4.22	Sanzioni finanziarie per i produttori e/o i team / Indossatori di bavaglini.....	75

4.23	Interruzione anticipata della gara e/o della competizione	76
4.24	Sistema di punteggio – Elettronico.....	77
4.24.1	Sistema di punteggio – Backup.....	78
4.25	Risultati	78
4.25.1	Risultati della sezione Velocità	79
4.25.2	Risultati della gara	79
4.25.3	Risultati della competizione	79
4.26	Cravatte.....	82
4.26.1	Pareggi al termine della gara.....	82
4.26.2	Pareggi al termine della competizione.....	82
4.26.3	Parità nelle “ Sezioni Velocità ”	83
4.27	Premi	83
4.28	Risultati Assegnazione dei “Punti Campionato”.....	85
4.29	Classifica finale del campionato	86
4.29.1	Pareggi a fine campionato	88
4.30	Procedure della cerimonia di premiazione e colloquio pubblico.....	88
4.31	Proteste e appelli.....	89
5.	FUNZIONARI E PROCEDURE.....	91
5.1	Generale.....	91
5.2	Corpi	91
5.3	La giuria internazionale	92
5.4	La direzione della gara.....	94
5.5	Arbitro FIM.....	95
5.6	FIM Championship Manager.....	97
5.7	Il Segretario del Corso FMNR	97
5.8	Il consulente tecnico della FIM per le sezioni (CTRS).....	99
5.9	Il coordinatore FIM CTR	100
5.10	Il rappresentante CTR	100
5.11	Steward FMNR	100
5.12	Delegato FMN	101
5.13	Il responsabile del cronometraggio/dei risultati della FIM	102
5.14	Il Direttore Tecnico della FIM.....	102
5.15	I commissari tecnici FMNR	103
5.16	Responsabile della sostenibilità	103
5.17	Gli osservatori della sezione capo	104
5.18	Direttore sanitario.....	105
5.18.1	Test alcolimetrico	105
5.19	Vintage Trial Expert	105
5.20	Riunioni della Direzione di Gara.....	105

5.21	Pubblicazione delle decisioni.....	106
5.22	Verbale delle riunioni.....	107

IMPEGNI E CONDIZIONI GENERALI

Tutti i piloti, i team, i funzionari e le altre parti che partecipano al FIM Trial World I Campionati si impegnano, per conto proprio, dei propri dipendenti e agenti, a osservare tutte le seguenti disposizioni dell'anno in corso, come integrate e modificate di volta in volta (di seguito collettivamente denominate "i Campionati").

“Regolamento FIM”):

1. Codice sportivo FIM
2. Regolamento FIM sui processi
3. Regolamento tecnico FIM sulle prove
4. Codice disciplinare della FIM
5. Codice ambientale FIM
6. Codice medico FIM
7. Codice antidoping della FIM
8. Annuario FIM
9. Manuale dell'organizzatore FIM
10. Codice etico della FIM

Il regolamento FIM può essere tradotto in altre lingue, ma in caso di controversia interpretativa prevarrà il testo inglese.

È responsabilità di ciascun pilota e/o team garantire che tutte le persone coinvolte nelle proprie iscrizioni rispettino in ogni momento il Regolamento FIM. La responsabilità del pilota, o di qualsiasi altra persona responsabile di una motocicletta iscritta in qualsiasi momento durante un evento, è solidale e congiunta con il team.

Tutte le persone coinvolte in qualsiasi modo con una motocicletta iscritta o presenti a qualsiasi titolo nel Paddock, nelle **aree di collegamento**, nelle sezioni e/o negli spazi riservati, devono essere munite di un apposito pass in ogni momento durante l'Evento.

Azioni giudicate dai funzionari responsabili contrarie al regolamento FIM - o giudicate antisportive o contrarie ai migliori interessi dello sport o dell'evento in questione - sono soggetti a provvedimenti disciplinari come previsto dal Codice Disciplinare.

Tutti i documenti sopra menzionati sono reperibili al seguente indirizzo: <http://www.fim-moto.com>

TERMINI, ABBREVIAZIONI, DEFINIZIONI

ABBREVIAZIONI:

TDN:	Trial des Nations
WTDN:	Processo alle donne delle nazioni
WTWC:	Campionato mondiale di trial femminile
Assistente:	Si intende una persona autorizzata che fornisce assistenza ed è assegnata a un singolo cavaliere. Ogni assistente è stato selezionato e registrato da un singolo cavaliere che ne è responsabile per tutta la durata dell'evento, ad eccezione delle competizioni a squadre (art. "L'Assistente").
Concorrenza:	Tutte le gare e le azioni che si svolgono ogni giorno di un evento sono soggette a una classifica di campionato e a una cerimonia di premiazione.
Collegamento:	Si tratta di percorsi a senso unico e/o a doppio senso, generalmente segnalati, obbligatori per tutti i partecipanti e i pettorali che guidano una moto da trial, per spostarsi dal podio di partenza tra le sezioni in ordine numerico. In alcuni casi, possono essere considerati anche come percorsi che conducono alla zona di riscaldamento o al paddock dei piloti, dal podio e verso di esso.
Evento:	Si comincia con i controlli tecnici e amministrativi, e uno o due giorni di "competizione".
Inganno:	Un atto deliberato compiuto da un pilota e/o dal suo assistente per indurre in errore un ufficiale o un osservatore capo, spingendolo a prendere una decisione errata e ottenendo così un vantaggio sleale.
Discrezione:	Giudizio utilizzato da un funzionario o da un osservatore capo nel prendere una decisione.
Dissenso:	Qualsiasi disaccordo durante la gara, sia verbale che fisico, con un osservatore di sezione è punibile con un cartellino giallo.
Linea fittizia:	Una linea immaginaria tra due segnali che indicano "inizio sezione", "fine sezione" o di un insieme di "porte" di una categoria.
FIM:	L'Ufficio CTR della FIM e/o l'Amministrazione della FIM.

Forza maggiore:	Un evento imprevedibile e insormontabile, di causa esterna, che rende impossibile l'adempimento dell'obbligazione.
Cancello:	Uno spazio tra due frecce dello stesso colore - Inizio o Fine della Sezione - "da un lato all'altro" o da sinistra a destra, che i ciclisti devono attraversare.
Intenzionale:	Un'azione deliberata.
Giro:	Una serie di attraversamenti di sezioni multiple, utilizzando collegamenti considerato come parte integrante della competizione. Più specificamente associato a "TDN", "WTDN", o "Trofeo Vintage". In alcuni casi, può essere considerato equivalente al termine "Gara".
Linea:	Percorso terrestre o aereo coperto da una ruota e/o da qualsiasi parte di una motocicletta, indipendentemente dal fatto che lasci o meno una traccia.
Trascurabile:	Insignificante, minimo.
Attraversare un cancello: la carreggiata ha oltrepassato la linea immaginaria di un cancello.	
Pena (Sezione):	Penalità registrate sul tabellino del giocatore.
Pratica:	La possibilità offerta al pilota prima della gara di testare l'assetto della moto e la natura del terreno in un'area di prova secondo un programma prestabilito.
Gara:	Una serie di attraversamenti di più sezioni che determinano una classificazione e l'assegnazione di punti per il campionato.
Ripercorri la sua traiettoria:	una delle linee della motocicletta o una delle sue ruote incrocia una linea precedentemente tracciata con la stessa motocicletta dopo un giro completo.
Simulazione:	Un'azione che crea una falsa impressione di quanto accaduto, quando in realtà non è successo, compiuta da un cavaliere e/o dal suo assistente per ottenere un vantaggio.
Spirito di prova:	Le regole del processo sono relativamente semplici, ma poiché molte situazioni sono "soggettive" e gli osservatori della sezione sono umani (e quindi commettono errori), alcune decisioni sono controverse. Che le decisioni siano corrette o meno, lo "spirito" del processo richiede che vengano rispettate.

-
- Dichiarazione dei fatti: Si tratta di un atto testimoniato da una persona con autorità, come un ufficiale o un osservatore di sezione, per riconoscere un fatto, in particolare una violazione di una regola sportiva FIM. La "dichiarazione di fatto" riporta un'infrazione oggettiva **e/o una "decurtazione di punti per falli" in una Sezione** per la quale la sanzione è definita dal regolamento.
- Traccia di una ruota: il segno visibile o non visibile del contatto di una ruota con il terreno.
- Traiettoria (in una sezione): la linea descritta dalla motocicletta o **da uno dei suoi ruote, sia a terra che in aria, continue o non lineari.**
- Visita delle sezioni: **La possibilità offerta** alle persone identificate e in base a determinate condizioni è consentito visitare i dintorni o le Sezioni prima di **una** Competizione.
- Riscaldamento: Possibilità offerte al pilota di riscaldare la motocicletta nell'area di riscaldamento.

In questo documento, qualsiasi riferimento al genere maschile è fatto esclusivamente per semplicità e si riferisce anche al genere femminile, salvo quando il contesto richieda diversamente.

Tutte le menzioni relative al 2027 e agli anni successivi saranno soggette a convalida finale.

1. CAMPIONATI MONDIALI DI TRIAL FIM E EVENTI CON PREMI

1.1 Definizione di processo

1. Una gara di trial è un evento in cui l'abilità e la costanza dei piloti costituiscono la base dei risultati.
2. All'interno di un **Giro** sono incluse delle Sezioni , **costituite da Collegamenti**, in cui viene osservata e valutata l'abilità del Pilota che le percorre. Inoltre, è fissato un limite di tempo per una parte o per l'intera competizione. L'obiettivo per ciascuna
Il pilota deve accumulare il minor numero possibile di penalità.

1.2 Campionati mondiali FIM e gare premiate

1. Ogni anno, la FIM organizza i Campionati mondiali di trial FIM e il Premio FIM Eventi.
2. I Campionati del Mondo di Trial FIM e le Prove Premiate FIM sono organizzati secondo il Regolamento FIM, Codice Sportivo, Capitolo 30 - "Campionati del Mondo FIM e Prove Premiate".
3. Gli eventi validi per il Campionato del Mondo FIM Trial o per i Premi FIM devono essere menzionati nella loro pubblicità e in tutti i documenti dell'evento, compresa la denominazione ufficiale dell'evento.

Oltre al punto 1.2:

1.2 TrialGP/Trial2/Produttori

Campionati mondiali di trial FIM

4. Campionati del mondo individuali FIM di trial per piloti nelle discipline TrialGP e Trial2.
 - a) Campionato del mondo FIM TrialGP
 - b) Campionato del mondo FIM Trial2
 - c) Campionato mondiale FIM per costruttori di trial
5. Per stabilire la classifica del Campionato del Mondo Costruttori di Trial FIM, verranno presi in considerazione i punti TrialGP e Trial2, come specificato negli articoli "Criteri per i Campionati e i Premi FIM" e "Classifica Finale del Campionato".

Dal 2027: Per la classifica del Campionato Mondiale Costruttori di Trial FIM, i punti assegnati in "TrialGP" e "TrialGP Women" saranno validi ai fini della classifica del Campionato in conformità con gli articoli "Criteri per i Campionati e i Premi FIM" e "Classifica Finale dei Campionati".

Evento.

22. Comprende diverse linee di sezione.

23. Si può proporre un'altra linea, ma non farà parte della classificazione del Trial Vintage Trophy.

1.2 TVMT Trofeo FIM per motociclette d'epoca da trial

24. Il “Trofeo FIM Vintage Trial Motorcycle” è un premio FIM assegnato alla migliore prestazione con una moto da trial d'epoca “autentica” come definita nell’articolo “Motociclette e classi”.

25. Questo evento è incluso nel Trial Vintage Trophy.

26. Comprende le linee di sezione identiche a quelle del Trial Vintage Trophy.

1.3 **Eventi**

1. I Campionati del Mondo di Trial FIM e gli Eventi Premiati devono essere iscritti nel Calendario.
2. Tali eventi devono svolgersi in sedi approvate dalla FIM e conformi al regolamento FIM (vedere il Manuale degli eventi FIM per gli organizzatori delle prove).
3. Devono essere stati ispezionati e omologati da un membro o esperto del CTR, accompagnati da un rappresentante FMNR, in conformità ai requisiti stabiliti dalla FIM.
4. Nessun evento può essere organizzato prima che l'organizzatore abbia ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni legali e queste siano state ratificate dalla FIM.
5. Gli organizzatori, in collaborazione con la FIM, sono responsabili della fornitura di strutture e personale in conformità con il Regolamento FIM per gli organizzatori, al fine di garantire lo svolgimento sicuro, regolare ed efficiente dell'Evento.
6. La validità dell'assicurazione di responsabilità civile deve essere conforme all'art. 110.1.1 del Codice Sportivo relativo ai Campionati del Mondo FIM e agli Eventi a Premi organizzati senza un Promotore.
7. L'evento inizia con le verifiche amministrative/tecniche, ecc...
termina quando si sono verificate tutte le seguenti condizioni:
 - a) I risultati finali sono stati approvati dall'arbitro FIM.
 - b) Tutti i termini per la presentazione di proteste/ricorsi sono scaduti; e
 - c) Tutti i controlli tecnici, sportivi e antidoping sono stati completati.
8. Se viene presentata una protesta, i risultati non diventeranno ufficiali fino a quando non verrà presa una decisione Foto scattata dall'arbitro FIM.
9. Qualora venga presentato un ricorso contro una decisione dell'arbitro FIM, i risultati non diventeranno ufficiali fino a quando la CAI non avrà preso una decisione.
10. Tutti i funzionari, i commissari di gara e il personale medico devono rimanere pienamente operativi all'Evento, a disposizione della Direzione di Gara e/o dell'Arbitro FIM fino alla fine del periodo di protesta/ricorso.

1.4 Formato dell'evento

1. Eventi validi per il Campionato del Mondo di Trial FIM e FIM

I premi includono uno o più:

- Verifiche amministrative e tecniche.
- Visita delle sezioni;
- Esercizio/Riscaldamento;
- Un "Super Test", "Sezione Potenza", "**Super Pole**", "**Finale**", "**Super Finale**" o altre attività secondo il Regolamento supplementare (SR);
- Gare che si svolgono durante uno o due giorni di competizione.
- Cerimonia di premiazione ogni giorno di gara.

Oltre a 1.4

1.4 TDN/WTDN/CTDN

Trial delle Nazioni FIM / Trial delle Nazioni FIM

Donne / FIM Challenge des Nations

2. Un evento valido per il FIM Trial Des Nations comprende:

- ...
- Una cerimonia di apertura;
- ...
- Una giornata di competizione;

1.4 TVT

Trofeo Vintage del FIM Trial

3. Un evento valido per il FIM Trial Vintage Trophy comprende:

- Uno o due giorni di competizione;
- Cerimonia di premiazione per i primi 3 classificati del "FIM Trial Vintage Trophy" e consegna del "FIM Vintage Trial Motorcycle Trophy" al vincitore.

1.5 Campionati FIM e criteri di assegnazione dei premi

1. Saranno prese in considerazione tutte le competizioni organizzate valide per il Campionato del Mondo FIM corrispondente.
2. La classificazione del Campionato del Mondo FIM o del Premio FIM non sarà considerata definitiva fino alla scadenza del periodo di ricorso e fino a quando eventuali proteste e ricorsi presentati non saranno stati oggetto di una decisione e una decisione definitiva non sarà stata adottata dall'organo competente.
3. Il vincitore del Campionato del Mondo FIM di Trial è il pilota che ha ottenuto il maggior numero di punti campionato, indipendentemente dal numero di gare, competizioni o eventi a cui ha partecipato e/o partecipato.
4. Tutti i campioni del mondo individuali FIM devono essere presenti alla cerimonia di premiazione FIM. Cerimonia di consegna dei "Premi FIM".

Oltre a 1,5

Campionato del mondo costruttori di trial FIM 1.5

5. Per partecipare, ogni produttore deve essere in possesso di una licenza di produttore FIM. I punti saranno attribuiti al pilota TrialGP e al pilota Trial2 che rappresentano lo stesso costruttore e che hanno ottenuto il miglior risultato in ogni gara nella rispettiva categoria, in conformità con l'articolo "Risultati della competizione".
La somma dei punti di entrambi i corridori in ogni gara verrà presa in considerazione per la classifica finale.
6. In caso di parità nel Campionato del Mondo Costruttori FIM, per determinare il vincitore del Campionato si applicheranno le stesse condizioni previste per i Piloti.
7. Nel caso in cui un pilota partecipi con motociclette di diversi costruttori, accanto al suo nome nella classifica finale comparirà la marca della motocicletta con cui ha ottenuto il maggior numero di punti.
Tuttavia, il calcolo per il Campionato del Mondo Costruttori FIM rimarrà invariato.

1.5 TDN/WTDN/TDN-IT

Trial FIM delle Nazioni/Trial FIM femminile

des Nations/TDN - Trofeo Internazionale

8. Ciascuna tappa di questo campionato si svolge nell'arco di una giornata di gara. La FIM si riserva il diritto di organizzare queste competizioni in uno o due giorni a seconda delle sedi e delle condizioni. Il numero di giorni del TDN e il relativo calendario preciso saranno annunciati prima dell'inizio di ogni stagione.

9. Solo la FMN può selezionare i corridori della squadra.
10. Le squadre saranno composte da 3 ciclisti.
11. Una squadra di 2 ciclisti può essere accettata alle condizioni descritte nell'articolo "Accettazione delle iscrizioni" - "in aggiunta TDN".
12. Per essere classificata una squadra deve avere un minimo di 2 corridori che terminano la Concorrenza.
13. I corridori di una squadra devono essere in possesso del passaporto del paese che rappresentano, ma possono essere titolari di una licenza rilasciata da qualsiasi FMN.
14. Tuttavia, su richiesta di una CONU e previa accettazione da parte della FIM, una squadra "CONU" può partecipare al "Women's Trial Des Nations" o al "TDN-International Trophy" alle seguenti condizioni:
 - Solo la CONU può selezionare i corridori della squadra.
 - Sarà composta da due o tre piloti, tutti di due o tre nazionalità diverse.
 - Nessuna nazionalità di questi ciclisti è rappresentata da una "nazione" squadra o in un'altra squadra "CONU".

1.5 TDNC Sfida FIM Trial Des Nations

15. Solo la FMN può selezionare i corridori della squadra.
16. Ogni squadra sarà composta da due cavalieri che rappresenteranno entrambi i sessi con:
 - Un pilota maschio della categoria **Junior del Trial3** :
 - a) Nel rispetto degli articoli "Età dei motociclisti" e "Motociclette e Lezioni" della classe **Trial3 Junior** .
 - b) Chi ha partecipato alla **Trial3 Junior** Class o ad altri campionati FIM. NO
 - c) Chi ha occasionalmente partecipato a una gara in un'altra categoria, durante l'anno in corso, quando la categoria **Trial3 Junior** non era inclusa.
 - Una pilota donna della categoria Trial2:
 - a) Nel rispetto degli articoli "Età dei piloti" e "Motociclette e classi" della classe Trial2 Donne.
 - b) che non ha mai partecipato ad un'altra Classe negli ultimi due anni precedenti (N-1 e N-2),

c) Chi ha occasionalmente partecipato a una gara in un'altra classe, durante l'anno in corso, quando la classe Trial2 femminile era non incluso.

17. Per essere classificata, una squadra deve avere 2 corridori che terminano la competizione.

18. I ciclisti di una squadra devono essere in possesso del passaporto del paese che rappresentano.

1.6

Sostieni le gare

1. Durante un Campionato del Mondo FIM Trial e relativo evento a premi, possono essere autorizzate gare di supporto.
2. Tuttavia, queste gare di supporto, così come qualsiasi altra attività come l'uso dei **collegamenti** e/o delle sezioni da parte di motociclette o altri veicoli
Durante l'evento, comprese dimostrazioni o presentazioni, tutto deve essere sempre approvato dalla FIM.
3. L'autorizzazione della FIM non implica né include alcun coinvolgimento e/o responsabilità per queste gare di supporto e/o altre attività che non sono condotte sotto l'autorità e la responsabilità della FIM.
4. La priorità deve essere sempre data al Campionato del Mondo FIM Trial/Premio programma.
5. Se necessario, il direttore di gara può modificare il programma di queste gare aggiuntive e/o altre attività, annullarle o vietare la partecipazione di uno o più corridori.

2. ISCRIZIONI, PILOTI E SQUADRE

2.1 Regolamenti supplementari

1. Il Regolamento Supplementare (RS) deve includere tutte le disposizioni supplementari al Codice Sportivo, al Regolamento delle Prove, comprese le disposizioni pertinenti dei Codici Ambientale, Medico e Antidoping, nonché i dettagli relativi a un particolare Evento. In nessun caso deve modificare il regolamento FIM.
2. Il regolamento integrativo deve essere redatto conformemente al modello standard stabilito dal CTR/FIM.
3. Il regolamento integrativo deve essere pubblicato nelle due lingue ufficiali della FIM e deve essere approvato dalla FMNR e dalla FIM.
4. La bozza elettronica deve essere inviata all'Amministrazione FIM non oltre due mesi prima della data dell'Evento per l'approvazione da parte della FIM. Il Regolamento Supplementare deve essere ratificato dal Responsabile del Campionato FIM e dall'Arbitro FIM.
5. Una volta approvati, la FIM pubblica questi regolamenti sul proprio sito web www.fim-moto.com.
6. Durante l'evento, il regolamento supplementare dovrà essere successivamente ratificato dalla direzione di gara e dall'arbitro FIM.
7. Non è possibile apportare modifiche al Regolamento supplementare dopo la sua entrata in vigore. approvazione da parte della FIM o della FMNR.
8. In circostanze eccezionali, la Direzione di Regata può autorizzare una modifica al Regolamento Supplementare, che dovrà essere convalidata dall'Arbitro FIM. Le modifiche devono essere portate all'attenzione di tutte le persone interessate.

2.2 Accettazione delle iscrizioni

1. Tutte le gare sono valide per il Campionato FIM Trial e per i relativi premi.
2. Per essere iscritti a un Campionato del Mondo FIM o ai Cavalieri Premiati è necessario A:
 - a) soddisfare i seguenti "Criteri di selezione del ciclista".
 - b) essere in possesso dell'apposito Campionato del Mondo di Trial FIM o Licenza premio (vedi art. "Età dei cavalieri");
 - c) essere autorizzato dal proprio FMN; specificando il numero di licenza valido in vigore; In caso di cambio di classe del pilota per una classe di livello tecnico superiore, l'autorizzazione deve includere una dichiarazione

confermando che il Cavaliere “possiede il livello tecnico e sportivo richiesto per partecipare alla Classe (specificare)”. Qualora richiesto, la FMN dovrà anche garantire un certificato medico attestante l' idoneità del Cavaliere a partecipare.

d) aver richiesto l'iscrizione prima della data di chiusura delle iscrizioni;

e) rispettare tutti gli articoli del Regolamento di prova e le altre disposizioni FIM Codici e regolamenti.

3. Tutte le iscrizioni devono essere effettuate almeno 21 giorni prima dell'inizio dell'Evento. Per tutte le iscrizioni effettuate tra 21 giorni e 2 giorni prima del controllo amministrativo dell'Evento, la quota di iscrizione sarà raddoppiata. A partire da 2 giorni prima dell'Evento, non saranno accettate iscrizioni. Le date precise saranno indicate nel Regolamento. Tuttavia, la FIM si riserva il diritto di imporre scadenze di iscrizione diverse in caso di circostanze particolari che lo richiedano, in particolare per gli Eventi all'estero.

4. Tutte le iscrizioni devono essere effettuate tramite il sito www.trialgp-registration.com

5. Per motivi di sicurezza o in caso di forza maggiore, la FIM si riserva il diritto di ritenere che non sia possibile superare un numero massimo di partecipanti durante un Evento e, di conseguenza, di non accettare l'iscrizione di un Pilota.

Questo numero massimo deve essere specificato nel Regolamento di Associazione. La FIM effettuerà una selezione in base ai "Criteri di Selezione per i Piloti" tenendo conto della partecipazione del Pilota a tutto o parte del Campionato, della sua classifica dell'anno precedente e della data di iscrizione del/dei Pilota/i interessato/i. Tale decisione è inappellabile.

6. Per ogni Evento, verrà pubblicato un elenco preliminare dei partecipanti 21 giorni prima dell'Evento. L'elenco definitivo dei partecipanti iscritti verrà pubblicato dopo i controlli amministrativi.

7. Non è possibile apportare modifiche all'iscrizione di un corridore a meno che non presenti una comunicazione scritta. Richiesta motivata presentata alla FIM e accolta.

8. Un cavaliere può competere in una sola categoria durante un evento.

9. Non è possibile apportare modifiche alla classe del pilota durante la stagione, a meno che non presenti una richiesta alla FIM e l'autorizzazione venga concessa.

Oltre a 2.2

I criteri di selezione dei piloti saranno i seguenti:

2.2 TrialGP Campionato mondiale FIM di trial

10. I piloti del TrialGP della stagione precedente avranno la priorità se si iscriveranno all'intero campionato.

11. Il vincitore della stagione precedente di Trial2 avrà anche la priorità se partecipa

l'intero campionato.

12. Le restanti iscrizioni saranno decise evento per evento dalla FIM sulla base dell'articolo precedente.

Per (2027) Il vincitore del Campionato del Mondo Trial2 (2026) deve partecipare automaticamente al Campionato del Mondo TrialGP la stagione successiva.

2.2 Prova 2 Campionato del mondo FIM Trial2

13. I piloti della Trial2 della stagione precedente avranno la priorità se si iscriveranno all'intero campionato.
14. Il vincitore della stagione precedente del **Trial3 Junior** avrà la priorità, a condizione che vengano rispettati gli altri articoli del Regolamento FIM, in particolare l'articolo "Età dei piloti".
15. I piloti del TrialGP della stagione precedente saranno accettati se si iscriveranno all'intero campionato.
16. I piloti preselezionati per il TrialGP con una richiesta accettata dalla FIM, se partecipano all'intero campionato saranno accettati.
17. I piloti rimanenti saranno scelti dalla FIM, qualora partecipino all'intero campionato.
18. Le restanti iscrizioni saranno decise evento per evento dalla FIM.

2.2 Trial3 Junior FIM Trial3 Campionato del mondo junior

19. **Trial3 I piloti junior** della stagione precedente saranno preselezionati tra i quali un è stato deciso il numero massimo e se partecipano all'intero campionato.
20. I piloti rimanenti saranno scelti dalla FIM, qualora partecipino all'intero campionato.
21. Le restanti iscrizioni saranno decise evento per evento dalla FIM.

2.2 TrialGP Donne Campionato mondiale FIM di trial femminile

22. Le atlete del Campionato del Mondo FIM di Trial Femminile della stagione precedente, qualora si iscrivano all'intero campionato, saranno preselezionate.
 23. La vincitrice della stagione precedente del Trial2 Women, qualora si iscriva all'intero campionato, sarà preselezionata nel rispetto degli altri articoli del Regolamento FIM, in particolare dell'articolo "Età dei piloti".
 24. Alcuni corridori saranno scelti dalla FIM, se partecipano all'intero
-

campionato.

25. Le restanti iscrizioni saranno decise evento per evento dalla FIM.

Per (2027) La vincitrice del Campionato del Mondo Trial2 Femminile (2026) deve partecipare automaticamente al Campionato del Mondo TrialGP Femminile la stagione successiva.

2.2 Studio clinico 2 Donne

Campionato del mondo FIM di Trial2 femminile

26. Trial2 Le atlete della stagione precedente, se si iscriveranno all'intero campionato, saranno preselezionate.

27. Le pilote che hanno ottenuto punti nella TrialGP Women della stagione precedente, e che non sono state incluse tra le pilote preselezionate della TrialGP Women, qualora partecipino all'intero campionato, saranno preselezionate.

28. Le pilote preselezionate per il TrialGP femminile, con richiesta accettata dalla FIM, se partecipano all'intero campionato saranno preselezionate.

29. I piloti rimanenti saranno scelti dalla FIM, qualora partecipino all'intero campionato.

30. Le restanti iscrizioni saranno decise evento per evento dalla FIM.

2.2 TDN

FIM Trial Des Nations

31. Le richieste di iscrizione devono essere inviate al più tardi 60 giorni prima dell'Evento. Le iscrizioni ricevute tra 60 e 30 giorni prima dell'Evento saranno accettate ma soggette a una penale. Le iscrizioni si chiuderanno definitivamente 30 giorni prima dell'Evento. Non saranno concesse eccezioni oltre tale termine.

32. Le richieste di iscrizione devono essere presentate dalla Federazione che rappresenta la Nazione, con tutti i dettagli specificati nel modulo di iscrizione ufficiale online disponibile sul sito www.trialgp-registration.com.

33. Ogni FMN può iscrivere una sola squadra nazionale maschile al Campionato del Mondo o al Trofeo Internazionale e una sola squadra nazionale femminile al Trial des Nations femminile.

34. Le prime 5 squadre selezionate nella classifica del Campionato del Mondo FIM TDN dell'anno precedente, e le squadre che avranno presentato una richiesta accettata dalla FIM, saranno tutte inserite nel gruppo del Campionato del Mondo. Tutte le altre squadre formeranno il gruppo del Trofeo Internazionale. La decisione finale sulle richieste delle squadre e sulla composizione dei gruppi spetterà al CTR Bureau.

35. Una squadra rappresentata da un solo pilota partecipante alla classe TrialGP può partecipare alla classe International Trophy previa richiesta e accettazione da parte della FIM.

36. Ogni squadra sarà composta da 3 ciclisti.

-
37. Una squadra di 2 piloti può partecipare previa approvazione del CTR e/o della Direzione di Gara e convalidata dall'Arbitro FIM secondo le motivazioni che giustificano il numero ridotto. La sua classificazione sarà stabilita in conformità all'art. "Risultati della Competizione".
38. Una squadra composta da un solo Rider non può essere accettata indipendentemente dalle condizioni.
39. Solo la FMN può selezionare i corridori della propria squadra.
40. La FIM pubblicherà l'elenco dei piloti/squadre iscritti.
41. Dopo la chiusura delle iscrizioni, le squadre nazionali possono sostituire un corridore solo in caso di infortunio o malattia. L'ufficio CTR deciderà se accettare o meno la sostituzione. La FMN deve presentare un certificato medico al CTR prima dell'evento.
42. Durante la Gara, le Squadre Nazionali possono sostituire un Corridore solo in caso di infortunio o malattia. La Direzione di Gara deciderà se accettare o meno la sostituzione. La FMN deve presentare un certificato medico al CTR nella settimana successiva all'evento. In nessun caso è possibile sostituire un corridore una volta che la squadra ha iniziato la competizione.

2.2 CTDN Sfida FIM Trial Des Nations

43. Solo la FMN può selezionare i corridori della sua squadra con le stesse procedure di per il TDN.
44. Ciascuna sarà composta da due piloti in rappresentanza di entrambi i sessi e in conformità con l'articolo "Criteri per i Campionati e i Premi FIM".

2.2 TVT/TVMT Trofeo FIM Trial Vintage / Motociclismo da Trial Vintage Trofeo

45. Le richieste di iscrizione riguardano esclusivamente i piloti in possesso di una patente di guida valida per la motocicletta corrispondente e che partecipano con una motocicletta di tipo Trial Vintage come definita nell'articolo "Motociclette e classi".
46. I piloti partecipanti al "FIM Vintage Trial Motorcycle Trophy" dovranno aver preventivamente soddisfatto i requisiti di autenticità della propria motocicletta durante i controlli tecnici.

2.3 Patenti di guida

1. I piloti devono essere in possesso di una licenza valida per il Campionato del Mondo di Trial FIM o per i Premi FIM per poter partecipare al Campionato del Mondo di Trial FIM e ai Premi FIM, in conformità con le Norme FIM.

2.4 L'era dei cavalieri

1. Tutti i piloti che partecipano a un Campionato del Mondo di Trial FIM e a un Premio FIM L'evento deve essere di età pari o superiore a quella indicata di seguito al momento del controllo amministrativo dell'evento in questione.

2. Le licenze per il Campionato del Mondo FIM di Trial vengono rilasciate ai piloti solo al raggiungimento dell'età minima indicata di seguito:

a) Campionato del mondo FIM Trial, TrialGP/Trial2: 16 anni

b) Campionato del mondo FIM di trial femminile, TrialGP femminile: 16 anni

c) Campionato mondiale **juniores FIM Trial3** : dai 14 ai 21 anni

Dal 2027: età compresa tra i 16 e i 21 anni

d) Campionato mondiale FIM Trial2 femminile : 14 anni

Dal 2027: 16 anni

e) Campionato del mondo FIM Trial Des Nations: 16 anni

f) FIM Women's Trial Des Nations: 14 anni

Dal 2027: 16 anni

g) FIM Trial Des Nations - Trofeo Internazionale: 14 anni

Dal 2027: 16 anni

h) FIM Trial Des Nations Challenge: dai 14 ai 21 (uomini) e dai 14 per (donne)

A partire dal 2027: età compresa tra 16 e 21 anni (uomini) e dai 16 anni in su (donne).

i) FIM Trial Vintage e trofeo FIM Trial Vintage per motociclisti: guida valida licenza.

3. Il limite per l'età minima decorre dalla data di nascita del Cavaliere e il limite per l'età massima termina alla fine dell'anno solare in cui il Cavaliere raggiunge l'età massima prevista per la categoria in questione.

4. La partecipazione del motociclista è subordinata al rispetto dell'art. "Motociclette e lezioni".

2.5

Quote di iscrizione

Tutte le quote di iscrizione saranno indicate nel sistema di iscrizione online all'indirizzo: www.trialgp-registration.com.

2.6

Mancata partecipazione a un evento

1. I piloti che si iscrivono a una gara del Campionato del Mondo FIM di Trial e che non possono prendervi parte sono soggetti alle disposizioni del Regolamento FIM.
2. Un pilota selezionato o iscritto al Campionato del Mondo FIM o al Premio FIM che non partecipa a una o più gare e non fornisce una motivazione accettabile, sarà soggetto alle sanzioni previste dall'articolo "Sanzioni finanziarie".
3. Il/la FMN di qualsiasi "unico partecipante all'evento" che non informi la FIM e gli organizzatori della propria impossibilità a partecipare entro 24 ore prima dell'inizio dell'evento o che non fornisca una motivazione accettabile, sarà/saranno soggetto/i alle sanzioni previste dall'articolo "Sanzioni finanziarie".
4. Il ciclista presente a un evento che non prende parte alla gara e/o abbandona l'evento deve sempre informare la Direzione di gara dei motivi della sua mancata partecipazione. Qualora il motivo della sua mancata partecipazione sia ritenuto inaccettabile, il ciclista sarà soggetto alle sanzioni previste dall'articolo "Sanzioni pecuniarie".
5. Al ricevimento del rapporto dell'arbitro FIM, l'amministrazione FIM invierà un lettera con la sanzione applicata alla FMN del motociclista.

2.7**Abbigliamento da motociclista**

1. È responsabilità di ogni motociclista selezionare l'abbigliamento appropriato protezione.
2. Questo abbigliamento è obbligatorio e deve essere conforme alla FIM Regolamento tecnico e regolamento FIM sulle procedure di gara.
3. Comprende, a titolo esemplificativo ma non esaustivo: casco, stivali, guanti, indumenti e accessori protettivi come tuta intera, pantaloni lunghi e camicia a maniche lunghe, paraschiena, ginocchiere...
4. Un cavaliere con i capelli lunghi deve legarli e non devono scendere sotto le spalle.
5. L'abbigliamento sopra menzionato deve essere indossato quando si guida la motocicletta e in ogni momento durante la competizione.
6. Si raccomanda di indossare una protezione per gli occhi durante il tragitto sui **treni di collegamento**.
7. Sebbene la FIM approvi determinati materiali, non avalla né garantisce prodotti o produttori specifici.
8. I piloti devono stampare il logo e il numero del Campionato FIM sulle loro magliette/tute. Le linee guida per la grafica saranno fornite dalla FIM a tutti i piloti.

Oltre a 2.7**2,7 TDN****FIM Trial Des Nations**

9. I caschi devono essere dello stesso colore per ogni ciclista della stessa squadra e devono includere, nella combinazione di colori complessiva, i colori della bandiera nazionale, rappresentati da strisce, fasce o altri disegni.
10. Le squadre dovranno stampare le loro maglie nazionali secondo la grafica grafico fornito dalla FIM.

2.8 Abbigliamento per motociclisti / assistenti / team manager / addetti al trasporto dei pettorali

1. Tutti i piloti, gli assistenti, i team manager e i motociclisti con pettorina devono presentarsi con un aspetto pulito e ordinato.
2. Solo le persone vestite in modo appropriato ed espositori dell'autorizzazione valida saranno ammesse nell'area riservata.
3. È vietato indossare abiti inappropriati nel paddock e nelle aree riservate.
4. I piloti devono riservare uno spazio per esporre il proprio numero sulla parte anteriore e posteriore della maglia e/o della tuta da gara.
5. Gli assistenti, il team manager e gli altri motociclisti che indossano il pettorale sono invitati a esporre il logo del Campionato FIM sui propri indumenti.

Oltre al punto 2.8:

2,8 TDN FIM Trial Des Nations

6. Le squadre nazionali sono incoraggiate a fornire abbigliamento tecnico ai propri corridori, assistenti e membri della squadra.
7. Tutti gli indumenti della squadra devono includere, nella combinazione di colori generale, la bandiera nazionale del proprio paese, rappresentata da strisce, fasce o qualsiasi altro disegno appropriato.

2.9 Comportamento e assistenza al motociclista

1. I piloti devono attenersi in ogni momento alle disposizioni del regolamento FIM.
2. Deve conoscere e rispettare il Codice Etico della FIM.
3. Un ciclista non può contestare, né verbalmente né con gesti, una decisione di un ufficiale o di un osservatore di sezione.
4. Deve indossare l'equipaggiamento definito nel Regolamento Tecnico delle Prove FIM.
L'equipaggiamento menzionato deve essere indossato ogni volta che utilizza la sua motocicletta.
5. Durante un evento, un pilota deve sempre tentare di avere successo.
6. Solo il motociclista è autorizzato a guidare o spingere la propria motocicletta sui **collegamenti (salvo casi eccezionali, specificati in un altro articolo)**.
7. I piloti devono essere fisicamente e mentalmente idonei a controllare le proprie motociclette al fine di garantire la sicurezza degli altri piloti, dei membri del team, dei funzionari, degli spettatori e di tutte le altre persone coinvolte nell'evento.
8. I corridori devono segnalare alla Direzione di Gara qualsiasi patologia preesistente o infortunio.
9. In qualsiasi momento durante l'Evento, su richiesta del Direttore Tecnico Capo, i Piloti dovranno presentarsi e/o presentare le proprie motociclette e/o attrezzature per la verifica tecnica.
10. In ogni momento durante l'Evento, un Rider sarà responsabile di mantenere il suo motocicletta conforme alle norme.
11. Al di fuori del paddock, il pilota e la sua motocicletta non devono ricevere assistenza materiale da nessuna persona diversa dal suo assistente.
Fatta eccezione per cibi e/o bevande.
12. Solo il pilota o l'assistente sono autorizzati a tenere la motocicletta del pilota.
13. Durante la visita delle Sezioni, è obbligatorio per i motociclisti indossare il proprio tesserino.
14. Durante la gara, al pilota non sarà consentito accedere a piedi alle sezioni per osservarle prima di percorrerle con la propria motocicletta, salvo diversa indicazione.
15. Non deve modificare la natura delle Sezioni o la segnaletica durante il Evento.
16. In determinati momenti, ai motociclisti potrebbe essere vietato guidare una motocicletta, indipendentemente dal fatto che partecipino o meno all'Evento.
17. I passeggeri devono rispettare i segnali e i cartelli che trasmettono le istruzioni.
18. I ciclisti saranno ritenuti responsabili delle azioni del loro assistente, dei membri della squadra e del loro entourage.

19. Un ciclista e/o un assistente non possono andare nella direzione opposta, uscire o rientrare gli addetti ai collegamenti.
20. È severamente vietato guidare una motocicletta in una Sezione diversa da quando autorizzato dal Capo Osservatore di Sezione.
21. I corridori sono tenuti a partecipare a tutti i briefing con il proprio assistente e con il team manager, essendo a conoscenza di tutte le informazioni e istruzioni impartite.
22. I motociclisti devono percorrere i **tratti di collegamento** in modo responsabile e disciplinato, senza arrecare pericolo agli altri motociclisti, agli assistenti, ai membri del team, agli spettatori e a qualsiasi altra persona presente all'evento. Non devono guidare a velocità eccessiva. Indossare il casco è obbligatorio in ogni momento durante la guida di una motocicletta.
23. È vietato circolare in moto all'interno del paddock in qualsiasi momento, salvo diversa indicazione. Le prove delle motociclette devono essere effettuate esclusivamente nell'area di riscaldamento o di prova durante gli orari prestabiliti.
24. I piloti devono sempre rispettare l'orario e seguire i **collegamenti** indicati quando si recano alle aree di allenamento e riscaldamento.
25. Deve assicurarsi che il suo numero sulla maglia/tuta sia sempre ben visibile durante gli allenamenti e le competizioni.
26. Quando un corridore ha terminato la sua gara, deve nascondere il suo numero in modo che non sia più visibile. Può essere penalizzato se utilizza il suo numero per qualsiasi azione nei vari punti della gara.
27. Qualora una persona utilizzi una maglia/tuta con lo stesso numero di un altro corridore durante la stessa competizione, il corridore, il suo assistente o il suo team manager sono tenuti a informare immediatamente un ufficiale. In caso di inadempienza e/o a seconda delle circostanze, il corridore in questione potrà essere ritenuto responsabile.
28. È necessario che i passeggeri spengano il motore all'interno o all'esterno del corridoio di transito se sono in attesa di superare un tratto.
29. I primi tre piloti della classifica finale di ciascuna categoria dei Campionati e Premi FIM (o altri partecipanti invitati dall'organizzatore e approvati dalla FIM) devono prendere parte alla Cerimonia di Premiazione e alla Conferenza Stampa.
30. Durante la cerimonia di premiazione, un'intervista pubblica o qualsiasi forma di "**celebrazione**", il comportamento dei piloti o degli altri partecipanti deve rispettare i protocolli e le persone presenti; **devono astenersi da qualsiasi gesto che comporti il lancio di liquidi o altri oggetti contro qualsiasi persona, o che possa danneggiarne l'immagine o l'integrità fisica.**
31. Il motociclista non può indossare o utilizzare alcun tipo di dispositivo di comunicazione come

Radio, Bluetooth o qualsiasi altro tipo di materiale di comunicazione sul suo casco o altri supporti.

32. La mancata osservanza di uno qualsiasi dei punti sopra indicati comporterà una sanzione che sarà decisa dall'Arbitro FIM in conformità agli articoli "Punti di penalità", "Sanzioni pecuniarie", "Squalifica".

33. Ulteriori sanzioni possono essere applicate in conformità con il regolamento sportivo della FIM Codice.

2.10 L'Assistente

1. Ogni cavaliere può essere accompagnato da un assistente.
2. Un assistente di gara deve avere almeno 18 anni e possedere un valido tesserino di assistente di gara FIM, di campione del mondo di trial FIM o di vincitore di un premio di trial FIM.
Nel suo paese, verrà accettata una licenza di prova nazionale valida.
3. In caso di infortunio o malattia successivi al Controllo Amministrativo, la Direzione di Gara può accettare o rifiutare la sostituzione di un Assistente.
4. L'assistente non può essere cambiato una volta che il ciclista ha iniziato la gara.
5. L'Assistente deve attenersi in ogni momento a tutti i regolamenti/codici della FIM e a tutti i codici e regolamenti dell'Evento e sollevare la FIM e gli organizzatori da qualsiasi responsabilità.
6. Deve conoscere e rispettare il Codice Etico della FIM.
7. Può utilizzare il suo pettorale in ogni competizione del Campionato del Mondo FIM Trial, previa firma di una dichiarazione in occasione di ogni singolo evento, dopodiché potrà svolgere le funzioni di assistente.
8. Deve accettare tutte le istruzioni dei funzionari e degli osservatori di sezione e seguire tutta la segnaletica e qualsiasi cartello che comunichi istruzioni.
9. Deve indossare lo stesso equipaggiamento del pilota, come definito nel Regolamento Tecnico FIM.
Tale equipaggiamento deve essere indossato ogni volta che guida la sua motocicletta.
10. Gli assistenti devono **certificare di utilizzare la propria motocicletta nel pieno rispetto delle normative vigenti, che la motocicletta sia coperta da un'assicurazione di responsabilità civile verso terzi e di essere in possesso di una patente di guida valida.**
11. **Devono muoversi** in modo responsabile e disciplinato, **in particolare sui tratti di collegamento**, senza creare pericolo per gli altri ciclisti, gli assistenti, i membri del team, gli spettatori e qualsiasi altra persona presente all'evento.
Non devono guidare a velocità eccessiva. Indossare il casco è obbligatorio.
mentre si guida una motocicletta in ogni momento.
12. È vietato circolare in moto all'interno del paddock in qualsiasi momento, salvo diversa indicazione.
Le prove delle motociclette devono essere effettuate esclusivamente nell'area di riscaldamento o di prova durante gli orari prestabiliti.
13. Ad assistenti e membri del team potrebbe essere vietato di guidare una motocicletta, indipendentemente dal fatto che partecipino o meno all'Evento, in determinati momenti.
14. L'assistente sarà ritenuto responsabile delle proprie azioni, individualmente e/o congiuntamente con il suo cavaliere e/o la sua squadra.

15. Durante i controlli amministrativi l'Assistente e il suo Cavaliere devono compilare e firmare un documento in cui si impegnano ad accettare e rispettare tutte le Regole FIM e quelle dell'Evento, e stipulando in particolare che il Cavaliere è responsabile in solido per gli atti dei suoi Assistente, e che il suo Assistente è anche responsabile delle proprie azioni.
16. Gli assistenti devono essere fisicamente e mentalmente idonei a controllare le proprie motociclette al fine di garantire la sicurezza degli altri piloti, dei membri del team, dei funzionari, degli spettatori e di tutte le altre persone coinvolte nell'evento.
17. Gli assistenti devono segnalare alla direzione di gara qualsiasi disturbo medico preesistente o infortunio di cui possano soffrire.
18. In qualsiasi momento durante l'Evento, l'Assistente sarà responsabile del mantenimento della propria motocicletta in buone condizioni e in conformità con i dati del costruttore. La motocicletta deve essere conforme ai requisiti legali nazionali per la circolazione stradale del paese in cui il veicolo è immatricolato, a meno che l'Evento non si svolga su un circuito chiuso.
19. Deve assicurarsi che il numero sul pettorale e/o sul casco siano completamente e permanentemente visibili.
20. Non appena il suo cavaliere avrà terminato la competizione, dovrà togliersi il pettorale e non utilizzarlo più.
21. Non deve mai cedere il proprio pettorale a qualcun altro senza il permesso della Direzione di Gara.
22. Non gli è consentito guidare o spingere la motocicletta di un altro pilota durante la competizione.
23. Non gli è consentito spingere le motociclette dei motociclisti davanti o nella sezione corridoio.
24. Ha il diritto di assistere soltanto il Rider che ha il suo stesso numero lo fa (tranne che al FIM Trial Des Nations).
25. **Dal 2027: fuori dal paddock, non gli è consentito assistere né il suo pilota né alcun altro pilota durante interventi meccanici su una motocicletta.**
26. Durante la competizione l'Assistente non è autorizzato ad entrare nell'Area di osservazione recintata.
Dal 2026: Per tutte le classi classi, l'Assistente è autorizzato a entrare nelle Sezioni durante la Competizione tramite la loro iscrizione, e solo se il suo Cavaliere è su la sua motocicletta e nel momento in cui entra nella sezione. Una minoranza di sezioni può essere designata dalla Direzione di Gara come vietata agli Assistenti al suo interno.
Dal 2027: agli assistenti delle classi Trial3 Junior, Trial2 e Trial2 Women non sarà più consentito l'accesso all'interno delle sezioni.

Un numero maggiore di sezioni sarà inoltre vietato agli assistenti per le classi TrialGP e TrialGP Women.

Dal 2028: nessun assistente sarà autorizzato ad entrare nelle sezioni.

27. Non gli sarà consentito in nessuna circostanza di discutere con il Osservatori.
28. È severamente vietato modificare la natura delle sezioni o la segnaletica durante l'Evento.
29. Gli assistenti possono partecipare al briefing del motociclista.
30. L'assistente deve seguire gli stessi **collegamenti** del cavaliere a meno che non La deviazione è prevista o autorizzata dall'organizzatore.
31. Gli assistenti devono sempre rispettare gli orari indicati e seguire i **collegamenti** specificati quando si recano all'allenamento e al riscaldamento. aree.
32. Deve assicurarsi che la motocicletta venga rifornita nel Paddock e/o solo nell'area di rifornimento ufficiale e solo utilizzando un tappetino ecologico.
33. Non può sostituire un cavaliere durante una cerimonia di premiazione.
34. Al di fuori del paddock, l'assistente e/o la sua motocicletta non riceveranno assistenza materiale. L'assistente potrà ricevere istruzioni dal suo pilota e/o dal team manager, nonché cibo e bevande, in quanto ciò non è considerato assistenza materiale né costituisce un'eccezione.
35. L'assistente non può indossare o utilizzare alcun tipo di dispositivo di comunicazione, come radio, Bluetooth o qualsiasi altro tipo di materiale di comunicazione, sul casco o su altri supporti.
36. La mancata osservanza di uno qualsiasi dei punti sopra indicati comporterà una sanzione che sarà decisa dall'Arbitro FIM in conformità agli articoli "Punti di penalità" e "Sanzioni pecuniarie".
37. Possono essere applicate sanzioni aggiuntive conformemente al Codice Sportivo.

Oltre al punto 2.10:

2.10 TDN/WTDN/TDN-IT/TDNC

Trial FIM delle Nazioni / FIM femminile

Trial Des Nations / FIM Trial Des

Trofeo/Prova internazionale delle nazioni

Sfida delle Nazioni

38. Ogni Nazione è autorizzata a registrare e assegnare un massimo di due Assistenti rispettivamente per una Squadra Maschile e per una Squadra Femminile. Può registrare un solo altro Assistente per una Squadra Challenge Des Nations.
39. In caso di infortunio o malattia e previa presentazione di un certificato medico,

L'Ufficio CTR può accettare la sostituzione di un solo assistente prima dell'evento.

40. In circostanze eccezionali, qualora una squadra non sia in grado di iscrivere un assistente, la Direzione di Gara può accettare che un corridore assista un altro corridore della propria squadra e informerà l'Arbitro FIM, il quale convaliderà la conformità con tale decisione.

2.10 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

41. Un cavaliere non può essere accompagnato da un assistente. Tuttavia può richiederlo Assistenza da parte di un altro ciclista per motivi che egli ritiene di sicurezza in una sezione e in base alle possibilità dell'osservatore di sezione.

2.11 Responsabile del team

1. Tutti i Team Manager devono avere almeno 18 anni e possedere una licenza individuale valida di FIM Trial Assistant o FIM Trial World Championship a proprio nome. Nel proprio paese, è sufficiente una licenza nazionale di trial valida.
2. Ogni squadra può avere al massimo un responsabile di squadra.
3. Per essere un Team Manager del “Produttore”, il Produttore in
La domanda deve essere in possesso di una licenza "FIM Manufacturer".
4. Per essere Team Manager di un “Team FIM”, il team in questione deve essere in possesso di una licenza “FIM Team” e avere almeno 1 pilota iscritto a proprio nome che partecipa all'Evento.
5. La licenza “FIM Trial Team” dà il diritto di usare ufficialmente il nome di la squadra e menzionarli nei risultati.
6. Il Team Manager sarà nominato e designato dal produttore o dal team FIM. Qualsiasi modifica nel corso dell'anno deve essere comunicata.
7. Dovrà registrarsi tramite il sistema di iscrizione online all'indirizzo www.trialgp-registration.com.
8. Durante i controlli amministrativi, il Team Manager deve compilare e firmare un documento prima della chiusura dei controlli amministrativi. Con la firma di questo documento, il Team Manager si impegna ad accettare e rispettare in ogni momento tutte le Regole FIM e quelle dell'Evento, e di conseguenza a sollevare la FIM e l'organizzatore da ogni responsabilità, accettando di essere responsabile delle proprie azioni.
9. Potrà quindi utilizzare il pettorale giallo del Team Manager fornito a condizione che almeno 1 pilota del Costruttore o del “Team FIM” partecipi all'Evento.
10. Ogni Team Manager deve indicare se utilizza una moto da Trial. In questo caso, può utilizzare i **collegamenti** nel rispetto di tutte le altre istruzioni. Dovrà utilizzare la deviazione dal piano o autorizzata dal organizzatore. In ogni caso non può pedalare nella direzione opposta a quella dei **collegamenti** .
11. Deve certificare di utilizzare la propria motocicletta nel pieno rispetto delle normative vigenti, che la motocicletta sia coperta da un'assicurazione di responsabilità civile verso terzi e di essere in possesso di una patente di guida valida.
12. Nel caso in cui il Team Manager utilizzi un altro mezzo di trasporto, gli saranno vietati i **collegamenti** e il suo ruolo sarà limitato all'area circostante le Sezioni.

13. Durante l'Evento, il Team Manager sarà responsabile della propria squadra.
14. Al di fuori del paddock, il Team Manager o la sua motocicletta non riceveranno alcun tipo di assistenza materiale, ad eccezione delle istruzioni impartite dai piloti del suo team e/o dai suoi assistenti.
15. Deve accettare tutte le istruzioni dei funzionari, degli osservatori di sezione e seguire tutta la segnaletica e gli altri segnali che comunicano istruzioni.
16. Deve indossare l'equipaggiamento previsto per il pilota, come definito nel Regolamento Tecnico FIM. Tale equipaggiamento deve essere indossato ogni volta che il pilota guida la sua motocicletta.
17. I team manager devono guidare in modo responsabile e disciplinato.
in particolare sul collegamento, che non costituisce pericolo per gli altri corridori, assistenti, membri della squadra, spettatori e qualsiasi altra persona presenti all'evento. Non devono guidare a velocità eccessiva.
18. È vietato circolare in moto all'interno del paddock in qualsiasi momento, salvo diversa indicazione. Le prove delle motociclette devono essere effettuate esclusivamente nell'area di riscaldamento o di prova durante gli orari prestabiliti.
19. Ai responsabili del team e agli altri membri del team potrebbe essere vietato guidare una motocicletta, indipendentemente dal fatto che partecipino o meno all'Evento, in determinati momenti.
20. Il Team Manager dovrà rispettare l'etica e la sportività e comportarsi in modo esemplare in ogni momento durante l'Evento, nonché negli Eventi ad esso correlati.
21. I Team Manager devono essere fisicamente e mentalmente idonei a controllare le proprie motociclette al fine di garantire la sicurezza degli altri Piloti, dei membri del team, dei funzionari, degli spettatori e di tutte le altre persone coinvolte nell'Evento.
22. Il responsabile della squadra deve segnalare qualsiasi disturbo medico preesistente o infortunio potrebbero dover andare alla Direzione di Gara.
23. In qualsiasi momento durante l'Evento, il Team Manager sarà responsabile di mantenere la propria motocicletta in buone condizioni e conforme ai dati del produttore.
24. Durante la competizione, il Team Manager non è autorizzato ad entrare in **una sezione, né** nell'area recintata. **Gli è consentito accedere ai collegamenti solo in motocicletta.**
25. In nessun caso potrà discutere con la Sezione Osservatori.
26. Non è autorizzato in nessuna circostanza a comunicare con un altro motociclista mentre percorre il tratto.
27. Il Team Manager deve seguire gli stessi **collegamenti** del Rider a meno che non

La deviazione è prevista o autorizzata dall'organizzatore. Non è consentito andare nella direzione opposta, uscire o rientrare nei **collegamenti**.

28. **Non gli è permesso di entrare nel percorso a meno che almeno un cavaliere dalla sua squadra ha iniziato la competizione.**

29. I responsabili delle squadre devono sempre presentarsi agli allenamenti e al riscaldamento negli orari indicati e seguendo i **collegamenti specificati**.

30. Deve assicurarsi che il rifornimento della motocicletta avvenga nel paddock dei piloti e/o nelle aree di rifornimento ufficiali, utilizzando un tappetino ecologico.

31. Dovrà assicurarsi che durante l'evento il pettorale e/o i numeri e/o altre indicazioni (fronte e retro) siano completamente visibili.

32. I team manager possono partecipare al briefing del corridore.

33. Il Team Manager non può indossare o utilizzare alcun tipo di dispositivo di comunicazione, come radio, Bluetooth o qualsiasi altro tipo di materiale di comunicazione, sul casco o su altri supporti.

34. Il mancato rispetto di uno qualsiasi dei punti sopra indicati comporterà una sanzione che sarà decisa dall'Arbitro FIM in conformità agli articoli "Punti di penalità" e "Sanzioni pecuniarie per costruttori e/o squadre/indossatori di pettorina". Egli è responsabile della messa in discussione e/o dell'inefficacia dei diritti e degli obblighi relativi al possesso della sua Licenza FIM.

35. Ulteriori sanzioni possono essere applicate in conformità con il regolamento sportivo della FIM Codice.

Oltre al punto 2.11:

2.11 TDN/TDNC FIM Trial Des Nations / Sfida Trial Des Nations

36. Ogni nazione può avere al massimo un Team Manager TDN. Tuttavia, se il FIM Trial of Nations e il FIM Women's Trial of Nations si svolgono lo stesso giorno, una nazione rappresentata in entrambe le competizioni ha diritto a un Team Manager dedicato a ciascuna squadra. Ogni Team Manager sarà nominato e assegnato alla propria squadra e non potrà assistere l'altra squadra della propria nazione.

37. Una nazione può assegnare un ulteriore Team Manager per assistere una squadra della Trial Des Nations Challenge.

38. Previo consenso dell'Amministrazione FIM al momento dell'iscrizione e/o della Direzione di Gara, un corridore o un assistente può essere il Team Manager della propria squadra ed essere assegnato esclusivamente ad essa.

39. Il Team Manager è nominato dalla FMN della squadra che rappresenta. A tal proposito, e a condizione che la FMN abbia notificato l'amministrazione della FIM (ctr@fim.ch), egli può ~~appresentare~~ rappresentare la sua FMN alle riunioni TrialGP in conformità

con l'articolo "Delegato FMN" senza avere un pettorale "Delegato FMN".

40. Durante l'Evento, il Team Manager sarà responsabile di tutte le questioni riguardanti la propria squadra.

41. I responsabili/assistenti del team devono essere nominati durante la registrazione online sul sito www.trialgp-registration.com. Le modifiche possono essere apportate solo fino alla fine del controllo amministrativo.

42. Il Team Manager rappresenterà il suo team al Controllo Amministrativo.

3. MOTOCICLETTE, CLASSI E ALTRE SPECIFICHE

3.1 Motociclette e Corsi

1. Il Campionato del Mondo FIM di Trial e le relative gare a premi sono aperti alle motociclette come definite nei Regolamenti FIM, Regolamento Tecnico FIM di Trial.
2. Per quanto riguarda i trofei FIM Trial Vintage, le motociclette devono essere conformi all'appendice "FIM Trial Vintage" e al "Trofeo FIM Trial Vintage Motorcycle" elencati nel "Regolamento Tecnico FIM per le Gare di Trial".
3. Tutti i conducenti di età inferiore a 16 anni devono guidare una motocicletta di cilindrata inferiore a 125cc o elettrico con potenza limitata.
4. Campionati e capacità:

Processo FIM Campionato del mondo	TrialGP	> 250cc / 2T e 4T Elettrico
Studio FIM2 Campionato del mondo	Prova 2	ÿ 300cc / 2T e ÿ 350 4T Elettrico
FIM Trial3 Junior Campionato del mondo	Prova 3 Junior	ÿ 125cc o elettrico con potenza limitata
Trial femminile FIM Campionato del mondo	TrialGP Donne	ÿ 125cc / 2T e 4T Elettrico
Trial femminile FIM 2 Campionato del mondo	Prova 2 Donne	ÿ 300cc / 2T e 4T Elettrico ÿ 125cc o elettrico con potenza limitata per – 16 anni
Trial des Nations, Trofeo internazionale, Processo alle donne delle Nazioni	TDN TDN –IT WTDN	Tutte le capacità ÿ 125cc o elettrico con potenza limitata per – 16 anni
Trial Vintage Trophy Moto da trial d'epoca Trofeo	TVT TVMT	Patente di guida valida adeguata alla cilindrata del motocicli.

Qualora i collegamenti utilizzati avvengano su strade pubbliche o in qualsiasi tratto in cui possano essere presenti persone non coinvolte nella Competizione, è esclusiva responsabilità del Pilota o del suo tutore legale assicurarsi che la motocicletta utilizzata sia conforme a tutti i requisiti di legge, sia coperta almeno da un'assicurazione di responsabilità civile verso terzi per il suo specifico utilizzo e che il Pilota sia legalmente autorizzato a guidarla, sia in termini di patente di guida sia in conformità a qualsiasi altro requisito previsto dalle normative applicabili.

Per il 2026: Un'autorizzazione eccezionale valida solo per questa stagione consentirà a un pilota di utilizzare un'altra motocicletta o veicolo esclusivamente per i collegamenti e solo se è legalmente impossibilitato a rispettare i requisiti specificati nel presente articolo. In nessun caso questo può

È consentito l'accesso alle sezioni con motocicletta; solo l'assistente del pilota può spostare la motocicletta nelle vicinanze delle sezioni, se necessario.

La motocicletta utilizzata per la competizione e presentata al controllo tecnico potrà essere utilizzata dal pilota nelle prove di qualificazione e successivamente dall'assistente nelle prove di collegamento.

La presente autorizzazione eccezionale e temporanea, alle condizioni chiaramente definite sopra, prevale sugli articoli che stabiliscono che un motociclista può utilizzare una sola motocicletta.

Specifiche per moto elettrica:

5. Il proprietario di una motocicletta elettrica deve adottare misure di sicurezza relative a il suo utilizzo, in modo da non mettere in pericolo la sicurezza altrui.
6. Il pilota e il suo assistente devono adottare tutte le misure necessarie per garantire che nessuno entri in contatto con la loro motocicletta in nessuna circostanza, in particolare se può rappresentare un pericolo; in caso di ricarica elettrica, sostituzione della batteria, caduta dentro o fuori dalla sezione o qualsiasi altro evento.
7. Lui e/o il suo assistente devono essere sempre in possesso di guanti specifici per poter intervenire da soli e immediatamente sulla motocicletta se necessario, in particolare in caso di caduta in una sezione.

3.2 Utilizzo di una motocicletta, manutenzione e riparazione

1. Durante tutta la durata dell'Evento, il Pilota dovrà utilizzare un solo veicolo motorizzato "fuoristrada", che sarà la sua Moto da Trial, controllata durante le verifiche tecniche.
2. Sarà sua responsabilità avere la propria motocicletta a disposizione per la competizione. In nessun caso l'Organizzatore, la FIM o qualsiasi altro ente potranno essere ritenuti responsabili in caso di impossibilità a disporre della propria motocicletta.
3. Il motociclista deve mantenere la propria motocicletta conforme alle norme.

Dal 2027: solo il pilota può lavorare sulla propria moto al di fuori del paddock.

4. Nel caso in cui una motocicletta presenti un malfunzionamento significativo che ne comprometta la sicurezza (interruttore di arresto, ecc.) o un impatto significativo sull'ambiente circostante (rumore eccessivo, perdita di lubrificanti, ecc.), dovrà essere riparata sul posto e non potrà proseguire il suo percorso sui **collegamenti** o in un Sezione. In caso di irreparabilità sul posto, il pilota verrà squalificato.
5. Durante lo stesso Evento o Competizione, nel caso di impossibilità di partecipare alla successiva Gara di un Evento o di una Competizione con lo stesso

Qualora il telaio e/o il motore della sua motocicletta presentino segni di danneggiamento, il pilota dovrà giustificare la richiesta di modifica indicando alla Direzione Gara le motivazioni, che saranno esclusivamente di natura tecnica/meccanica. Al pilota verrà richiesto di presentare la motocicletta difettosa ai commissari tecnici, i quali decideranno in merito all'irreparabilità del danno. Una nuova motocicletta potrà essere presentata ai commissari tecnici, che ne valuteranno la conformità, la cui approvazione sarà poi convalidata dalla Direzione Gara.

6. La FIM può attribuire condizioni speciali alle motociclette elettriche da trial ai sensi dell'articolo "Energie alternative".
7. La Direzione di Gara può squalificare una motocicletta qualora la sua costruzione o condizione costituisca o possa costituire una fonte di pericolo.

3.3 Numero del motociclista

1. I pettorali dei cavalieri saranno vietati, ad eccezione della Trial Vintage.
2. I piloti devono esporre il proprio numero stampato sulla parte anteriore e posteriore della maglia o della tuta da gara. L'area dedicata al numero deve misurare 200 mm x 200 mm.
3. La FIM fornirà la grafica e le linee guida per i pannelli numerici, che includeranno anche i loghi del campionato; nessun altro disegno o logo sarà accettato in quest'area.
4. I numeri definitivi verranno rilasciati al momento della conferma dell'iscrizione del pilota.
5. Il ciclista deve assicurarsi che i numeri (posteriori e anteriori) siano perfettamente visibili durante gli allenamenti e le competizioni in qualsiasi condizione meteorologica.
6. L'arbitro FIM può negare al pilota il permesso di iniziare la prova se non ha un numero stampato sulla maglia/tuta da gara secondo il modello fornito dalla FIM.

Oltre al punto 3.3:

3.3 TDN/WTDN/TDNC

Trial Des Nations FIM / Trial Des FIM femminile

Sfida delle Nazioni / Trial Des Nations

7. La distribuzione dei numeri sarà basata sulla classifica delle squadre nel FIM Trial Des Nations, nel FIM Women's Trial Des Nations e nel FIM Trial Des Nations Challenge dell'anno precedente.
8. Le squadre stamperanno i loro numeri e l'acronimo del paese sulle loro magliette da ciclismo in conformità con il grafico inviato dalla FIM.

3.3 TVT

Trofeo Vintage del FIM Trial

9. I corridori devono esporre il proprio numero con un pettorale fornito dalla FIM.

3.4 Paddock

1. Le installazioni del Paddock sono quelle definite nel “Manuale dell’evento” di l'organizzatore.
2. Consentono in particolare una buona preparazione e assistenza dei piloti e delle motociclette nel rispetto di tutti gli articoli del presente regolamento e degli altri regolamenti FIM.
3. È vietato detenere o esporre materiale inappropriato.
4. È vietato circolare in motocicletta in qualsiasi momento, salvo diversa indicazione. In tal caso, l'andatura deve essere pari a quella di una persona che cammina.
5. Non sono consentite prove sulle motociclette.

3.5 Area di assistenza - PA2

1. In circostanze eccezionali può essere predisposta un'area di assistenza - PA2.
2. Si tratta essenzialmente di una situazione in cui piloti e motociclette non possono tornare al paddock tra una gara e l'altra. Ad esempio, quando il percorso di gara è distante dal paddock.
3. Questo PA2 sarà necessario ed essenziale per tutti i motociclisti, indipendentemente dalla loro classe. e la cilindrata e l'energia dei loro motori motociclistici.
4. Ciò sarà specificato nel Regolamento supplementare.
5. Può essere autorizzata al massimo 1 “Area di Assistenza – PA2”.
6. Le sue dimensioni devono essere indicate nel Regolamento supplementare, così come eventuali restrizioni all'accesso dei veicoli di assistenza.
7. Le sue strutture saranno limitate.
8. È vietato fare rifornimento al di fuori dell'area di rifornimento allegata al PA2 e definita nell'articolo "Area di rifornimento".

3.6 Area di rifornimento

1. Il rifornimento di tutte le motociclette deve avvenire esclusivamente nel paddock e nelle aree di rifornimento ufficiali, utilizzando un tappetino ecologico per proteggere il terreno.
2. Tuttavia, in casi eccezionali, potrà essere installata un'area di rifornimento qualora ciò si renda necessario ed essenziale per le motociclette, esclusivamente per le motociclette elettriche, oppure per tutte le motociclette, a seguito di una decisione dell'Organizzazione e/o della Direzione di Gara.
3. Il rifornimento al di fuori di queste condizioni comporterà la squalifica del corridore e l'immediato ritiro del pettorale del suo assistente.

-
4. Sarà necessario collegare un'area di rifornimento a un PA2.
 5. Il rifornimento nel Paddock senza l'utilizzo di un tappetino ambientale comporterà una multa come definita nel Codice ambientale.
 6. Il termine "rifornimento" può essere utilizzato anche nel contesto della sostituzione della batteria di una motocicletta elettrica. Tale operazione verrà eseguita in conformità con le specifiche Regole Tecniche di Gara e con le altre informazioni fornite dalla Direzione di Gara.

4. SVOLGIMENTO DELL'EVENTO

4.1 Riunione preliminare di TrialGP

1. Prima dei controlli amministrativi e tecnici, si terrà una riunione preliminare del TrialGP per tutti gli ufficiali dell'evento. Il luogo e l'orario esatto saranno indicati nel programma dell'evento. La versione aggiornata del programma di ciascun evento è disponibile su www.trialgp-noticeboard.com.
2. La riunione sarà organizzata dal responsabile del campionato FIM o, in caso di assenza, dal coordinatore del CTR FIM.
3. Elenco delle persone che parteciperanno alla riunione:
 - Responsabile dei Campionati FIM;
 - FMNR Segretario del Corso;
 - Controllori FIM;
 - Arbitro FIM;
 - Responsabile FMNR;
 - Addetto al servizio di rilevazione presenze/risultati FIM;
 - Esperto FIM di gare di trial d'epoca (gare d'epoca);
 - Rappresentante FIM CTR;
 - Coordinatore FIM CTR;
 - Rappresentante dell'organizzatore (persone responsabili del Paddock, **Collegamenti** e Sezioni);
 - Qualsiasi altra persona richiesta dalla FIM.

4.2 Accesso al paddock

1. Il paddock sarà accessibile nelle condizioni e negli orari indicati e approvato dalla FIM.
2. Devono essere rispettati dai piloti, dalle squadre, dai costruttori e da qualsiasi altra persona coinvolta nella gara o con un pilota.
3. L'eventuale mancato rispetto di tali condizioni e scadenze può comportare l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo "Sanzioni pecuniarie".

4.3 Controlli amministrativi

1. Il pilota iscritto a un evento è tenuto a:

- a) Presentare **la propria** licenza valida del Campionato del Mondo FIM Trial o della licenza FIM Prize secondo l'elenco di validità delle licenze FIM riportato sul **sito web** della FIM. e in tal modo garantirne la validità per il giorno della competizione.
- b) **Attestare l'accuratezza delle informazioni fornite, è sua responsabilità assicurarsi di essere legalmente autorizzato a guidare il**
Dichiara di utilizzare la motocicletta o qualsiasi altro veicolo a due ruote durante i trasferimenti e che la sua motocicletta è destinata a tale utilizzo.
- c) Mettere a disposizione un certificato medico, se necessario.
- d) Fornire la prova di **aver** compilato il modulo di iscrizione ufficiale per la FIM Campionato del mondo di trial o premio FIM.

2. Durante i controlli amministrativi, **dovrà** firmare un modulo di ingresso individuale.

3. Nel caso di una competizione di due giorni, un pilota che non possa partecipare al primo giorno di gara a causa di malattia o **per qualsiasi** altra **condizione** potrà prendere parte al secondo giorno di gara solo a discrezione del **funzionario competente e della** Direzione di Gara.

4. Anche **l'** assistente del motociclista dovrà esibire **la propria** patente valida e firmare **accanto al** nome del motociclista.

5. **Ciascun** Team Manager dovrà inoltre esibire la propria licenza valida e firmare sotto il nome del/dei proprio/i corridore/i.

6. I delegati della FMN dovranno firmare il verbale di impegno.

4.4 Verifiche tecniche

1. Tutti i piloti devono osservare le procedure di verifica tecnica come descritto nel Regolamento Tecnico di Gara FIM.

2. Il pilota e/o il suo assistente e/o il suo team manager devono presentare la motocicletta del pilota alle verifiche tecniche. La motocicletta deve essere conforme al regolamento tecnico di gara FIM.

3. Prima dell'allenamento, deve essere effettuata un'ispezione tecnica secondo la procedura e il calendario previsti dal Regolamento FIM e/o dal Regolamento Supplementare dell'Evento.

4. In ogni momento durante l'Evento, un Rider sarà responsabile di mantenere il suo motocicletta conforme alle norme.

5. Il pilota, il suo assistente o il team manager firmeranno il modulo di verifica tecnica certificando che le parti sono state contrassegnate correttamente e

controllato.

6. Quanto previsto dall'articolo precedente è possibile solo tra le diverse fasi dell'evento, ovvero i controlli tecnici, le prove e la/le gara/e. Non è possibile apportare modifiche durante una gara.

7. In ogni momento durante l'Evento:

a) Su richiesta dei commissari tecnici o del direttore tecnico della FIM, il pilota e/o il suo meccanico e/o il suo team manager devono presentarsi per sottoporre la propria motocicletta e/o attrezzatura all'ispezione tecnica;

b) Il motociclista sarà responsabile della manutenzione della sua moto e/o attrezzature conformi alle normative;

Oltre al punto 4.4:

4.4 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / Motociclismo da Trial Vintage

Trofeo

8. Oltre al regolamento tecnico FIM, la motocicletta di ciascun pilota deve essere conforme agli allegati specifici del "Trofeo FIM Trial Vintage" e del "Trofeo FIM Trial Vintage Motorcycle".

9. Un esperto di prove su auto d'epoca può assistere nei controlli tecnici.

4.4.1

Energie alternative

1. L'utilizzo di energie alternative come i biocarburanti, l'idrogeno o l'elettricità, purché non siano più nocive per l'ambiente, deve essere incoraggiato nel rispetto del regolamento tecnico della sperimentazione.

4.5 Esercizio / Riscaldamento

1. Un'area di pratica deve essere aperta negli orari pubblicati nel Supplemento Regolamenti.
2. Le sue caratteristiche devono corrispondere alle sezioni utilizzate nell'evento.
3. Una volta iniziato l'evento, è vietato allenarsi al di fuori degli orari indicati nel programma e/o allenarsi in luoghi diversi dall'area di allenamento.
4. È vietato allestire settori per l'evento in quest'area a meno che il settore non sia già stato delimitato e recintato per impedire l'accesso ai ciclisti.
5. Il giorno prima del primo giorno di gara, ogni cavaliere deve rispettare l'ubicazione e l'orario specificati per accedere all'area di allenamento relativa alla propria categoria.
6. La pratica non è obbligatoria e non viene presa in considerazione nella classificazione dei Cavalieri.
7. È obbligatorio per i piloti indossare il casco e rispettare gli altri requisiti di abbigliamento specificati nell'Appendice del Regolamento Tecnico di Prova quando si trovano nell'area di prova.
8. Potrebbe essere disponibile un'area di riscaldamento separata o l'utilizzo dell'area di allenamento a scopo di riscaldamento. Quest'area sarà aperta a tutti i piloti che avranno preso il via alla competizione.
9. La mancata osservanza di uno qualsiasi dei punti sopra indicati comporterà una sanzione che sarà decisa dall'Arbitro FIM in conformità agli articoli "Punti di penalità", "Sanzioni pecuniarie", "Squalifica".

4.6 Visita delle Sezioni

1. L'organizzatore deve pianificare una visita delle sezioni per i corridori, gli assistenti e i team manager, secondo un orario prestabilito.
Questo orario sarà affisso in bacheca. La visita delle Sezioni si svolge normalmente il giorno prima del primo giorno di gara e non è obbligatoria.
2. Le motociclette non sono ammesse all'interno della Sezione. L'uso sui **collegamenti** o meno verrà menzionato nel SR dell'Evento.
3. Ai corridori, ai rispettivi assistenti e al team manager è consentito l'ingresso all'interno delle Sezioni e/o dell'Involucro della Sezione.
4. I ciclisti dovranno essere identificati con il loro pass, gli assistenti e il team manager devono indossare il bavaglino.
5. Qualsiasi altra persona interessata alla prestazione di un pilota che entri in una Sezione e/o in un Recinto di Sezione può incorrere in una penalità di 20 punti per il pilota e/o in una possibile sanzione pecuniaria fino a 500 euro.
6. Un ciclista, un assistente o un team manager trovato all'interno delle sezioni al di fuori dell'orario di visita specificato nel programma, sarà soggetto a una penalità di 20 punti e/o a una sanzione pecuniaria di 500 euro.

Oltre al punto 4.6:

4.6 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / Motociclismo da Trial Vintage

Trofeo

7. Le visite alle Sezioni non sono autorizzate per il "FIM Trial Vintage Trophy" e il "Trofeo FIM Trial Vintage Motorcycle".

4.7 **Riunione informativa con gli osservatori capo della sezione.**

1. È obbligatorio un briefing con ciascun Capo Osservatore di Sezione, che si terrà secondo gli orari prestabiliti e comunicati nel calendario ufficiale, generalmente il giorno prima del primo giorno di gara.
2. Questo briefing sarà deciso e presieduto dall'arbitro FIM in collaborazione con il CTRS e il responsabile del corso.
3. Non sarà consentita alcuna possibilità di discutere il regolamento del processo. Lo scopo è quello di fornire informazioni e indicazioni.
4. È responsabilità di ciascun osservatore capo conoscere le specifiche del Regolamento FIM sulle prove e seguire tutte le istruzioni pubblicate.
5. È possibile spiegare qualsiasi situazione particolare o “caso pratico”.
6. Al termine della sezione, la FIM organizzerà un briefing con gli operatori dei tablet.

4.8 **Riunione informativa con i motociclisti**

1. Se ritenuto necessario, potrà essere tenuto un briefing con i piloti. Di solito si svolgerà prima del primo giorno di gara; l'orario esatto sarà indicato nel programma.
2. Questo briefing sarà deciso e presieduto congiuntamente dal responsabile del campionato FIM e dall'arbitro FIM; i membri della direzione di gara sono invitati a partecipare al briefing insieme ai piloti.
3. I piloti che partecipano all'evento devono presenziare al briefing; anche i loro assistenti, i team manager dei costruttori e i team manager della FIM possono partecipare al briefing.
4. Durante questo briefing, potranno essere fornite informazioni riguardanti i **referenti**, le sezioni, la sicurezza e qualsiasi altra questione relativa all'evento.
5. Non sarà consentita alcuna possibilità di discutere il regolamento della sperimentazione. Lo scopo è quello di fornire informazioni e indicazioni.
6. È responsabilità di ogni ciclista e di ogni squadra partecipare al briefing, essere a conoscenza di tutte le informazioni fornite e seguire tutte le istruzioni pubblicate.

4.9 Sessione di autografi

1. La FIM potrebbe organizzare sessioni di autografi.
2. Gli orari e la loro durata saranno indicati nell'orario ufficiale.
3. La FIM può chiedere a tutti i corridori o a un gruppo designato di partecipare.
4. Qualora ai ciclisti venga richiesto di partecipare a una sessione, la loro partecipazione è obbligatoria.
5. In caso di mancata comparizione di un cavaliere, potrebbe essere applicata una sanzione pecuniaria applicato.

4.10 Presentazione

1. Durante l'evento potrebbe essere organizzata una presentazione dei ciclisti.
2. Questa presentazione sarà obbligatoria e ulteriori informazioni saranno fornite dalla FIM.

Oltre al punto 4.10:

4.10 TDN/TDN-IT/TDNC

Trial Des Nations FIM / Trial Des FIM femminile

Sfida delle Nazioni / Trial Des Nations

3. Durante l'evento potrebbe essere organizzata una cerimonia di apertura per tutte le squadre iscritte al Trial Des Nations, al Women's Trial Des Nations e al Trial Des Nations Challenge. Ulteriori informazioni saranno fornite dalla FIM.
4. Possono partecipare solo i corridori e il team manager di ciascuna squadra.
5. Il programma e gli altri dettagli della Cerimonia di Apertura devono essere indicati nel Regolamento Supplementare dell'Evento.
6. Nel caso di mancata comparizione di un corridore e/o di un team manager da parte di un Squadra, una sanzione finanziaria.

4.11 Collegamenti

1. I **collegamenti** devono essere in una sola direzione. Se, in casi eccezionali circostanze, traffico a doppio senso o utilizzo dello stesso percorso del pubblico è In caso di necessità, l'organizzatore deve predisporre misure di sicurezza specifiche. Deve garantire la presenza costante di funzionari durante tutta la competizione in determinati punti di **collegamento** e, se necessario,
2. Deve essere possibile per i piloti, gli assistenti o i team manager completare i **collegamenti** (dal podio al paddock, poi a tutte le sezioni) e ritorno) senza l'uso di strade pubbliche (a meno che non siano chiuse al traffico generale con il permesso delle autorità e sorvegliate da polizia o funzionari).
3. Durante la visita delle sezioni, i **collegamenti** non possono essere utilizzati su un Motocicletta o qualsiasi altro veicolo a motore, e solo persone a piedi, in bicicletta o in bicicletta elettrica possono utilizzarlo.
4. Il giorno della gara, i **corridoi di collegamento** devono essere utilizzati esclusivamente per spostarsi dal podio di partenza all'area prove/riscaldamento, quindi alle sezioni n. 1, 2, ecc. in ordine numerico. In nessun caso un pilota, un assistente o un team manager può "abbandonare" i **corridoi di collegamento** e/o non utilizzarli nell'ordine previsto, nemmeno per recarsi al paddock se questo è adiacente ai **corridoi**.
5. In caso di forza maggiore, per motivi di sicurezza o per necessità, la Direzione di gara, con l'accettazione e la responsabilità dell'organizzatore, può modificare i **collegamenti**.
6. È possibile organizzare una visita dei **referenti** con il motociclista secondo un orario prestabilito che verrà comunicato nel calendario ufficiale.

4.11.1 Distanza

1. La **lunghezza totale dei collegamenti** non supererà i 20 km.
2. Nel caso di due giorni di gara, verranno utilizzati gli stessi **collegamenti** per entrambi i giorni.

Oltre al punto 4.11.1:

4.11.1 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

3. **Tutti i collegamenti che formano un giro** saranno pubblicati nel SR.

4.11.2 Valutazione del corso

1. I **punti di collegamento** devono essere contrassegnati da frecce direzionali.
2. La freccia direzionale indica ai ciclisti, agli assistenti o ai responsabili di squadra i **referenti** da seguire.
3. Tutte le frecce devono essere realizzate in materiale impermeabile.
4. La marcatura **dei collegamenti** deve essere completata prima della visita del
Sezioni a cura dei ciclisti.

4.12 Sezioni

1. L'accesso a una sezione è vietato in qualsiasi momento e a qualsiasi persona, ad eccezione di quelle menzionate in altri articoli del presente regolamento e alle condizioni specificate.
2. Le prove su motocicletta non possono essere effettuate da persone diverse dal CTRS, a condizione che la FIM/l'organizzatore ne abbia stabilito i perimetri e/o li abbia resi visibili mediante apposita segnaletica. Fatta eccezione per quanto previsto al punto **11** del presente articolo.
3. Ciascuna sezione dovrà essere completamente indipendente dalle altre sezioni e facilmente modificabile in base alle condizioni meteorologiche.
4. Ogni sezione deve essere dotata di cartelli che indichino chiaramente l'inizio e la fine della sezione. Ciascuna sezione deve inoltre essere numerata in ordine consecutivo.
5. La marcatura delle sezioni deve essere completata prima della visita delle sezioni da parte della Direzione di Gara/della visita delle sezioni da parte dei corridori.
6. I "cancelli" saranno posizionati in tutti i punti in cui la larghezza del tratto si riduce. Ogni cancello deve essere segnalato a destra e a sinistra da 2 frecce dello stesso colore. La distanza minima tra queste "frecce" è di 120 cm, ma può essere ridotta a 60 cm in determinate condizioni che lo richiedano. I cavalieri devono seguire i cancelli del colore corrispondente alla loro categoria.
7. I cancelli della competizione saranno:
 - Rosso per il Campionato del Mondo FIM di Trial "TrialGP";
 - Blu per il Campionato del Mondo FIM Trial2 "Trial2";
 - Verde per il Campionato del Mondo Junior FIM **Trial3 "Trial3 Junior"**;
 - Viola per il Campionato del Mondo Femminile "TrialGP Women";
 - Giallo per il **Campionato** mondiale femminile "Trial2 Women";
 - Rosso per il FIM Trial Des Nations;
 - Trofeo Blu per il FIM Trial Des Nations - Trofeo Internazionale;
 - Viola per il Trial des Nations femminile FIM;
 - Verde per gli uomini e giallo per le donne partecipanti al Trial des Nations Sfida.
8. I cavalieri devono passare tra ogni coppia di porte della loro classe solo nella direzione indicata dalle frecce.

9. I nastri servono a delimitare il perimetro della Sezione e dell'area recintata. In determinate circostanze possono fungere da limiti interni alla Sezione per i piloti e le loro motociclette durante le loro evoluzioni. La distanza tra i nastri dovrebbe essere generalmente di 2 metri, ma in alcune circostanze può essere richiesta una distanza minima di 80 cm tra due nastri. Nel caso in cui questi nastri riguardino una singola classe, si raccomanda che abbiano lo stesso colore delle frecce di quella classe.
10. Qualora un cancello/nastro/segnalatore o paletto risulti rotto, rimosso o danneggiato, dovrà essere sostituito prima che il successivo cavaliere entri nella sezione. Il direttore di gara dovrà assicurarsi che in ogni sezione sia disponibile una scorta aggiuntiva di nastro/cancelli e attrezzature.
11. Per finalità televisive e su richiesta del responsabile del Campionato FIM, la FIM e/o la Direzione di Gara possono autorizzare la presenza di una persona in motocicletta all'interno di una sezione o di una parte di essa, al più tardi il giorno precedente l'Evento, limitatamente a un massimo di quattro sezioni. Il nome della persona e le sezioni selezionate devono essere comunicati ufficialmente.
- In nessun caso questa persona può essere un concorrente partecipante all'Evento.

Oltre al punto 4.12:

4.12 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

12. Il colore dei cancelli verrà specificato durante i controlli amministrativi per i “Premi FIM Vintage Trial” e il “Trofeo FIM Vintage Trial Motorcycle”.
13. Sarà identico per entrambi i trofei. Nel caso di un percorso diverso proposto, ma non incluso nella classificazione dei trofei FIM Vintage Trial, i cancelli saranno di colori diversi.

4.12.1 Sicurezza e livello delle sezioni

1. Prima dell'evento, la Direzione di gara ha tutti i poteri per la convalida di Sezioni.
2. **I membri della Direzione di Gara** prenderanno una decisione in merito al livello di difficoltà, alla sicurezza e alla lunghezza di tutte le Sezioni. La loro decisione è definitiva e tutte le modifiche devono essere apportate immediatamente.
3. In caso di forza maggiore o qualora si ritenga che una sezione sia troppo difficile e/o pericolosa e che le condizioni non consentano modifiche, essa potrà essere annullata.
4. Per la convalida dei risultati, ogni pilota di ciascuna classe/categoria deve percorrere almeno la metà più una delle sezioni previste.

4.12.2 Accettazione delle sezioni da parte dei ciclisti

1. Dopo la visita delle sezioni, se uno o più corridori ritengono che uno o più tracciati siano troppo difficili o pericolosi, devono obbligatoriamente informare la Direzione di Gara. L'assenza di segnalazioni da parte di un corridore equivale all'accettazione delle stesse.
2. Modifiche al tracciato possono essere discusse e prese in considerazione, in particolare per motivi di sicurezza. La loro convalida o invalidazione sarà considerata come accettata e qualsiasi tentativo di attraversare una Sezione o un ostacolo costituisce accettazione da parte del Ciclista.
3. Questa accettazione costituisce un impegno da parte del Cavaliere a "Difendere il suo probabilità".
4. Una volta che i corridori hanno accettato il tracciato, la Direzione di Gara può autorizzare delle modifiche.

4.12.3 Numero di sezioni

1. Il numero di sezioni per tutti i campionati e premi è **normalmente** di 12 per gara, a meno che la direzione di gara non decida diversamente. Ogni giornata di gara prevede 2 gare , **ma formati alternativi possono essere decisi a seconda delle classi.**
2. Le sezioni devono essere sempre percorse in ordine numerico, salvo nei casi indicati nell'articolo "Trasferimenti". **A seconda del formato, le** sezioni potrebbero essere percorse in un ordine diverso, **secondo le indicazioni fornite dalla** Direzione di Gara. Solo la Direzione di Gara può autorizzare una modifica dell'ordine numerico delle sezioni.

Oltre al punto 4.12.3:
4.12.3 TDN/WTDN/TDNC
Trial Des Nations FIM / Trial Des FIM femminile
Sfida Nazioni/Trial Des Nations

3. Il numero delle sezioni sarà 15 con 2 giri. Ogni giornata di gara consisterà in un totale di 30 sezioni, salvo diversa decisione della Direzione di Gara.

4.12.3 TVT/TVMT
Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage
Trofeo motociclistico

4. Il numero di sezioni e giri sarà specificato nel SR.

4.12.4 Modifica o cancellazione delle sezioni

1. Qualora, durante la gara, una sezione venga modificata per qualsiasi motivo, prima, durante o dopo il passaggio di uno o più corridori della stessa classe, la Direzione di Gara deciderà se tale modifica consentirà o meno di convalidare i risultati di tutti i corridori di questa classe in tale sezione e, di conseguenza, deciderà se modificare o meno tale sezione per la gara in corso e/o per la successiva.
2. Qualora, durante la Gara, si renda necessario abbandonare una Sezione per "forza maggiore" prima che tutti i Piloti l'abbiano percorsa, nessun Pilota sarà penalizzato in quella Sezione. Se vi sono Piloti in coda per questa Sezione, la coda dovrà essere riformata nello stesso ordine nella Sezione successiva. Il tempo totale della Prova non sarà modificato nel caso in cui una Sezione venga abbandonata durante la Gara.
3. Le sezioni possono essere modificate durante la stessa gara o competizione da gara a gara Direzione.
4. Le informazioni relative alle sezioni modificate possono essere comunicate ai corridori, ma tutti i corridori devono assicurarsi di conoscere il tracciato della sezione indipendentemente dal giorno della gara o del giro.

4.12.5 Osservazione in una sezione

1. Le sezioni sono controllate dagli osservatori di sezione presenti.
2. Prima della partenza di un corridore nella competizione:
 - L'accesso alle Sezioni deve essere conforme all'art. "Visita delle Sezioni".
3. Tra la partenza di un corridore nella gara e il suo arrivo:
 - a) In nessun momento il corridore può accedere all'interno della Sezione. A seconda della Gara dello stesso Evento, salvo diversa indicazione nel Regolamento di Gara e/o dalla Direzione di Gara.
 - b) Agli assistenti non è consentito entrare nel recinto. Potranno accedere all'interno della sezione contemporaneamente al loro cavaliere quando

quest'ultimo passa l'ingresso della sezione con la sua motocicletta.

4. Accesso alla sezione:

- Si considera che una motocicletta sia entrata in una sezione dal momento in cui il perno della ruota anteriore ha superato la linea fittizia tra i due cartelli "Inizio sezione". La ruota anteriore deve sempre precedere la ruota posteriore.

5. Uscita dalla sezione:

- Si considera che una motocicletta abbia lasciato il tratto dal momento in cui il perno della ruota anteriore ha superato la linea immaginaria tra i due cartelli "fine tratto". La ruota anteriore deve sempre precedere la ruota posteriore.

6. Abbandonare la Sezione prima della "fine della Sezione":

- Il cavaliere che non supera una sezione deve abbandonare la sezione secondo le indicazioni dell'osservatore.
- Se le condizioni lo consentono, il capo osservatore di sezione può permettere al ciclista di continuare a percorrere la stessa sezione anche dopo essere stato bocciato.

7. Ostruzione:

- a) Si considera che si sia verificata un'ostruzione quando un ciclista, mentre tenta di percorrere una sezione osservata, viene impedito di effettuare un tentativo in buona fede a causa di un'ostruzione non autorizzata. Qualora un ciclista dichiari di aver subito un'ostruzione, solo il capo osservatore della sezione può, a sua discrezione, autorizzare la ripetizione della sezione. La decisione del capo osservatore della sezione è definitiva in merito all'autorizzazione della ripetizione.
- b) Qualora venga concessa una nuova corsa, il Rider dovrà completare l'intero Sezione.
- c) Eventuali punti di penalità persi prima del punto di ostruzione durante il tentativo originale rimarranno validi. Tali penalità verranno aggiunte a eventuali nuove penalità perse durante la ripetizione, dal punto di ostruzione fino alla fine della sezione.

4.12.6 Corridoio di sezione

1. Un "corridoio d'ingresso" dovrà essere predisposto immediatamente prima dei cartelli "Inizio sezione" di ciascuna sezione. Esso sarà controllato da un osservatore di sezione.
2. Il "corridoio d'ingresso" deve consentire ad almeno due motociclisti, quando sono pronti ad accedere alle sezioni, di attendere in coda con le proprie motociclette.
3. Per entrare in un corridoio, la priorità viene data a un motociclista rispetto a un altro tenendo conto della seguente regola:
 - a) Un pilota della 1a gara ha la priorità su un pilota della sua seconda Gara.
 - b) Ciò nel rispetto dell'art. "Comportamento del motociclista e assistenza";
 - c) L'assistente non deve mai intervenire in questa situazione.
4. Subito dopo i pannelli di "fine sezione" di ciascuna sezione deve essere creato un "corridoio di uscita", controllato da un osservatore di sezione.
5. Questo "corridoio di uscita" deve consentire al motociclista di uscire dalla sezione senza ostruzione e avere uno spazio libero per registrare il suo punteggio.

4.12.7 Sezione di delimitazione

1. All'esterno del perimetro della sezione, dall'inizio del "corridoio d'ingresso" fino alla fine del "corridoio d'uscita", deve essere predisposta un'area recintata. Tale area può essere controllata da un funzionario e/o da un osservatore di sezione. Il confine esterno di questa area recintata deve essere delimitato con nastro adesivo, in modo da fungere da "barriera" tra i lavoratori e il pubblico.
2. Solo i piloti, i membri della Direzione di Gara, l'arbitro FIM e la stampa sono autorizzati ad accedere al perimetro della sezione.

4.12.8 Contenitore per operatore tablet

1. All'esterno del perimetro della sezione, in corrispondenza dell'uscita della stessa, deve essere predisposta una postazione per l'operatore del tablet.
2. è obbligatorio per i motociclisti visitare l'operatore in questo recinto per di presentare il proprio tag all'operatore del tablet.
3. L'operatore del tablet deve essere presente nell'area di gara in ogni momento. Inserirà il punteggio del ciclista nel tablet dopo la presentazione del suo badge.

4.13 Sezioni di velocità

- 1. Durante gli eventi possono essere organizzate sezioni di velocità in conformità con le informazioni e i programmi indicati nel regolamento supplementare dell'evento.**
- 2. Queste sezioni sono obbligatorie per le classi o i gruppi di motociclisti specificato.**

4.13.1 Il "Super test"

1. Prima di una competizione **deve** essere organizzata una sezione Super Test in conformità con le informazioni e il programma indicati nel Regolamento dell'evento.
2. Per le altre classi o i piloti non partecipanti, si applicano gli altri articoli del presente regolamento. Si applicano le normative.
3. Tuttavia, qualora un Pilota si trovi ad affrontare un caso di forza maggiore relativo alla propria motocicletta, a condizioni di salute o a qualsiasi altra situazione ritenuta tale dalla Direzione di Gara, il Pilota può richiedere la partecipazione alla Competizione. La Direzione di Gara deciderà in merito all'eventuale partecipazione del Pilota e tale decisione sarà definitiva, senza possibilità di appello da parte del Pilota, del Team o del Costruttore.
4. Il programma preciso verrà confermato dalla Direzione di Gara.
5. L'ordine di partenza per questa sezione sarà determinato in base all'articolo "Procedura di partenza".
6. La classificazione **sarà applicata in conformità all'articolo "Punti di penalità per errori in una sezione durante una gara o competizione" e all'articolo "Parità"**.
7. Il pilota con il punteggio più alto partirà dopo gli altri nel seguente Concorrenza.
8. In assenza di una Classificazione, il/i corridore/i partiranno prima degli altri Cavalieri.
9. Se più piloti non sono classificati, si procederà a un sorteggio tra di loro.
10. In caso di malfunzionamento, si applicheranno gli altri articoli pertinenti.

4.13.2 Il "Super Palo"

- 1. Un "Super Palo" deve essere organizzato secondo le disposizioni informazioni indicate nel Regolamento Supplementare dell'Evento.**
- 2. Si svolge all'inizio della finale.**
- 3. È obbligatorio per le classi indicate e/o per i gruppi selezionati**

dei cavalieri.

4. **Questa sezione determina l'ordine di partenza dei piloti per la finale. Il pilota con il punteggio più alto partirà dopo gli altri piloti nella finale.**
5. **L'ordine di partenza per questa sezione sarà quello della gara precedente.**
6. **La classificazione deve essere effettuata in conformità all'articolo “Punti di penalità per errori in una sezione durante una gara o competizione” (in aggiunta) e all'articolo “Parità”.**

4.13.3 La “Sezione Potenza”

1. Una “Sezione Power” può essere organizzata al termine di una Competizione secondo le informazioni specificate nel Regolamento dell'Evento.
2. Di norma si svolge immediatamente dopo la fine della competizione.
3. È obbligatorio per le classi specificate e/o per i gruppi di motociclisti selezionati in base alla loro posizione in classifica nella competizione.
4. Questa sezione non contribuisce alla classifica della competizione **e riguarda solo** i piloti selezionati **per partecipare.**
5. Il calendario preciso sarà confermato dalla Direzione di Gara.
6. L'ordine di partenza per questa sezione sarà identico all'inizio della Concorrenza.
7. La classifica **sarà stilata in conformità all'articolo “Punti di penalità per errori in una sezione durante una gara o competizione” (in aggiunta) e all'articolo “Parità”.** In caso di parità tra due o più corridori, verrà dichiarato vincitore il corridore che ha completato la sezione nel minor tempo.
8. Se due o più piloti falliscono, il pilota che è partito prima sarà dichiarato il vincitore.
9. In caso di malfunzionamento, la Direzione di Gara può decidere di annullare questa Sezione.

4.13.4 La “Finale” e/o la “Super Finale”

1. **Una Finale e una Super Finale devono essere organizzate durante la Competizione in conformità con le informazioni e il programma indicati nel Regolamento dell'Evento. Per una o più Classi predefinite, una serie limitata di Sezioni costituirà una Finale e/o una Super Finale, in sostituzione della Gara 2.**
2. **In questo caso, tutti i piloti della Classe inizieranno una serie limitata di Sezioni per la finale.**

-
- 3. L'ordine di partenza della finale seguirà l'ordine inverso della classifica della Super Pole.**
 - 4. Al termine della finale verrà stilata una classifica.**
 - 5. I corridori dal 6° al 15° posto saranno classificati e riceveranno il premio corrispondenti punti di campionato.**
 - 6. I 5 migliori piloti saranno selezionati e daranno inizio a una serie di sezioni che costituiranno la Super Finale.**
 - 7. L'ordine di partenza della Super Finale seguirà l'ordine inverso di la Classificazione della Finale.**
 - 8. Le partenze avverranno in formato "Play-Off", il che significa che tutti e 5 i piloti partiranno con 0 punti.**
 - 9. Al termine della Super Finale verrà stilata una classifica.**
 - 10. I corridori dal 1° al 5° posto saranno classificati e riceveranno il premio corrispondenti punti di campionato.**
 - 11. Un pilota qualificato per la Super Finale che non riesce a terminarla a causa di un problema conserverà il vantaggio del suo risultato finale e verrà classificato ultimo nella Super Finale.**

4.14 Controllo del tempo e indennità

4.14.1 Controllo del tempo

1. Tutti gli orari saranno espressi in ore, minuti e secondi.
2. Per registrare l'inizio e la fine verrà utilizzato un sistema elettronico di controllo del tempo del ciclista al punto di controllo del tempo (TC).
3. Controlli temporali:
 - a) TC01 - Partenza della Gara 1 (Partenza dal Podio)
 - b) Facoltativo: TCi (x) – Uno o più tempi intermedi registrati al fine di una sezione.
 - c) TC12 - Arrivo della Gara 1 (Sezione 12, Podio o altro)
 - d) TC13 - Partenza della Gara 2 (Partenza dal Podio)
 - e) Facoltativo **anche per la Finale e la Super Finale**: TCi (x)- **TCF(x)- TCsf(x)**
– Uno o più tempi intermedi registrati al termine di una sezione.
 - f) TC24 – Arrivo Gara 2 (Sezione 12, Podio o altro)
 - g) Facoltativo: TCPod - Orario di arrivo al Podio
5. Tutti i piloti potranno partire solo all'orario di partenza assegnato dal Comitato di Controllo.
6. I tempi di partenza di ciascuna gara vengono rilevati sul podio. Il pilota deve salire sul podio con la propria motocicletta solo al termine della Gara 2, dove verrà rilevato il suo tempo finale secondo le istruzioni della Direzione di Gara.

4.14.2 Concessioni di tempo individuali

1. Il tempo concesso sarà il seguente, soggetto a modifiche da parte della gara
Direzione:

Gara 1: da TC01 a TC12 = 2 ore

Gara 2: da TC13 a TC24 = 1h30

Finale o Super Finale = Formato e orario decisi dalla Direzione di gara.

Questi tempi sono stabiliti sulla base della durata necessaria per completare un singolo giro di circa 30 minuti . Qualora il tempo impiegato per completare il **giro** risultasse superiore, la Direzione di Gara potrà decidere di incrementare il tempo in proporzione a tale differenza, in modo diverso e indipendente per ogni gara.

2. Tra la Gara 1 e la Gara 2 è prevista una pausa di circa 30 minuti nel Paddock, a seconda dell'orario di arrivo del Pilota.
3. La Direzione di Gara può decidere di estendere la durata di ciascuna Gara o Competizione e la frazione fino a un massimo complessivo di 60 minuti per l'intera competizione.
4. Se un corridore parte dopo l'orario di partenza assegnatogli per la gara, il suo orario di arrivo previsto rimarrà invariato. Le penalità di tempo sono indicate nell'art. "Punti di penalità al controllo del tempo".
5. Previa autorizzazione della Direzione di Gara, il CTRS può modificare le Sezioni. Il tempo concesso ai corridori non subirà variazioni.

Inoltre :

6. La Direzione di Gara può decidere sui Tempi Intermedi (TCi) all'uscita di una o più sezioni durante la 1a e la 2a gara.
7. Per ogni passeggero verrà programmato un tempo intermedio, ad esempio all'uscita della Sezione n. 4, indicato come TCi4.
8. In caso di ritardo, le penali saranno identiche e si accumuleranno in modo identico agli altri Tempi (TC).
9. In caso di ritardo in uno o più momenti intermedi, tutti gli altri
Gli orari previsti rimarranno invariati.
10. Il tempo finale di arrivo sul podio può anche essere deciso e stabilito dalla gara
Direzione.

Oltre al punto 4.14.2:

4.14.2TDN/WTDN**Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM**

11. Per il Trial Des Nations, la FIM può decidere di assegnare un tempo diverso a seconda del numero di nazioni partecipanti all'evento.

12. Tale termine verrà specificato al termine delle iscrizioni sulla bacheca.

4.14.2TVT/TVMT**Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage**

Trofeo motociclistico

13. Per la FIM Trial Vintage, la FIM può decidere di assegnare tempi diversi a seconda del numero di sezioni e della lunghezza del **giro**.

4.14.3**Tempo assegnato in una sezione**

1. Ogni ciclista avrà a disposizione un tempo limite di 1'00" (un minuto) per completare ogni sezione. Qualsiasi ciclista che non completi una sezione entro questo tempo limite sarà considerato non idoneo per quella sezione.
2. La misurazione del tempo inizia quando l'osservatore di sezione nota che il ciclista si trova nel corridoio e quindi fischia brevemente per segnalare l'inizio del tempo di percorrenza. Se il ciclista non ha completato la sezione entro il tempo assegnato di un minuto, l'ufficiale fischierà "lungo" per segnalare il guasto. La decisione del funzionario responsabile di questa misurazione del tempo deve essere considerata una constatazione di fatto.

Oltre al punto 4.14.3:

4.14.4TVT/TVMT**Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage**

Trofeo motociclistico

3. Nessun limite di tempo, tenendo conto dell'articolo "Punti di penalità per errori in una sezione durante la competizione".

4.15 Lasciare l'evento

1. Al corridore iscritto a un evento che si ritira senza l'autorizzazione della Direzione di gara, come indicato nell'articolo "Penalità finanziarie", verranno applicate le sanzioni previste.

Oltre al punto 4.15:

4,15 TDN/WTDN Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

2. Se un corridore di una squadra si ritira dalla competizione, tutte le penalità di punti accumulate per errori in una sezione, come definiti negli articoli "Punti di penalità", relative a tale corridore, saranno annullate.
3. Tutte le altre penalità inflitte a questo corridore saranno attribuite alla squadra.

4.16 Tentativo di successo

1. Un cavaliere che durante una gara non si impegna per raggiungere il successo può essere sanzionato dall'arbitro con una multa fino a 3.000 euro. In casi estremi, può anche essere espulso immediatamente dalla competizione.
2. La mancata esecuzione di una o più Sezioni per qualsiasi motivo diverso da un infortunio o un guasto meccanico, al fine di simulare o tentare di ingannare uno o più Ufficiali, può essere considerata una violazione del presente articolo.

4.17 Procedure di avvio

1. L'ordine, gli orari e gli intervalli di partenza delle classi e dei cavalieri saranno comunicati il giorno prima della gara.
2. L'ordine di partenza di una competizione si basa sul principio che il pilota con la classifica più bassa partirà sempre per primo.

Perciò:

3. Durante la prima competizione della stagione, l'ordine di partenza di ciascuna classe sarà determinato tenendo conto della classifica finale inversa del Campionato del Mondo della stagione precedente.
4. Nelle competizioni successive, l'ordine di partenza all'interno di ciascuna categoria utilizzerà la classifica inversa della competizione precedente, oppure quella della gara precedente per i piloti che non hanno ottenuto punti campionato.
5. Nel caso di più corridori "non classificati", verrà effettuato un sorteggio tra loro.
6. Questo sorteggio verrà effettuato immediatamente dopo l'esame amministrativo e tecnico Comandi.
7. Il sorteggio sarà supervisionato e convalidato da un funzionario e da un rappresentante dei Costruttori, di un Team o di un Pilota. Un numero limitato di persone aggiuntive potrà essere ammesso a presenziare solo previa autorizzazione della Direzione Gara.

Oltre al punto 4.17:

4.17TDN/WTDN Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

8. Tutti i membri della squadra avranno lo stesso orario di inizio. Le squadre inizieranno in quattro o intervalli di sei minuti secondo la decisione della Direzione di Gara.
9. Tale intervallo di tempo verrà precisato dopo la chiusura delle iscrizioni sul Bachecca degli avvisi.

4.17TVT/TVMT Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage **Trofeo motociclistico**

10. Per i FIM Trial Vintage Trophies, la FIM può decidere di assegnare un intervallo di partenza diverso a seconda del numero di partecipanti e della fisionomia dell'evento.

4.18 Puntii di penalità

4.18.1 Puntii di penalità al controllo del tempo (TC)

1. Per ogni minuto o frazione di minuto di ritardo all'arrivo a qualsiasi Controllo Temporale (TC) o Controllo Temporale Intermedio (TCi), la penalità per il ciclista sarà di: 1 punto.
2. Gara 1: Un pilota può accumulare tanti punti di penalità per i ritardi quanti i minuti di ritardo aggiunti ad ogni Controllo Temporale.
Se un pilota supera il suo tempo di gara 1, **in modo** che non possa **presentarsi se stesso** all'orario di partenza della Gara 2: Squalifica.
Gara 2: Condizioni identiche a quelle della Gara 1.
Se un pilota supera il suo ultimo controllo orario (TC24 o TC Podium) di oltre 15': Squalifica.

Oltre al punto 4.18.1:

4.18.1 TDN/WTDN Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

3. Il corridore della squadra che arriverà per ultimo tra tutti i corridori di una stessa squadra verrà indicato come "l'ultimo corridore" nel seguente articolo. Questo numero può variare a seconda del cronometro.
4. Per ogni minuto o minuto iniziato di ritardo per qualsiasi controllo del tempo, la penalità di "l'ultimo corridore" della squadra sarà: 1 punto.
5. Ritardo superiore a 15 minuti dell'"ultimo corridore" a un controllo orario o se la somma dei punti di penalità per più controlli orari dell'"ultimo corridore" supera i 15 punti: squalifica della squadra.
6. Se uno o più piloti arrivano in ritardo al punto di controllo arrivi per il primo giro (TC1), l'orario di partenza del secondo giro (TC2) rimarrà invariato. Le penalità di tempo saranno applicate secondo quanto previsto al punto 5 del presente articolo e il tempo di pausa sarà ridotto proporzionalmente ai minuti di ritardo al TC1.

4.18.2 Puntii di penalità per falli

4.18.2.1 Puntii di penalità per errori all'interno dell'area di una Sezione

1. L'area di una sezione comprende il corridoio e i recinti.
2. In caso di penalità per mancata partenza del pilota nella Sezione, tale penalità verrà attribuita alla Sezione interessata e registrata nel suo sistema di punteggio. L'Osservatore può consentire al pilota di superare la Sezione.
3. Le seguenti azioni costituiranno un fallimento:
 - a) Non entrare in una Sezione, a condizione che il Rider abbia segnalato alla Osservatore;
 - b) Lasciare la sua motocicletta nel corridoio;
 - c) L'assistente entra nel corridoio;
 - d) Ricevere qualsiasi tipo di assistenza esterna sulla propria motocicletta nel corridoio.

Insufficiente: 5 punti.

4.18.2.2 Puntii di penalità per errori in una sezione durante la gara o Concorrenza

1. Qualsiasi errore verrà attribuito a discrezione del Capo Osservatore di Sezione e considerato come un dato di fatto.
2. In caso di dubbio sulla sanzione, l'osservatore darà sempre al cavaliere il beneficio del dubbio.
3. Tutte le penalità in punti indicate di seguito vengono assegnate ai piloti e registrate nel sistema di punteggio.

a) 0 guasti:	0 punti
b) 1 errore:	1 punto
c) 2 guasti:	2 punti
d) Più di 2 guasti:	3 punti
e) Mancato funzionamento:	5 punti

Solo la pena più severa, come definita sopra, sarà conteggiata nella Sezione.

4. Definizione di guasto: Ogni contatto di qualsiasi parte del pilota o della sua motocicletta (ad eccezione di pneumatici, pedane, parafanghi e piastra di protezione del motore) con il terreno o un ostacolo (albero, roccia, ecc.).

5. I seguenti reati costituiranno una violazione:

- a) Il Rider **modifica** le condizioni di una Sezione.
- b) Il ciclista non è collegato all'interruttore di sicurezza con un cordino mentre sta percorrendo un tratto oppure il malfunzionamento viene rilevato durante o all'uscita dal tratto da un osservatore **o un funzionario del tratto.**
- c) Il motociclista e la sua moto si muovono all'indietro nella sezione mentre base.
- d) Il ciclista non completa una sezione entro il tempo consentito.
- e) La mano di un motociclista tocca una parte della sua **motocicletta**, diversa dalla manubrio, quando è in piedi e **la motocicletta ha cessato di avanzare.**
- f) Il manubrio della motocicletta tocca terra.
- g) Il motociclista o la motocicletta entrano in contatto diretto con una freccia o un supporto per freccia, costringendo l'osservatore a riposizionarlo.
- h) Una delle ruote della motocicletta si trova sopra o sul lato sbagliato di una freccia.
- i) La traccia di una ruota attraversa la linea fittizia nella direzione opposta alle frecce, o a una porta di qualsiasi altra classe, **o a una porta della propria classe che è già stata superata**, qualunque sia la direzione.
- j) Il motociclista o il motociclista rompe un nastro che delimita un confine di sezione o una separazione interna.
- k) Il motociclista o la motocicletta entrano in contatto diretto con il nastro, costringendo l'osservatore a riposizionarli.
- l) Una ruota passa sopra un nastro in modo da toccare il terreno sul lato opposto.
- m) **Una delle** ruote **e/o una** motocicletta attraversa **una delle** sue **traiettorie** dopo aver completato un giro.
- n) Il motociclista scende dalla motocicletta e appoggia entrambi i piedi a terra, dallo stesso lato o dietro l'asse della ruota posteriore della motocicletta.
- o) Il motociclista o la motocicletta ricevono assistenza fisica esterna.
- p) L'assistente entra nella sezione **prima dell'inizio del suo cavaliere in la Sezione.**
- q) L'Assistente **modifica** le condizioni di una Sezione.

6. Tutti i guasti devono essere segnalati dall'Osservatore tramite un "lungo" immediato

fischio.

7. Solo la pena più severa, come definita sopra, sarà conteggiata nella Sezione.
8. La penalità inflitta dall'osservatore di sezione **è riportata sul foglio di valutazione del cavaliere** e deve essere considerata una "dichiarazione di fatto".
9. Qualora si verifichi un malfunzionamento del sistema di cronometraggio e il pilota debba **abbandonare la gara senza subire la penalità**, l'osservatore dovrà comunicare immediatamente tale informazione al Servizio Cronometraggio/Risultati della FIM , **e comunque entro i 5 minuti successivi al rilevamento del malfunzionamento** .

Oltre a 4.18.2.2:

Per le "Sezioni di velocità":

10. Il tempo impiegato da ciascun ciclista per completare una sezione definita verrà preso come base per il tempo utilizzato nelle classificazioni.

A questo tempo verranno aggiunte le "Penalità per colpa" convertite in "Tempo

Le sanzioni" sono le seguenti:

- 1 punto di penalità per errore = 1 secondo di "penalità di tempo".
- **Più di 3 punti di penalità per errore = Bocciatura**
- Un ciclista che supera il limite di tempo di un minuto = Fallimento
- Un ciclista che "fallisce" riceverà il massimo importo forfettario.
pena.

Oltre a 4.18.2.2:

4.18.2.2 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

11. Il motociclista e la sua motocicletta non si muovono più nella direzione della traiettoria, quindi si considera che si siano fermati.
12. Un ciclista sposta intenzionalmente la ruota anteriore o posteriore lateralmente.
13. Il ciclista sposta lateralmente la ruota posteriore durante la pedalata.
14. Un "volo" della ruota anteriore quando la motocicletta si muove in avanti non è considerato un movimento laterale o uno spostamento della ruota e quindi non sanzionato.

4.18.2.3 Punti di penalità per errori sul giro

1. Il ciclista salta una sezione del **giro**

Penalità di 10 punti per ogni sezione non completata.

2. Il ciclista non percorre le sezioni nell'ordine numerico del **giro**.

Penalità di 10 punti per ogni tratto percorso prima di un altro tratto di numero superiore.

3. Tali penalità saranno attribuite al termine della gara o del giro dal servizio risultati.

4.18.2.4 Punti di penalità per il comportamento

1. Nel caso in cui il ciclista non si rechi presso la postazione dell'operatore del tablet per presentare il proprio badge elettronico, verranno assegnati 10 punti di penalità. Questo verrà considerato come una sezione mancata.

2. Se un motociclista non accetta la decisione dell'osservatore di sezione in merito ai punti di penalità e non consente all'operatore del tablet di registrare tale penalità sulla carta del motociclista, Verranno automaticamente assegnati 10 punti di penalità e la sezione verrà considerata come non rispettata.

3. Attribuzione del cartellino giallo come definito nell'articolo "Cartellini gialli".

4. Qualsiasi decisione ai sensi dell'articolo "Funzionari e procedure".

4.19 Cartellini gialli

1. A ciascun osservatore capo di sezione verrà rilasciata una "Scheda Gialla". La "scheda" dovrà essere di formato A6 (per poterla riporre in tasca) e realizzata in materiale rigido (cartone o plastica).
2. Potrà attribuire un cartellino giallo a qualsiasi pilota e/o assistente e/o team manager per mancato rispetto di un articolo del Regolamento di gara, nelle seguenti circostanze e fatto salvo ogni altro provvedimento sanzionatorio. La persona o le persone sanzionate potranno incorrere in una sanzione pecuniaria fino a 500 euro.
3. L'osservatore di sezione deve sventolare un cartellino giallo nei seguenti casi:
 - a) L'osservatore di sezione impartisce istruzioni al ciclista, all'assistente e/o al responsabile a seconda della situazione o del comportamento della persona. Se, dopo essere stato formalmente ammonito, uno di questi soggetti si rifiuta di seguire le istruzioni dell'osservatore, contesta una decisione o si comporta in modo scorretto, riceverà un cartellino giallo.
 - b) Dopo che il Capo Osservatore di Sezione ha comunicato le sanzioni inflitte, un Motociclista e/ o un Assistente e/o un Responsabile discute con un Osservatore di Sezione.
 - c) Il motociclista scende dalla motocicletta e si incammina all'interno della sezione.
 - d) L'emissione di un cartellino giallo costituisce un fatto accertato e pertanto non è possibile presentare reclamo conformemente al Codice Disciplinare della FIM. L'osservatore dovrà quindi trasmettere queste informazioni al Servizio Cronometraggio/ Risultati della FIM immediatamente dopo l'incidente. In ogni caso, queste informazioni devono essere trasmesse prima che l'arbitro FIM e il direttore di gara abbiano firmato i risultati provvisori.
4. Per ogni infrazione sanzionata con un cartellino giallo, l'arbitro FIM deciderà in merito a eventuali sanzioni pecuniarie e ad altre sanzioni previste dal presente regolamento, fino alla squalifica e/o proporrà sanzioni aggiuntive.

Oltre al punto 4.19:

4.19TDN/WTDN Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

5. Per ogni infrazione da cartellino giallo nelle qualifiche o nella competizione, la Direzione di gara deciderà in merito a eventuali ulteriori sanzioni finanziarie a carico della squadra.

4.20 Squalifica

1. **Per essere classificato, un pilota non deve essere stato soggetto a squalifica, ritiro o qualsiasi altra richiesta di ritiro temporaneo o permanente durante l'Evento da parte di un Ufficiale competente, e successivamente confermata dall'Arbitro.**
2. Le seguenti infrazioni al regolamento saranno prese in considerazione dalla Direzione di Gara per qualsiasi procedura di squalifica del Pilota dalla Gara o Competizione in questione.
3. La squalifica diventa effettiva quando l'arbitro FIM ha preso la decisione, l'ha annunciata ufficialmente e ha informato il cronometrista FIM responsabile dei risultati e, se possibile, il pilota.
4. Il pilota dovrà togliersi al più presto l'equipaggiamento con il numero di gara. e il pettorale del suo assistente verrà ritirato.
5. Sarà soggetto a una sanzione aggiuntiva in riferimento ad altri FIM regolamenti.
6. Qualsiasi squalifica comporterà automaticamente l'annullamento dei risultati ottenuti dal Pilota durante la Gara o la Competizione in questione, con tutte le conseguenze che ne derivano, inclusa la perdita di punti, premi o medaglie.
 - a) Guidare una motocicletta in modo pericoloso in qualsiasi momento durante il Evento.
 - b) Guidare una motocicletta senza casco o paraschiena in qualsiasi momento durante l'Evento.
 - c) Mancanza della marcatura Art. "Controlli tecnici".
 - d) Cambiare la motocicletta o il pilota durante l'evento.
 - e) Utilizzare uno pneumatico non omologato o sostituirlo con uno di costruzione, profilo o mescola diversi da quelli dello pneumatico originale.
 - f) Utilizzo di un carburante non autorizzato.
 - g) Qualsiasi violazione delle norme antidoping come definite dalla FIM Anti-Doping Codice.
 - h) Il cavaliere cavalca nella direzione opposta a quella dei **collegamenti**, art. "Comportamento del cavaliere e assistenza". Inoltre sarà soggetto all'art. "Sanzioni finanziarie".

-
- i) Guidare una motocicletta in una sezione diversa da quella consentita dall'osservatore capo della sezione, art. "Comportamento del motociclista e assistenza".
 - j) Rifornimento al di fuori del paddock o delle aree di rifornimento ufficiali.
 - k) La costruzione o le condizioni della sua motocicletta sono considerate o possono diventare una fonte di pericolo ai sensi dell'art. "Comportamento del motociclista e assistenza".
 - l) Mancato rispetto del peso minimo consentito, come definito dal Regolamento Tecnico FIM.
 - m) Mancato rispetto del limite sonoro in vigore, come definito dalla FIM Regolamenti tecnici.
 - n) Qualsiasi altra persona diversa dal Pilota guida o spinge la motocicletta del Pilota sul **Giro** Art. "Comportamento del Pilota e Assistenza". **(Salvo diversa indicazione)**
 - o) Il motociclista riceve assistenza diversa da quella indicata nell'articolo "Comportamento e assistenza del motociclista".
 - p) Il motociclista e/o il suo assistente indossano o utilizzano qualsiasi tipo di dispositivo di comunicazione, come radio, Bluetooth o qualsiasi altro tipo di materiale di comunicazione, sul casco o su altri supporti.
 - q) Il cavaliere non mostra alcuna volontà di avere successo e/o agisce come assistente per un altro cavaliere durante la competizione.
 - r) Altri casi di comportamento inappropriato da parte di un ciclista nei confronti di un ufficiale, degli osservatori di sezione o di qualsiasi altra persona coinvolta nell'evento.
 - s) Arrivo con oltre 15 minuti di ritardo a un Controllo Temporale o se la somma delle penalità derivanti da più controlli temporali supera i 15 punti, rilevati dal Servizio Risultati e convalidati dalla Direzione di Gara.

4.21 Sanzioni finanziarie per i conducenti e/o assistenti e/o Responsabili di squadra

1. Le seguenti sanzioni pecuniarie possono essere inflitte al motociclista e/o all'assistente e/o al responsabile, individualmente o in solido.
2. Queste sanzioni sono imposte dall'arbitro della FIM.
3. Per ciascuna infrazione è prevista una sanzione fino a 500 euro, fatte salve le altre sanzioni previste dal presente regolamento e/o da altri regolamenti della FIM.
 - a) Mancata partecipazione di un pilota a un evento senza informare la FIM almeno 24 ore prima dell'inizio dell'evento.
 - b) Abbandono dell'evento secondo l'art. "Abbandonamento dell'evento".
 - c) Il Cavaliere o qualsiasi altra persona che abbia un interesse nella prestazione del Cavaliere, entra nella Sezione e/o nel Recinto della Sezione al di fuori degli orari consentiti per la "Visita delle Sezioni".
 - d) Il mancato rispetto degli articoli "Comportamento del ciclista e assistenza" e "L'assistente", e/o "Team manager", fatto salvo quanto previsto per le altre sanzioni.
 - e) Comportamento inappropriato da parte di un corridore e/o assistente e/o team manager nei confronti di un ufficiale, osservatore di sezione o qualsiasi altra persona coinvolta nell'evento.
 - f) Il pilota arriva in ritardo o è assente alla cerimonia di premiazione, alla foto ufficiale del campionato o all'intervista pubblica, senza la previa autorizzazione della Direzione di gara.
 - g) Il corridore e/o la squadra sono in ritardo o assenti alla cerimonia di apertura del TDN, WTDN.
4. Tuttavia, l'arbitro FIM può proporre una sanzione maggiore.
5. In caso di grave violazione del regolamento da parte di un Assistente e/o di un Responsabile, il produttore, la Squadra e/o il portatore del pettorale potrebbero perdere il diritto di utilizzare il/i pettorale/i per tutta o parte della stagione in questione.

4.22 Sanzioni finanziarie per produttori e/o squadre / Bib Indossatori

1. Le seguenti sanzioni possono essere applicate a un produttore, a una squadra o a un atleta che indossa il pettorale, considerati individualmente o congiuntamente.
2. Tali sanzioni sono inflitte dall'arbitro FIM senza pregiudizio per altri sanzioni previste dal regolamento FIM.
3. Ciascuna delle seguenti infrazioni comporterà una sanzione fino a 500 euro.
 - Mancato rispetto delle Condizioni Generali dell'Evento, comunicate dai Dirigenti, dalla FIM e/ o dall'Organizzatore.
 - Possono includere l'accesso al paddock e altri accessi limitati, Orari e/o altri regolamenti.
 - In caso di infrazione grave, il produttore, il Team e/o il detentore del pettorale potrebbero perdere i loro diritti per tutta o parte della competizione sportiva in corso stagione.

4.23 Interruzione anticipata della gara e/o della competizione

1. Se la Direzione di Gara è obbligata o decide di interrompere una Gara o una Competizione per una Pausa prima che tutti i Cavalieri di una singola classe abbiano terminato, la Gara o La competizione potrà riprendere in condizioni più o meno identiche a quelle precedenti l'interruzione, secondo la procedura descritta di seguito, e a tutti i piloti ancora in gara verrà concesso un tempo supplementare. L'interruzione non potrà superare i 90 minuti.
2. Se la gara o la competizione non può essere riavviata e i corridori di una determinata categoria non hanno percorso almeno la metà del numero totale di sezioni, la gara o la competizione sarà dichiarata nulla e non valida per quella categoria. Se la gara o la competizione viene interrotta successivamente, i risultati rimangono validi.
3. Procedura per l'arresto temporaneo o permanente della gara o
Concorrenza:
 - Qualora si decida di interrompere la gara o la competizione, tutti gli osservatori principali di sezione devono essere informati e devono annotare l'ora, il numero di partecipanti e la situazione di tutti i partecipanti presenti nelle sezioni, nei recinti, nei corridoi o **nelle aree di collegamento**.
 - Devono comunicare ai corridori le istruzioni impartite dalla Direzione di Gara. Devono comunicare la situazione al Direttore di Gara.
4. In caso di ripresa della gara o della competizione, la procedura deve consentire a tutti i piloti di farlo in una situazione quanto più possibile identica a quella prevalente prima della sospensione.

4.24 Sistema di punteggio – Elettronico

1. Ogni sezione **deve essere dotata di un sistema fornito dalla FIM, costituito da un** dispositivo elettronico **di punteggio** . **Questo** dispositivo verrà utilizzato per registrare il punteggio ufficiale di ciascun cavaliere.
2. La registrazione elettronica delle **penalità dei ciclisti** verrà effettuata tramite un tablet Operatore in ogni sezione.
3. Tale risultato, o le relative sanzioni , saranno conservati **tramite** risultati elettronici per stabilire i risultati ufficiali.
4. Le **sanzioni** elettroniche avranno in ogni caso la precedenza su qualsiasi altra sistema **o informazioni ricevute**.
5. Il motociclista è responsabile **della verifica della sanzione** elettronica registrata dall'operatore del tablet. **Si considera valida quella inflitta dall'osservatore di sezione**.
6. Il pilota riceverà dalla FIM un tag elettronico come parte del sistema di punteggio ufficiale.
7. Il ciclista è l'unica persona autorizzata a portare con sé il tag elettronico ed è responsabile della sua registrazione in ogni sezione tramite il metodo ufficiale o quello indicato.
8. Il motociclista deve esibire il tag elettronico su richiesta di un funzionario.
9. Il motociclista deve assicurarsi di non perdere il tag elettronico, che rimanga in buone condizioni e che sia raggiungibile.
10. Il ciclista sarà responsabile in caso di smarrimento del tag elettronico e qualora questo non sia disponibile al momento del suo utilizzo.

Oltre al punto 4.24:

4.24 TVT/TVMT

Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

11. Si può utilizzare un sistema manuale, tramite scheda di punteggio individuale e strumento di perforazione, nel caso dei trofei vintage FIM.

4.24.1 Sistema di punteggio – Backup

1. La FIM metterà in atto un sistema manuale di backup.
2. Deve essere sotto la responsabilità del Capo Osservatore di Sezione.
3. Questo sistema di backup verrà utilizzato solo in caso di malfunzionamento **del** dispositivo elettronico. **Pertanto, il sistema elettronico non consente di conoscere le sanzioni inflitte a uno o più ciclisti.**

4,25 Risultati

4.25.1 Risultati della “Sezione Velocità”

- 1. Il vincitore di una Sezione Velocità è il Pilota con il tempo più breve, in conformità con le condizioni dell'articolo "Punti di penalità per errori in una Sezione durante la Gara o la Competizione".**
- 2. In caso di parità, fare riferimento all'articolo “Parità nelle sezioni di velocità”**
- 3. La classificazione deve essere utilizzata in conformità con lo scopo specifico del tipo di tratto di velocità.**

4.25.2 Risultati della gara

1. Il vincitore di ogni gara sarà il pilota con il minor numero di punti secondo l'art. “Punti di penalità” sommati a tutti gli altri punti di penalità del presente regolamento.
2. Ai piloti verranno assegnati punti campionato dopo ogni gara in conformità con l'articolo pertinente.

4.25.3 Risultati della competizione

1. Il vincitore della competizione sarà colui che avrà accumulato il maggior numero di “Punti Campionato” sommando i punti ottenuti in Gara 1 e Gara 2. **Nel caso in cui, per una o più classi, Gara 2 venga sostituita da una Finale e da una Super Finale, saranno i risultati di queste ultime a determinare l'assegnazione dei Punti Campionato per questa fase.**
2. I risultati devono contenere almeno le seguenti informazioni:
 - a) Loghi e nome generico del campionato/dei premi FIM;
 - b) Loghi di campionato diversi (TrialGP, Trial2, ecc.);
 - c) Titolo, luogo, data, FMNR, IMN N°, Organizzatore/Moto Club, Classe o Categoria dell'evento;
 - d) Posizione, numero, cognome, nome, nazionalità, FMN, produttore della motocicletta del pilota, nonché nome della squadra, se applicabile;
 - e) Prestazione;
 - f) Nome e firma dell'arbitro FIM e del responsabile del corso FMNR, e data di pubblicazione dei risultati.

Oltre al punto 4.25.3:

4.25.3 TDN/WTDN

Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

3. Saranno istituite tre classificazioni separate (Campionato del Mondo, Campionato del Mondo Femminile e Trofeo Internazionale). Saranno pubblicati solo i risultati a squadre.
4. La classificazione della squadra sarà la seguente:
 - L'aggiunta dei punti di penalità, secondo l'art. "Punti di penalità", prevede che i due migliori risultati di ciascuna squadra in una Sezione rappresentino il risultato della Squadra nella Sezione.
 - La somma dei punti della Squadra in ciascuna Sezione rappresenterà il totale delle penalità della Squadra nelle Sezioni della Competizione.
 - A questo totale verranno aggiunti tutti i punti di penalità, secondo l'art. "Punti di penalità", di tutti i corridori della squadra che hanno partecipato alla competizione.
5. Per la squadra devono essere stati completati almeno 2 corridori per squadra classificato.
6. Qualora meno di tre corridori di una squadra completino la competizione, i risultati mancanti per ciascuna sezione saranno sempre penalizzati di 5 punti.
7. Quando solo due ciclisti rappresentano una squadra, tutti i risultati per ogni sezione e ogni giro verrà conteggiato.
8. Se un solo corridore di una squadra termina la competizione, la squadra non verrà inclusa nella classifica finale.

4.25.3 TVT/TVMT FIM Trial Vintage Trophy/FIM Trial Vintage Motorcycle Trophy

9. Per definire la classifica della Competizione, verrà presa in considerazione una graduatoria basata sulla somma dei Punti Penali e di eventuali altre penalità. I Punti Penali saranno ottenuti secondo l'art. "Punti Penali" per errori in una Sezione durante la Competizione", ai quali verrà assegnato un rapporto in base all'età del Cavaliere. Il vincitore sarà il Cavaliere con il minor numero di punti.

10. Ciò sulla base della seguente scala:

Punti di penalità / (diviso) per 0, Età del pilota = Punti totali ponderati.

Per esempio:

Nel caso di un totale di 10 penalità:

- Ciclista trentenne: 10 penalità / 0,30 = 33,33 punti
- Ciclista cinquantenne: 10 penalità / 0,50 = 20,00 punti

-
- Ciclista di 65 anni: $10 \text{ penalità} / 0,65 = 15,40$ punti

11. Il vincitore del “FIM Trial Vintage Motorcycle Trophy” è colui che, in questa classifica, avrà totalizzato il minor numero di punti con una motocicletta che sia stata ritenuta “autentica”.

4.26 Cravatte

4.26.1 Pareggi al termine della gara

1. In caso di parità tra due o più piloti, il pilota con il maggior numero di 0 punti sarà il vincitore. Se la parità persiste, verrà preso in considerazione il maggior numero di "1 punto", poi "2 punti", poi "3 punti".
2. Qualora la parità persista, verrà dichiarato vincitore il pilota che avrà completato la gara nel minor tempo possibile.
3. Qualora la parità persista, verrà dichiarato vincitore il pilota che ha preso il via prima dell'altro pilota.

4.26.2 Pareggi al termine della competizione

1. In caso di parità tra due o più piloti nel punteggio totale accumulato nella Gara 1 e nella Gara 2, verrà dichiarato vincitore il pilota con il **minor numero di punti di penalità nell'intera competizione**.
2. Nel caso di cavalieri che non abbiano ottenuto un "Punto Campionato", verrà dichiarato vincitore il cavaliere che ha totalizzato il **minor numero di punti nell'intera competizione**.
3. **Nel caso in cui due o più piloti non abbiano partecipato allo stesso numero di sezioni (ad esempio, se un pilota non ha preso parte alla Super Finale), verrà classificato per primo il pilota con il minor numero di punti di penalità in tutte le sezioni a cui hanno partecipato i piloti a pari merito. In caso di parità, verrà dichiarato vincitore il pilota che ha partecipato al maggior numero di sezioni (la Super Finale).**
4. **Se due o più piloti si sono qualificati per la Super Finale ma non la terminano e vengono quindi classificati ultimi nella Super Finale, il pilota che ha ottenuto un piazzamento migliore nella Finale verrà classificato prima e riceverà i corrispondenti punti del Campionato.**

Oltre al punto 4.26.2:

4.26.2 TDN/WTDN

Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

5. In caso di parità tra due o più squadre, vengono conteggiati i risultati di tutti i corridori della squadra; la squadra con il maggior numero di 0 punti sarà la vincitrice. Se la parità persiste, verrà preso in considerazione il maggior numero di 1 punto, poi di 2 punti e infine di 3 punti.
6. In caso di parità, si terrà conto dei tempi dell'"ultimo corridore" di ciascuna squadra. Il "ultimo corridore" della squadra che ha completato la gara nel minor tempo sarà dichiarato vincitore, e così via.

Ciò include il tempo totale di entrambi i giri.

7. Qualora persista la parità, verrà dichiarata vincitrice la squadra che avrà iniziato prima dell'altra.

4.26.2 TVT/TVMT

~~Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage~~

~~Trofeo motociclistico~~

8. In caso di parità, vincerà il corridore con più 0 punti. Se la parità persiste, verrà preso in considerazione il corridore con più "1 punto", poi "2 punti", poi "3 punti".

9. In caso di parità, il cavaliere più anziano sarà il vincitore. La data di nascita essere prova.

10. In caso di ulteriore parità, verrà dichiarato vincitore il pilota partito prima dell'altro.

4.26.3

Legami in una "Sezione Velocità"

1. Se due o più piloti sono a pari merito **dopo l'aggiunta di tutte le** penalità, è il pilota **più veloce** verrà dichiarato vincitore.

2. Se persiste la parità, verrà dichiarato il pilota partito prima dell'altro.
il vincitore.

3. Nel caso di due piloti a pari merito, avendo commesso un errore, il pilota che ha iniziato prima che l'altro venga dichiarato vincitore.

4.27 **Categorie**

1. Per tutte le classi incluse nel Campionato del Mondo FIM di Trial, i premi saranno assegnati ad almeno i primi 3 piloti classificati per ogni giornata di gara.
I premi per il campionato e per le coppe sono quelli previsti dal Codice Sportivo della FIM.

Oltre al punto 4.27:

4.27 TDN/WTDN Trial des Nations FIM / Trial des Nations femminile FIM

2. Saranno assegnati premi a ciascun membro e alla FMN di almeno le prime tre squadre classificate nel Campionato del Mondo e nel Trofeo Internazionale. I premi per questo Campionato sono quelli previsti dal Codice Sportivo della FIM.

4.27TVT/TVMT Trofeo FIM Trial Vintage / FIM Trial Vintage

Trofeo motociclistico

3. I premi devono essere assegnati ai primi 3 piloti del "FIM Trial Vintage Trofeo".
4. Solo al pilota classificato al primo posto nel "FIM Trial Vintage Motorcycle Trophy" verrà assegnato un premio, che farà riferimento alla motocicletta utilizzata e sarà consegnato in sua presenza.

4.28 Risultati Assegnazione dei “Punti Campionato”

1. Tutti i piloti che hanno completato una gara del Campionato del Mondo FIM saranno appaiono nelle classifiche del campionato.
2. Ai piloti classificati nei primi 15 posti della classifica finale di ciascuna categoria in ogni gara del Campionato del Mondo FIM Trial/Premi verranno assegnati “Punti Campionato” secondo la seguente scala:

20 punti al 1°	17 punti al	7 punti al 9°
2°	15 punti al 3°	6 punti al 10°
13 punti al 4°	11 punti al 5°	5 punti all'undicesimo
10 punti al 6°	9 punti al 7°	4 punti al 12°
8 punti al 8°		3 punti al 13°
		2 punti al 14°
		1 punto al 15°
3. Se un corridore inizia la gara ma non la termina, o termina oltre Al 15° posto, gli verranno assegnati 0 punti.
4. Un pilota, classificato nel campionato, ma che non ha preso parte a una gara Alla gara verrà assegnato un “-”.
5. **Un pilota che ha iniziato una competizione ma non la termina, salvo nel caso della Super Finale, riceverà la classificazione “DNF”.**

4.29 Classifica finale del campionato

1. La somma di tutti i risultati di ogni Gara e di ogni "Sezione Potenza" contribuirà alla Classifica Finale del Campionato dei Piloti e costituirà il totale dei punti del Campionato.
2. Il pilota con il maggior numero totale di "Punti Campionato" sarà il vincitore e così via.

Oltre al punto 4.29:

4.29 Campionato del mondo FIM di trial costruttori

3. I "Punti Campionato" saranno assegnati al pilota TrialGP e al pilota Trial2 dello stesso Costruttore che avranno ottenuto il miglior risultato in ciascuna Gara nella rispettiva categoria e in conformità con l'articolo "Risultati che assegnano i Punti Campionato". La somma di questi "Punti Campionato" costituirà la classifica di ciascuna Competizione.
4. L'aggiunta dei "Punti Campionato" di ogni Gara costituirà il Classifica finale del campionato.
5. I "Punti Campionato" ottenuti nella "Sezione Potenza" non saranno tenendo conto di questa classificazione.
6. Il produttore con il maggior numero di "Punti Campionato" sarà il vincitore, e così via.

4.29.1 Pareggi al termine del campionato

1. In caso di parità con il numero totale di "Punti Campionato" della classifica finale in ciascuna classe inclusa nel Campionato del Mondo FIM Trial o nei Premi FIM Trial, la classifica finale sarà determinata dalla maggioranza dei migliori risultati ottenuti durante le Gare.
2. In caso di ulteriore parità, la classifica sarà determinata nel seguente ordine dal miglior risultato ottenuto in base al maggior numero di "Punti Campionato" conquistati nell'ultima Gara disputata per la sua categoria, nella penultima, nella penultima, ecc.
3. Nel caso in cui uno o più piloti, avendo partecipato e ottenuto una classificazione oltre il 15° posto in una o più gare, risultino quindi a pari merito con un totale di 0 punti, la loro classificazione avverrà tenendo conto dei seguenti criteri:
 - a) Il pilota che avrà ottenuto il miglior risultato di classifica durante una gara sarà classificato prima dell'altro.
 - b) Se il pareggio persiste, il cavaliere avendo ottenuto il miglior secondo risultato, il migliore terzo, ecc...
 - c) Se il pareggio persiste, il pilota con il maggior numero di partecipazioni

nello stesso campionato.

d) Se il pareggio persiste, vince il cavaliere più giovane.

Oltre a 4.29.1:

4.29.1 Campionato del mondo FIM di trial costruttori

4. In caso di parità nella classifica finale del Campionato del Mondo FIM Costruttori di Trial, la decisione spetterà alla maggioranza dei migliori risultati. I Costruttori interessati saranno determinati dalla maggioranza dei migliori risultati ottenuti dai due piloti, sommati in tutte le classi (TrialGP e Trial2).
5. In caso di ulteriore parità, la classifica sarà decisa nel seguente ordine: miglior risultato ottenuto nell'ultima gara della classe TrialGP, poi nella Trial2, nella penultima gara, o nella penultima gara, ecc.

4.31 Proteste e appelli

1. Qualsiasi persona fisica o giuridica, titolare di una licenza FIM, che ritenga di essere direttamente lesa, durante una riunione sotto l'autorità della FIM, a seguito di un comportamento, una condotta o un atto pericolosi, antisportivi o fraudolenti, che non siano stati oggetto di una decisione da parte dell'arbitro FIM, ha il diritto per protestare contro tale comportamento, guida o atto.
2. Tutti i reclami devono essere presentati all'arbitro FIM.
3. In generale, le contestazioni relative all'ammissibilità di un pilota, di una squadra o di una motocicletta iscritta devono essere presentate prima che il primo pilota prenda il via alla competizione.
4. Non è possibile presentare alcuna protesta o ricorso contro una "Dichiarazione di fatto" pronunciato da **un osservatore capo di sezione, un ufficiale e un arbitro FIM**.
5. Qualsiasi altra protesta deve essere presentata immediatamente dopo la motivazione della
La protesta è nota.
6. Un reclamo deve essere presentato entro 30 minuti dalla pubblicazione dei risultati del concorso.
firmato ed esposto dal direttore di gara e dall'arbitro FIM.
7. I reclami devono essere presentati in conformità al Codice Disciplinare della FIM, Regolamenti Supplementari e devono essere accompagnati da una tassa di € 660 o dall'equivalente in valuta locale, rimborsabile qualora il reclamo sia giustificato.
8. Se la protesta comporta lo smontaggio del motore di una motocicletta, deve essere accompagnata da un deposito di € 300 per i costi aggiuntivi. Tale importo verrà consegnato al meccanico che effettua l'intervento. Se il motore è ritenuto conforme alle normative, questi costi aggiuntivi saranno a carico della persona che ha presentato la protesta. Se il motore non è conforme

In base ai regolamenti, questi costi si aggiungeranno alla sanzione prevista per la persona che viola i regolamenti.
9. Le proteste che comportano un controllo del carburante devono essere accompagnate da costi aggiuntivi di **una somma di € 750.-**.
10. Non è possibile presentare reclami o appelli se questi, o il tempo impiegato per la loro elaborazione, o le conseguenze degli stessi, incidono sul regolare svolgimento della Gara e/o della Competizione. Ad esempio, nel caso in cui tale reclamo avesse conseguenze sulla selezione o sull'ordine di partenza di un "Super Test",
la "Sezione Energia" o altro processo che potrebbe influenzare i risultati della Competizione.
11. Qualsiasi persona fisica o giuridica, titolare di una licenza FIM, che sia direttamente pregiudizio a seguito di una decisione presa dall'Arbitro durante una riunione sotto

L'autorità della FIM ha il diritto di presentare ricorso contro questa decisione.

12. Il presente ricorso contro la decisione dell'arbitro FIM può essere presentato a la Corte internazionale d'appello (CAI). Questo ricorso scritto deve essere Il ricorso deve essere presentato entro e non oltre 5 giorni dalla notifica della decisione, secondo quanto previsto dal Codice Disciplinare della FIM. La cauzione per il ricorso è di 1.320 €.

5 FUNZIONARI E PROCEDURE

5.1 Generale

1. La gestione e la supervisione dell'Evento, nonché le procedure disciplinari, sono di competenza degli organi composti da funzionari qualificati e nominati dalla FIM o dalla FMNR.
2. Si raccomanda che i funzionari in possesso di una licenza FIM parlino fluentemente inglese o francese.
3. La FIM e la FMNR nomineranno funzionari di cui possano garantire pienamente l'attitudine e l'integrità per la posizione. Tali funzionari devono essere in possesso di una licenza FIM o FMNR valida per l'evento e la funzione in questione.
4. Un ufficiale non può essere un corridore, uno sponsor, un team manager, un meccanico partecipazione all'evento.
5. Tutti i funzionari e gli osservatori di sezione devono rimanere operativi e disponibili con tutte le attrezzature necessarie per l'evento entro il termine per la presentazione di un reclamo.

5.2 Corpi

Costituzione:

- La giuria internazionale: ha un ruolo consultivo.

È composto da tutti i funzionari dell'evento e dai rappresentanti degli enti definiti nel presente regolamento.

- Direzione di gara: ha un ruolo operativo.

È composto dal FIM Championship Manager, dal FMNR Clerk of the Course e dal CTRS.

- L'arbitro FIM: garantisce il regolare svolgimento dell'evento e svolge una funzione disciplinare.

Viene nominato dal direttore del CTR.

5.3 La giuria internazionale

1. Ciascun membro della Giuria Internazionale ha il diritto e il dovere di portare all'attenzione dell'intera Giuria Internazionale qualsiasi osservazione volta a migliorare il regolare svolgimento dell'Evento, a tutelare gli interessi di un Partecipante o di qualsiasi altra persona presente.
2. Le seguenti persone hanno il diritto di partecipare alle riunioni dell'Internazionale Giuria:
 - a) Arbitro FIM;
 - b) Responsabile del campionato FIM;
 - c) FMNR Segretario del Corso;
 - d) Consulente della Sezione Tecnica della FIM "CTRS";
 - e) Consulente della Sezione Tecnica Femminile della FIM "WCTRS";
 - f) Coordinatore FIM CTR;
 - g) Rappresentante del FIM CTR;
 - h) Responsabile FMNR;
 - i) Delegati FMN;
 - j) Responsabili tecnici FMNR;
 - k) Direttore tecnico della FIM;
 - l) Delegato medico della FIM;
 - m) Il Direttore Sanitario;
 - n) Responsabile della sostenibilità di FMNR;
 - o) Delegato FIM per la sostenibilità;
 - p) Delegato FIM CFM;
 - q) Addetto al cronometraggio/responsabile dei risultati FIM;
 - r) Membri del Consiglio di amministrazione della FIM, direttori delle commissioni della FIM, Direttore generale della FIM e personale amministrativo degli sport interessati Commissione;
 - s) Un rappresentante del produttore. Deve essere titolare di una licenza di produttore FIM;
 - t) Rappresentanti dei cavalieri di ciascuna categoria partecipanti all'evento.

-
3. Le riunioni della Giuria Internazionale saranno gestite dal Coordinatore CTR/ FIM o, in sua assenza, dal rappresentante CTR.
 4. Avverranno secondo il calendario ufficiale convalidato dal regolamento supplementare.

5.4 Direzione di gara

1. La Direzione di Gara è composta dal Responsabile del Campionato FIM, dal Direttore di Gara FMNR e dai CTRS FIM.
2. Il FIM Championship Manager e il CTRS sono gli unici responsabili di la FIM.
3. La Direzione di Gara esercita il controllo operativo dell'Evento, in relazione all'applicazione dei Codici FIM, dei regolamenti FIM e del SR.
4. Ogni responsabilità civile e legale ricade sugli organizzatori.
5. Deve garantire che tutti i funzionari e gli altri responsabili svolgano correttamente i propri compiti durante l'intero evento;
6. Può proporre e organizzare un briefing per i motociclisti.
7. Prima dell'inizio dell'evento, è necessario ispezionare le sezioni e le disposizioni di sicurezza.
8. La Direzione di Gara può autorizzare una modifica al SR o al programma.
9. Deve garantire che tutti i partecipanti coinvolti siano debitamente informati di qualsiasi modifica al rapporto o alla decisione;
10. Proporre sanzioni all'arbitro nei confronti di qualsiasi persona fisica o giuridica che non rispetti le regole FIM e/o comprometta il regolare svolgimento dell'evento.
11. Solo le persone in possesso di una licenza e iscritte all'evento possono scambiare opinioni o fare commenti con i membri della Direzione di gara.
12. La Direzione di Gara non è autorizzata ad apportare modifiche o integrazioni al regolamento FIM, ma è competente a prendere decisioni in casi eccezionali, sia di propria iniziativa che per altri imperativi, per ritardare la partenza di una Gara o Competizione, per migliorare i **Collegamenti** o le Sezioni, per apportare modifiche di qualsiasi tipo o orario e persino per interrompere anticipatamente o annullare una Gara o Competizione o un Evento in tutto o in parte, per urgenti motivi di sicurezza.
motivi, in caso di forza maggiore o per necessità.

5.5 Arbitro FIM

1. L'arbitro è l'unico responsabile nei confronti della FIM.
2. Ogni responsabilità civile e legale ricade sugli organizzatori.
3. Non ha alcuna responsabilità per l'organizzazione dell'Evento.
4. Ha una funzione di vigilanza e disciplinare, nonché di controllo supremo dell'Evento per quanto riguarda l'applicazione dei Codici, dei regolamenti FIM e dei Regolamenti Supplementari (RS).
5. Egli deve in ogni momento difendere gli interessi della FIM e del CTR per assicurarsi che siano tutelati e garantire che gli impegni assunti dall'organizzatore nei confronti della FIM siano rispettati e che tutte le decisioni siano conformi ai regolamenti pubblicati dalla FIM e al Regolamento Supplementare dell'Evento.
6. Ha il diritto di intervenire presso qualsiasi parte o persona se ritiene che
Le norme FIM non vengono rispettate.
7. Deve essere informato di tutte le decisioni prese tra l'organizzazione e la Direzione di Gara che incidono sullo svolgimento sportivo dell'Evento.
8. Egli ascolterà il rapporto della Direzione di Gara e di qualsiasi altro ufficiale interessato.
9. Deve firmare, insieme al direttore di gara della FMNR, le classifiche ufficiali della competizione; deve inoltre firmare tutti i verbali delle riunioni.
10. Dovrà presentare la sua relazione orale alla riunione della giuria e anche la sua relazione scritta all'amministrazione della FIM entro 72 ore dalla fine dell'evento.
11. Può imporre una sanzione per la violazione del regolamento FIM;
12. Una sanzione diventa effettiva nel momento in cui l'arbitro FIM ha preso la decisione, l'ha comunicata ufficialmente al cronometrista FIM, al direttore di gara e, se possibile, al pilota o alla persona sanzionata.
13. Deve assicurarsi che qualsiasi decisione presa venga comunicata in modo chiaro e rapido a tutti gli interessati.
14. L'arbitro FIM sarà l'unico organo competente a pronunciarsi su qualsiasi reclamo che possa sorgere durante un Evento, fatto salvo il diritto di appello successivo.
15. Egli tratterà i casi di sanzioni disciplinari conformemente alle disposizioni stabilite nel Codice disciplinare e arbitrale e nel presente Regolamento sui processi della FIM.
16. Può deferire un caso alla Corte d'appello internazionale per imporre

una sanzione più grave che non rientra nella sua giurisdizione.

17. Qualsiasi ricorso contro una decisione dell'arbitro FIM sarà esaminato dalla Corte d'Appello Internazionale in conformità al Codice Disciplinare FIM.

18. L'arbitro FIM non è autorizzato ad apportare modifiche o aggiunte al regolamento.

Regolamento FIM.

19. Può autorizzare una modifica al Regolamento Sportivo o al programma, purché siano rispettate le disposizioni del Codice Sportivo.

20. Deve inoltre garantire che i risultati vengano resi pubblici il prima possibile.

21. Solo i funzionari o qualsiasi persona in possesso di una licenza e registrata per l'evento possono comunicare con l'arbitro.

22. Al fine di evitare qualsiasi conflitto di interessi, egli ha un dovere di riserva nei confronti di tutti i soggetti coinvolti (organizzatori, responsabile del campionato FIM, piloti, squadre, costruttori, ecc.).

23. Non deve esibire alcun segno distintivo diverso dall'abbigliamento ufficiale della FIM né trovarsi in una situazione che possa essere interpretata come un'appartenenza o un conflitto di interessi con le persone sopra menzionate.

5.6 Responsabile del campionato FIM

1. Il responsabile del campionato viene nominato dalla FIM.
2. Fa parte della Direzione di Gara, che ha un ruolo operativo.
3. È responsabile dell'organizzazione dei vari compiti e riunioni all'interno di Race Direzione.
4. È responsabile di verificare che i materiali, il calendario e le informazioni fornite, nonché gli Standard FIM per gli Organizzatori, siano rispettati da tutti.
5. È sua responsabilità garantire che tutti i partecipanti, il personale e gli altri rispettino le istruzioni dell'organizzazione.
6. Egli dovrà assicurarsi che tutte le parti interessate, nonché il responsabile degli osservatori di sezione, ricevano al più presto una notifica scritta di qualsiasi decisione presa dalla Direzione di gara.
7. Decide sulla partecipazione delle persone alle riunioni della Giuria Internazionale in conformità al Regolamento FIM o in base alle necessità.

5.7 Il responsabile del corso FMNR

1. Il responsabile del corso è nominato dalla FMNR.
2. Il direttore del campo non può ricoprire contemporaneamente anche il ruolo di steward FMNR.
3. È membro della Direzione Gara con il Responsabile del Campionato FIM e i consulenti tecnici delle sezioni (CTRS).
4. Nell'espletamento delle sue funzioni, il Direttore di Gara deve agire, operare ed essere in costante consultazione con gli altri membri della Direzione di Gara.
5. Il responsabile del corso FMNR può far rispettare le istruzioni e le decisioni solo con il consenso formale della Direzione di Gara.
6. Il direttore di gara FMNR è responsabile della conduzione e del buon andamento dell'evento.
7. Deve tenersi in costante contatto con l'arbitro FIM in merito a qualsiasi decisione, conseguenza o sanzione da adottare in relazione a questioni riguardanti il Regolamento FIM.
8. **Deve firmare (con data e ora), a nome della Direzione di Gara, le copie dei fogli dei risultati il prima possibile e assicurarsi che vengano spedite ai corridori e alle squadre.**
9. **Inoltre**, i suoi compiti principali includono, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:
 - a) Verificare che l'autorizzazione ufficiale delle autorità locali per gestire il
L'evento è stato concesso all'organizzatore;

-
- b) Verificare che la polizza di assicurazione di responsabilità civile di terzi dell'organizzatore sia stata sottoscritta;
 - c) verificare gli standard di sicurezza dell'Evento;
 - d) garantire che la sede, i **referenti** e le sezioni siano in buone condizioni, che tutti i funzionari siano presenti e pronti a svolgere i propri ruoli e che i servizi di sicurezza, media e controllo siano pronti ad agire;
 - e) Che tutti i ciclisti e i partecipanti siano in possesso della propria licenza;
 - f) garantire che non vi sia nulla che impedisca a un pilota di prendere parte all'Evento, ad esempio un infortunio, una sospensione, una squalifica o qualsiasi altro divieto di guida (secondo le informazioni fornite da FIM o dagli organizzatori);
 - g) rifiutarsi di permettere a un motociclista di avviare o dare l'ordine di avviare un
Il pilota o la motocicletta possono essere ritirati dalla competizione, qualora ciò sia considerato una misura necessaria per motivi di sicurezza; ma solo in casi di forza maggiore in cui non sia possibile attendere la decisione del giudice di gara FIM;
 - h) ritirare i pettorali da un assistente del corridore, dal suo team manager e/o produttore se il pilota viene squalificato;
 - i) ordinare l'evacuazione dai **Collegamenti**, dalle Sezioni e dai dintorni di qualsiasi persona che si rifiuti di obbedire agli ordini di un funzionario responsabile;
 - j) raccogliendo i rapporti dei cronometristi e dei funzionari operativi della FIM e qualsiasi altra informazione necessaria per consentirgli di presentare il suo rapporto alla riunione della Giuria, quindi consentire i risultati provvisori del Evento da approvare;
 - k) Il direttore di gara può formulare raccomandazioni alla gara
Indicazioni che comporterebbero una modifica del programma, come l'inizio o la ripresa di una gara o competizione, la sua durata, la sua interruzione o la cancellazione dell'evento;
 - l) In casi urgenti riguardanti la sicurezza o per qualsiasi altra ragione di forza maggiore, il direttore di gara può ritardare l'inizio di un evento, far apportare miglioramenti alle condizioni sui **collegamenti** e/o Sezioni, annullare una Sezione o decidere su una sospensione anticipata della Evento;
 - m) Può proporre sanzioni all'arbitro della FIM;
 - n) Deve segnalare all'arbitro FIM qualsiasi reclamo ricevuto.

5.8 Il consulente tecnico della FIM per le sezioni (CTRS)

1. Il CTRS è nominato dalla FIM per i Campionati del Mondo e gli eventi che assegnano i premi FIM.
2. Un CTRS femminile viene inoltre nominato dalla FIM per il Campionato del Mondo femminile e per gli eventi a premi femminili della FIM.
3. In occasione di eventi che includono i Campionati del Mondo FIM di Trial e i relativi premi, nonché i Campionati del Mondo FIM di Trial Femminile e i relativi premi, che si svolgono contemporaneamente, il CTRS e il CTRS Femminile si sostituiranno reciprocamente in base alle rispettive missioni, compiti e decisioni riguardanti un Campionato del Mondo FIM o i relativi premi per i quali sono stati nominati.
4. Il CTRS e il Women's CTRS saranno indicati collettivamente come CTRS.
5. È membro della Direzione di Gara insieme al Direttore del Campionato FIM e al Direttore di Gara.
6. Nell'esercizio delle sue funzioni, il CTRS deve agire, lavorare ed essere in costante consultazione con gli altri membri della Direzione di Gara.
7. Egli deve tenersi in contatto con l'arbitro FIM su tutte le questioni riguardanti le decisioni o le loro conseguenze in relazione a questioni riguardanti il regolamento FIM.
8. I suoi compiti principali includono, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti:
 - a) esegue qualsiasi decisione presa dalla Direzione di Gara;
 - B) gli viene concessa l'autorità dall'organizzatore e dal direttore del corso per prendere tutte le decisioni relative alle sue missioni;
 - c) garantisce che i **collegamenti** e le sezioni siano in buone condizioni e rispettare le normative supplementari e le specifiche;
 - d) garantisce che i **referenti** e le sezioni si conformino alle decisioni prese dalla direzione di gara;
 - e) monitora, fornisce consulenza e, se necessario, corregge le sezioni predisposte dall'organizzatore;
 - f) verifica i **collegamenti**, gli orari e il posizionamento dei controlli temporali;
 - g) monitora le aree circostanti le Sezioni o sui **Collegamenti** che presentano un rischio per i Ciclisti, gli Assistenti o il pubblico e provvederà ad apportare le modifiche necessarie;
 - H) comunica alla Direzione di Gara qualsiasi informazione riguardante problemi di sicurezza o operativi sui **punti di collegamento** o nelle sezioni;
 - io) garantisce che tutti gli osservatori di sezione siano presenti e pronti a svolgere

i loro ruoli il giorno della competizione.

5.9 Il coordinatore FIM CTR

1. Il suo ruolo è quello di coordinare le attività amministrative, la trasmissione e la pubblicazione di informazioni, relazioni dei funzionari, risultati, reclami, l'organizzazione delle cerimonie di premiazione e, più in generale, qualsiasi procedura relativa al Regolamento FIM e alla sua applicazione.
2. Non ha alcuna funzione in relazione ai compiti amministrativi associati a l'Organizzazione.
3. Coordinerà le riunioni della giuria internazionale.

5.10 Il rappresentante del CTR

1. È un funzionario nominato dal CTR.
2. Ha compiti di supervisione per ogni evento.
3. Egli può formulare qualsiasi richiesta o consiglio su qualsiasi argomento.
4. Non ha alcun ruolo decisionale.

5.11 Commissario FMNR

1. Si tratta di un funzionario nominato dalla FMNR.
2. Deve essere in possesso di una licenza di ufficiale FIM.
3. Rappresenta l'organizzazione FMN.
4. Egli può formulare qualsiasi richiesta o consiglio riguardante principalmente questioni relative all'Organizzazione.
5. Non ha alcun ruolo decisionale.

5.12 Delegato FMN

1. Ogni FMN, che abbia un pilota partecipante all'evento, ha il diritto di essere rappresentata da un delegato nazionale, in possesso di una licenza di commissario di gara.
2. Ciascuna FMN rappresentata deve informare per iscritto l'Amministrazione della FIM della presenza del proprio delegato almeno 15 giorni prima dell'Evento.
3. Non può essere un pilota, un costruttore o un team "FIM Trial Team" Manager.
4. Al momento dei controlli amministrativi, il delegato FMN dovrà compilare e firmare un documento in cui si impegna ad accettare e rispettare in ogni momento tutti i regolamenti FIM e dell'Evento, sollevando di conseguenza la FIM e l'organizzatore da ogni responsabilità; e in particolare, dichiarando di essere responsabile delle proprie azioni.
5. Egli deve conformarsi all'articolo "Team Manager" del presente regolamento per tutti i punti relativi al suo ruolo attivo nel corso, in particolare nel caso dell'utilizzo di una motocicletta per i suoi spostamenti sui **punti di collegamento**.
6. Il delegato nazionale può quindi rappresentare la propria FMN e i corridori iscritti da tale FMN.

Ha il diritto:

- UN) Partecipare alle riunioni dei funzionari in qualità di osservatore;
 - B) Per ricevere documenti e informazioni ufficiali;
 - C) Porre domande durante le riunioni.
 - D) Riceverà i pass che gli consentiranno di **viaggiare sul veicolo di collegamento, di essere presente alle** riunioni degli ufficiali, al paddock, alla partenza e all'arrivo durante l'evento;
 - e) Per ricevere il pettorale di partecipante FMN.
7. Non può in alcun modo interferire con l'irrogazione delle sanzioni da parte dei funzionari e/o i capi osservatori della sezione.

Oltre al punto 5.12:

5.12 TDN FIM Trial Des Nations

8. Un Team Manager designato dalla FMN della squadra che rappresenta può, a condizione che la sua FMN abbia notificato l'amministrazione FIM (ctr@fim.ch) e in conformità con l'articolo "Team Manager", rappresentare la sua FMN durante le riunioni TrialGP come delegato senza avere un pettorale "Delegato FMN".

5.13 **Responsabile del cronometraggio e dei risultati della FIM**

1. Il responsabile del cronometraggio della FIM è nominato dalla FIM.
2. Il responsabile del cronometraggio della FIM dovrà in particolare:
 - a) Essere qualificato per utilizzare il sistema di cronometraggio dell'Evento ed essere in possesso di una licenza FIM valida;
 - b) lavorare in collaborazione con il responsabile del campionato FIM/Responsabile di gara Direzione e arbitro FIM;
 - c) Se richiesto dai ciclisti, esaminare i loro risultati e mostrare loro la registrazione dei tempi **di collegamento** ;
 - d) produrre i risultati ufficiali in conformità con il Regolamento FIM e consegnarne una copia alla Direzione di Gara e all'Arbitro FIM;
 - e) se richiesto dal responsabile del campionato FIM di partecipare alle riunioni.
3. Non ha alcun ruolo decisionale.

5.14 **Il direttore tecnico della FIM**

1. Il Direttore Tecnico della FIM è nominato dal Direttore della Commissione Tecnica Internazionale della FIM, previa consultazione con il Direttore della Commissione Processuale della FIM.
2. Il Direttore Tecnico della FIM non è responsabile delle verifiche tecniche, ma si assicurerà che vengano effettuate in conformità al Codice Tecnico della FIM.
3. Il Direttore Tecnico della FIM lavora in collaborazione con la Direzione Gara.
4. L'autorità e i doveri del Direttore Tecnico della FIM comprendono, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti (si veda anche il Codice Tecnico della FIM):
 - a) Il Direttore Tecnico della FIM segnalerà alla Direzione di Gara eventuali problematiche o carenze relative alle verifiche tecniche e presenterà proposte per risolverle;
 - b) Il Direttore Tecnico della FIM è l'arbitro finale in relazione alle questioni tecniche dell'Evento;
 - c) Il Direttore Tecnico della FIM esaminerà con il Commissario Tecnico la motocicletta e l'equipaggiamento protettivo di qualsiasi Pilota coinvolto in incidenti gravi o mortali e presenterà una relazione scritta alla Gara Direzione;
 - d) Il direttore tecnico della FIM parteciperà a tutte le riunioni della gara Direzione, ma senza diritto di voto.

5.15 I responsabili tecnici dell'FMNR

1. Il responsabile tecnico e il responsabile tecnico capo, nominati dal FMNR, in particolare:
 - a) verificare le motociclette e le attrezzature in conformità con la FIM Regolamento e regolamento integrativo;
 - b) partecipare alle riunioni dei funzionari;
 - c) redigere una relazione tecnica e consegnarne una copia al Comitato Tecnico FIM Direttore;
 - d) se richiesto dalla Direzione di Gara, partecipare alle riunioni, ma senza diritto di voto.

2. Nello svolgimento delle loro funzioni, i commissari tecnici agiranno e collaboreranno in costante consultazione con il direttore tecnico della FIM. Nell'ambito del "FIM Trial Vintage Trophy", l'"Esperto di Vintage Trial" assisterà i commissari tecnici per tutte le motociclette d'epoca, nonché per quanto riguarda l'ammissibilità delle motociclette autentiche autorizzate a partecipare al "FIM Trial Vintage Motorcycle Trophy".

5.16 Responsabile della sostenibilità

1. Il responsabile della sostenibilità, nominato dal FMNR, sarà responsabile per tutti gli aspetti ambientali e in particolare:
 - a) garantire il rispetto del Codice ambientale FIM;
 - b) segnalare al responsabile del corso FMNR qualsiasi violazione alla FIM Codice ambientale;
 - c) avere accesso a tutte le informazioni riguardanti l'Evento ed essere in grado, prima, durante e dopo l'Evento, di fornire raccomandazioni al Direzione di gara su tutti gli aspetti dell'evento che potrebbero avere potenziali conseguenze ambientali;
 - d) redigere una relazione sulla base della checklist online predisposta da CID;
 - e) partecipare alle riunioni dei funzionari;
 - F) Se richiesto dalla Direzione di Gara, partecipare alle riunioni, ma senza diritto di voto.

5.17 Il Capo degli Osservatori di Sezione

1. Gli osservatori capo di sezione sono nominati dalla FMNR/dagli organizzatori.
2. L'età minima per tutti gli osservatori capo di sezione è fissata a 18 anni.
3. Nella sua sezione, decide da solo su tutti i punti di penalità assegnati ai ciclisti.
4. Gli osservatori della Sezione Capo hanno beneficiato di Linee guida pratiche per svolgere le loro missioni, tenendo conto in particolare dello spirito di sperimentazione.
5. Sono investiti del potere discrezionale di giudicare le colpe come assegnato in queste regole.
6. Sono in grado di giudicare le azioni facendo appello al buon senso e tenendo conto del loro carattere intenzionale, trascurabile, incongruo e/o fuorviante.
7. L'età minima per tutti gli osservatori di sezione è fissata a 16 anni.
8. Non devono avere alcun legame di parentela con nessun cavaliere partecipante all'Evento o conflitto di interessi.
9. Devono aver partecipato a un briefing organizzato dai membri della Direzione di Gara e aver tenuto conto delle relative linee guida pratiche.
10. Per ciascuna delle posizioni di Capo Osservatore di Sezione, l'organizzatore deve redigere un elenco dei nomi dei Capi Osservatori che ricoprono tale incarico. Questo elenco deve essere consegnato al Segretario di Gara FMNR, il quale lo trasmetterà alla Direzione di Gara e all'Arbitro FIM prima dell'inizio della competizione.
11. Il capo osservatore e i suoi assistenti devono essere identificabili tramite pettorine.
12. Per ogni sezione deve esserci un osservatore capo.
13. Il Capo Osservatore di Sezione è responsabile del mantenimento dell'ordine nella sua Sezione, che comprende l'area recintata e il corridoio.
14. Dopo l'evento, gli osservatori capo della sezione devono rimanere disponibili fino alla fine.
I termini per presentare reclami/ricorsi sono scaduti.

5.18 Direttore medico

1. Il responsabile medico capo è un funzionario nominato dalla FMNR/Organizzatore.
2. Il responsabile medico lavorerà in collaborazione con la direzione di gara e con l'arbitro FIM.
3. Garantirà il rispetto del Regolamento del "CODICE MEDICO FIM".

5.18.1 Test di durata

In seguito a una procedura di test alcolimetrico FIM, qualora il risultato del test di conferma superi la soglia consentita, per i dettagli della procedura da seguire, si prega di fare riferimento al Codice Medico dell'anno in corso, Art. e allegato N "Procedura di test alcolimetrico FIM".

5.19 Esperto di prove d'epoca

Un esperto di trial d'epoca non è un ufficiale. Viene nominato dalla FIM per assistere i vari ufficiali e gli intervenienti nel verificare che le motociclette "d'epoca", i materiali, i programmi e le informazioni fornite siano conformi ai vari punti del regolamento FIM. È responsabile di garantire che tutti i partecipanti, lo staff e qualsiasi altra persona seguano le istruzioni dell'organizzazione.

5.20 Riunioni della Direzione di Gara

1. Le riunioni della Direzione di Regata si svolgono durante le riunioni della Giuria Internazionale, ma anche ogniqualvolta sia necessario durante un Evento, in sessione pubblica o a porte chiuse.
2. Le riunioni della Direzione Gara sono presiedute dal Responsabile del Campionato FIM, il quale stabilisce il calendario e organizza sessioni straordinarie ove necessario.
3. In ogni caso, l'arbitro FIM può partecipare alle riunioni, comprese quelle a porte chiuse, solo in qualità di osservatore.
4. Qualora il responsabile del campionato FIM nominato dalla FIM sia assente, verrà sostituito dal coordinatore del CTR o da un rappresentante del CTR.
5. Qualora il direttore di gara nominato dalla FMNR sia assente, la FMNR dovrà nominare un sostituto in possesso di un'apposita licenza per ufficiali di gara. In mancanza di tale nomina, tale incarico potrà essere assunto dallo steward della FMNR.
6. I membri della Direzione di Gara non possono ricoprire altri incarichi ufficiali durante l'Evento, ad eccezione del ruolo di Commissario FMNR in sostituzione in caso di forza maggiore.
7. Il quorum per una riunione della Direzione di Gara è di due persone. Ogni membro ha un voto. Le decisioni vengono prese a maggioranza semplice. In caso di parità

(in assenza di un membro), il FIM Championship Manager avrà sempre il voto decisivo.

5.21 Pubblicazione delle decisioni

1. Tutte le decisioni che agevoleranno lo svolgimento dell'Evento, così come tutti i risultati, dovranno essere pubblicati al più presto nelle lingue ufficiali della FIM.
2. Qualsiasi decisione disciplinare pronunciata dall'arbitro FIM deve essere notificata direttamente presso la sede dell'evento o, in mancanza di ciò, tramite lettera raccomandata con avviso di ricevimento.
3. Se possibile durante l'evento, le parti coinvolte dovrebbero essere almeno informate verbalmente. Tuttavia, è preferibile che la decisione dell'arbitro FIM venga comunicata per iscritto.
4. Il documento/la notifica di una decisione deve:
 - a) Indicare il nome e il numero di licenza dell'arbitro FIM;
 - b) Indicare il nome/i nomi della/e parte/i coinvolta/e;
 - c) In caso di protesta, dichiarare che la tassa di protesta è stata pagata dalla parte che protesta;
 - d) Indicare i motivi dell'azione intrapresa/della protesta presentata;
 - e) Indicare gli articoli a cui si riferisce l'azione intrapresa/la protesta;
 - f) Indicare qualsiasi informazione aggiuntiva ottenuta durante l'udienza;
 - g) Indicare la decisione dell'arbitro FIM e le relative prove a supporto e breve rapporto;
 - h) Menzionare il diritto di ricorso alla CAI.
5. Ogniquale volta le parti coinvolte vengono informate per iscritto all'Evento, La seguente procedura deve essere rispettata:
 - a) Le parti interessate dalla decisione dell'arbitro FIM devono firmare una copia di tale decisione per confermarne la ricezione;
 - b) Sulla ricevuta di ricevimento devono essere indicati anche il nome della persona che riceve la decisione, la sua posizione/funzione, il luogo, la data e l'ora di ricezione;
 - c) La copia della decisione, firmata per la ricezione dalla/e persona/e interessata/e, deve essere allegata alla relazione dell'arbitro FIM.

5.22 Verbalì delle riunioni

1. I verbalì di tutte le riunioni della Direzione di Regata e/o dell'Arbitro FIM devono essere redatti in entrambe le lingue ufficiali della FIM, a meno che la Direzione di Regata o l'Arbitro FIM non concordino di accettarli in una sola lingua ufficiale.
2. Il verbale deve riportare in dettaglio i rapporti ufficiali forniti a tale scopo e indicare in dettaglio le sanzioni imposte, le decisioni prese in merito a eventuali proteste ricevute, di cui devono essere allegate copie, i dettagli di eventuali incidenti verificatisi e di possibili irregolarità, nonché il parere del responsabile del campionato FIM e dell'arbitro FIM in merito alle condizioni dell'organizzatore, comprese eventuali osservazioni che ritengono importanti.
3. Il responsabile del campionato FIM e l'arbitro FIM devono inviare una copia del presente verbale all'amministrazione FIM entro 72 ore dalla conclusione dell'evento.



FIM-MOTO.com

ROTTA DELLA SVIZZERA 11 | 1295 MIO |

SVIZZERA ctr@fim.ch

6530001