



Settore Nazionale Motociclismo

Via Luigi Bodio, 57 - 00191 – Roma

06 3294807 - info@cSEN.it – www.cSEN.it

Sede operativa Via San Crispino, 26 35129 – Padova

049 7800826 motociclismo.cSENveneto.it www.cSENmoto.it

motociclismo@cSENveneto.it - segreteria@cSENveneto.it

Claudio Fischi claudiofischi@outlook.it 340.7634361

REGOLAMENTO TRIAL 2022

Pubblichiamo la nuova avventura CSEN riguardante la oramai affermata attività motociclistica denominata TRIAL, una prova di abilità, di equilibrio, forza e concentrazione, in assenza di velocità nella maggior parte delle sue dinamiche; questa disciplina mette alla prova l'elevato sforzo fisico e psichico di ogni pilota. Da noi definita "L'arte marziale del motociclismo", proprio per le sue caratteristiche EQUILIBRIO-CONCENTRAZIONE-TECNICA. Un'altra definizione che ne specifica meglio lo spirito è: Il Trial è l'unico sport motoristico in cui la velocità non è uno dei parametri più importanti. Trial significa prova, inteso come sfida, come ostacolo lungo un percorso indoor o outdoor, qualcosa che si andrà a superare con la tecnica e con l'astuzia. Il regolamento delle gare di trial è molto rigido e le prove da superare possono essere davvero impervie, tanto nei circuiti indoor, quanti in quelli all'aperto tra pietre e ruscelli salite ripide e curve in contropendenza ecc.

ART. 1 - ZONE

Una competizione Trial all'aperto (outdoor) si sviluppa su un percorso diviso in numerose zone (8/12 percorsi fettucciati che comprendono ostacoli o porte) da percorrere per un numero arbitrario di giri (di solito 2/3 giri) in un tempo massimo di 5/6 ore le quali possono essere soggette a variazioni stabilite dal direttore di gara in base ai parametri organizzativi relativi a tempi di trasferimento ecc . A discrezione degli organizzatori e con il consenso del direttore di gara le porte o ostacoli in zona possono essere anche numerati. Le zone sono caratterizzate da una linea di ingresso (IN), oltrepassandola si è a tutti gli effetti in prova speciale e una linea (FIN), che delimita, con il passaggio del canotto di sterzo della moto, la fine della prova speciale.

Le zone sono percorsi difficili: ogni zona deve comprendere da un minimo di 3 porte ad un massimo di cinque ostacoli principali, che possono essere sia naturali che artificiali. Ad esempio: pietre, acqua, sabbia, gradini, pendenze, terrapieni, tronchi d'albero, tubi in calcestruzzo o strutture in calcestruzzo, strutture metalliche, costruzioni di legno, traversine ferroviarie, bobine, ecc. Per le zone vengono raccomandate le seguenti caratteristiche: lunghezza da 30 a 50 metri, a seconda delle capacità, come alla costruzione delle zone, larghezza almeno un metro della singola porta od ostacolo (all'altezza del manubrio). Ciascuna zona deve essere delimitata su ogni lato da fettucce di plastica. La fettuccia dev'essere posizionata a 20/30 cm dal suolo. E' possibile posizionare la fettuccia anche all'interno della sezione per indicare passaggi di diversa difficoltà o per chiudere ostacoli in modo da renderli più complessi. Il nastro dovrà essere di ottima qualità ed avere un'altezza minima di 10 cm. All'interno delle zone dovranno essere presenti delle frecce colorate indicanti le prove speciali (ostacoli) da effettuare per ogni categoria. Le porte devono essere contrassegnate da due frecce dello stesso colore, rivolte l'una verso l'altra con uno spazio tra di esse dove i corridori dovranno obbligatoriamente passare. La linea di partenza dovrà essere fissata ad almeno 2 metri di distanza dal primo ostacolo, in modo da fornire spazio sufficiente al pilota per affrontarlo. la linea di traguardo dovrà essere fissata ad almeno 2 metri dall'ultimo ostacolo per evitare di incorrere in discussioni e penalità. Le zone dovranno essere affrontate in ordine progressivo, pena la penalità di 5 punti al salto di una zona. Le zone possono essere visionate a piedi ed è proibito agli atleti di modificare la loro configurazione.

ART. 2 - PENALITÀ

Appoggiare un piede a terra comporta 1 penalità, due piedi..2. penalità, 3 piedi o più sempre lo stesso punteggio (3). Appoggiare il manubrio a terra, rompere una "fettuccia" che delimita il percorso, toccare o abbattere una bandierina della porta dell'ostacolo, non completare una "zona" entro il tempo previsto di 1 minuto e 30 secondi comportano 5 penalità. Esistono anche penalità di "tempo", nel senso che ogni minuto di ritardo sul tempo previsto per completare un giro corrisponde a 2 punti di penalità: ciò comporta che alcuni piloti, alle battute finali della gara, preferiscono "saltare" una zona, subendo la penalizzazione prevista di 5 punti, per non correre il rischio che il tempo perso nel tentativo di superare la zona stessa, comporti una penalizzazione ancora maggiore.

- 1 punto di penalità: un piede appoggiato a terra.
- 2 punti di penalità: due piedi (contemporaneamente o non) e per ogni minuto di ritardo sul tempo previsto per completare il giro.
- 3 punti di penalità: tre o più piedi a terra.
- 5 punti di penalità: non completamento della zona nel tempo previsto, saltare la zona, manubrio a terra, scendere dalla moto con entrambe le gambe, abbattere bandierine o fettucce. Incroci del percorso non permessi.
- 10 punti di penalità: salto di zona con mancata timbratura sul cartellino.
- 25 punti di penalità: mancato cambio di cartellino o perdita dello stesso (ove non siano previsti trasponder).

Sarà vincitore della competizione chi, alla fine di tutte le zone, avrà totalizzato il minor numero di penalità possibili.

ART. 3 - LICENZA e PILOTI AMMESSI

Per partecipare occorre essere in possesso della tessera Base CSEN più la licenza PROMOSTART con visita medica agonistica obbligatoria e in regola per l'anno corrente. Quindi sono ammessi i piloti in possesso di tessera base più la licenza PROMOSTART rilasciata da un moto club affiliato alla CSEN MOTOCICLISMO e valida per la stagione in corso. Vedi ART 18.

ART. 4 - Commissari / Giudici di percorso

Ogni zona prevede la presenza di un commissario tecnico di percorso, che analizzi la prova del pilota ed assegni le penalità previste.

ART. 5 – NUMERI DI GARA

Al termine delle iscrizioni ad ogni pilota verrà assegnata la categoria ed gli verrà consegnato il numero di gara che dovrà esporre in maniera ben visibile nella maglia o con eventuale porta numero anteriore.

ART. 6 - ISCRIZIONE

Ogni pilota prima della gara ha l'obbligo di eseguire correttamente l'iscrizione alla manifestazione regolarizzando il pagamento mostrando la licenza valida nella corrente stagione alla segreteria ed al direttore di gara presente. Sono ammesse tutte le categorie licenziati CSEN Elite, Esperti, Amatori, Promozionali, PromoStart e le giornaliere PromoStart. I PromoStart (annuali o giornaliere) saranno inseriti nelle categorie Elite, Esperti, Amatori, Promozionali a discrezione della Commissione Tecnica.

ART. 7 - CATEGORIE

Nella progettazione e nella realizzazione delle zone si raccomanda di non superare le seguenti altezze massime:

CATEGORIA ELITE 6 (1° anno): percorso bianco 0,60 metri max.

CATEGORIA ELITE 5: percorso Giallo da metri 1,00 a metri 1,50 max.

CATEGORIA ELITE 4: percorso verde metri 1,80 max. Ved anche art 18.

ART. 8 - CLASSIFICHE DI GIORNATA

Per ogni prova vince chi avrà ottenuto il minor numero di penalità (vedi ART2), sommando i punteggi dei due giri, e ordinando la classifica in ordine crescente di punteggio. In caso di parità di punteggio saranno discriminanti le zone percorse a zero penalità; in caso di parità di zone a zero verrà valutato il tempo di

gara: di conseguenza chi avrà concluso nel minor tempo possibile, sarà proclamato vincitore. A fine gara ci sarà la premiazione di giornata per i primi 3 classificati di ogni classe e categoria.

ART. 9 - PUNTEGGI

I punteggi ad ogni gara verranno assegnati ai piloti che avranno disputato almeno il 50% dei giri previsti dal programma o di quelli stabiliti dalla giuria di gara (DDG e CDG).

Class.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punti	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

ART. 10 - CONDOTTA DI GARA:

Ogni pilota è responsabile all'osservanza dell'orario di partenza assegnatogli. Durante lo svolgimento della manifestazione i piloti dovranno dimostrarsi disciplinati e attenersi alle direttive e alle informazioni fornite dall'ente organizzativo CSEN al fine di garantire pari opportunità per tutti. Tutti i piloti, prima di effettuare l'ingresso in zona, devono presentarsi al briefing tenuto dal direttore di gara. In caso di incidente, i piloti insieme al personale tecnico sono tenuti a prestarsi immediatamente al reciproco soccorso e a chiamare i soccorsi nei casi gravi. Funzionari, Personale di Gara e piloti; il regolamento CSEN stabilisce le modalità di conduzione di una manifestazione di Trial. Tutti i partecipanti di una gara sono tenuti ad essere pienamente a conoscenza dei regolamenti CSEN e a qualsiasi integrazione. Un conduttore non dovrà mai di proposito condurre il proprio motociclo in modo da arrecare danno ad altri conduttori, pena l'esclusione dall'ordine di arrivo, se classificato, e passibile di altre sanzioni disciplinari in base alla gravità del gesto. L'uso di un linguaggio osceno e irrispettoso è severamente vietato. I piloti che utilizzano tale linguaggio saranno penalizzati con punti di penalità a seconda della gravità stabilita dal direttore e giudice di gara, che possono irrogare da 5 a 50 punti di penalità. L'infrazione verrà annotata sul verbale di gara e potrà essere giudicata a posteriori dal Commissario Disciplinare qualora l'entità del fatto lo richieda.

ART. 11 - AREA PADDOCK

L'area paddock riservata ai piloti e alle squadre, dovrà essere collocata vicino all'Ufficio di gara ma all'esterno della zona di gara. Una zona di riscaldamento dovrà essere predisposta all'interno di quest'area LA VELOCITÀ MASSIMA all'interno del PADDOCK non deve superare i 10 Km/h. Per i trasgressori ci sarà l'allontanamento immediato dalla manifestazione e, in caso di recidività, il divieto assoluto di partecipazione per l'anno. Per i minorenni l'accesso è consentito SOLO se accompagnati e SEGUITI da un genitore o un maggiorenne che si assume la RESPONSABILITÀ delle azioni del pilota. Se una o più regole non vengono rispettate i responsabili dell'area interessata, gli eventuali organizzatori e/o il DdG possono disporre l'allontanamento del pilota dalla zona gara e dal paddock.

ART. 12 - IMPIANTO MICROFONICO

L'impianto di informazione pubblica deve essere in grado di raggiungere tutte le sezioni attorno alla zona del palco e possibilmente raggiungere l'area paddock per eventuali avvisi o comunicazioni.

ART. 13 - OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari si svolgono negli orari fissati dal time table e consistono: controllo dell'iscrizione, verifica del motociclo. I piloti dovranno presentarsi al briefing pre-gara con la moto in perfetto ordine generale, con il silenziatore efficiente, leve non danneggiate, copri pignone e con le tabelle e i numeri ben visibili. Le moto da TRIAL possono prendere parte alle gare sociali a patto che siano conformi alle normative vigenti dei costruttori e che siano in regola con il codice della strada per i piloti che affrontano trasferimenti da una zona all'altra percorrendo strade aperte alla circolazione pubblica. Obbligatorio l'uso dell'interruttore di spegnimento automatico della moto in caso di caduta collegato al polso durante il trasferimento e all'interno delle zone; chi ne fosse trovato sprovvisto non sarà ammesso alla partecipazione della manifestazione.

ART. 14 - GIUDICE DI GARA

Viene istituita la figura di giudice di gara (garante del regolamento) che sarà presente ad ogni manifestazione con il compito di verificare il corretto svolgimento della stessa.

ART. 15 - ABBIGLIAMENTO

L'abbigliamento dovrà essere di tipo omologato e indossato correttamente. Le maniche della maglia devono coprire anche le braccia, il paraschiena e le ginocchiere vanno indossate obbligatoriamente, il casco, aperto o chiuso, deve essere omologato e ben allacciato. E' severamente vietato presentarsi alla griglia di partenza con piercing sul volto, orologi o catene al collo. E' facoltà del Direttore di Gara o del Giudice di Gara richiedere il controllo del volto, del collo, o delle braccia per verificar che non vi sia presenza degli accessori/ornamenti sopra riportati.

ART. 16 - Prova fonometrica

Ove previsto si agirà con maggior rigore per il rispetto dei limiti vigenti, stabiliti in 105 dB per i Minitrial e 115dB per tutti gli altri, con tolleranza +1 se inizio gara e +2 se fine gara. Durante le prove libere e durante la gara verranno monitorate le moto più rumorose; successivamente queste verranno verificate staticamente secondo le apposite procedure. I piloti possessori delle moto che non rientreranno nei parametri verranno segnalati e non ammessi in caso di recidiva. La rilevazione dovrà essere effettuata al massimo dei giri per 2 secondi.

ART. 17 - REGOLAMENTO DISCIPLINARE:

Ogni licenziato risponde delle infrazioni commesse a titolo di dolo o di colpa. Gli affiliati rispondono direttamente dell'operato di chi li rappresenta, così come ogni licenziato o affiliato risponde per l'operato di chi lo assiste o lo accompagna. Gli affiliati e i licenziati sono tenuti a collaborare con l'organo disciplinare, assolvendo le richieste che da questo pervengono. N.B si fa riferimento al REGOLAMENTO DISCIPLINARE NAZIONALE CSEN, pubblicato presso il sito internet di riferimento Nazionale www.csenmoto.it.

ART. 18 - CATEGORIE AMMESSE

Sono ammesse tutte le categorie licenziati CSEN Elite, Esperti, Amatori, Promozionali, PromoStart e le giornaliere PromoStart. I PromoStart (annuali o giornaliere) saranno inseriti nelle categorie Elite, Esperti, Amatori, Promozionali dalla Commissione Tecnica.

Le classi previste sono:

MINITRIAL BABY 50: riservata a moto con cilindrata di 50cc con moto mini cross, piloti da 6 anni compiuti.

Zone di colore colore Bianco

MINITRIAL CADETTI: riservata a moto con cilindrata da 50cc a 65cc con moto mini cross , piloti da 8 anni compiuti.

MINITRIAL JUNIOR: riservata a moto con cilindrata di 85cc con moto mini cross piloti da 10 anni compiuti

YOUNG 125: riservata a moto con cilindrata di 125cc, piloti da 14 anni compiuti fino a 16 anni.

EVO TRE 1: riservata a moto da TRIAL d'epoca con età di costruzione minima 20 anni, bi ammortizzate. Zone di colore Giallo

EVO TRE 2: riservata a moto da TRIAL d'epoca con età di costruzione minima 20 anni, mono ammortizzate.

EVO TRIAL TR5: riservata a piloti neofiti alle prime esperienze di gara, cilindrata da 125cc 2 tempi a 500cc 4 tempi. Zone di colore GIALLO

EVO TRIAL TR4 : riservata a piloti amatoriali di medio/alto livello, cilindrata da 125cc 2 tempi a 500cc 4 tempi. Zone di colore Giallo/Verde

EVO TRIAL TR3: riservata a piloti esperti di medio/alto livello, cilindrata da 125cc 2 tempi a 500cc 4 tempi. Zone di colore Verde

EVO HARD TR2: piloti professionisti, cilindrata da 125cc 2 tempi a 500cc 4 tempi. Zone di colore BLU

OVER 50 MASTER: piloti con i migliori piazzamenti ottenuti nella OVER 50 nel precedente campionato, con età compiuta di 50 anni e oltre, cilindrata da 125cc 2 tempi a 500cc 4 tempi.

ART. 19 - Controllo medico TRIAL

La visita medica nel giorno della gara, per tutte le specialità, non è obbligatoria. Comunque il Medico di Gara e il Direttore di Gara possono decidere di sottoporre a visita medica qualsiasi pilota qualora lo ritengano necessario.

ART. 20 - Sostituzione dei motocicli (TRIAL)

Non è concesso sostituire il mezzo di gara o apportare modifiche strutturali allo stesso durante lo svolgimento della gara. In caso di guasto del mezzo, il pilota dovrà comunicare prontamente alla direzione gara il suo ritiro.

ART. 21 - Obblighi organizzativi

L'organizzatore dovrà seguire alla lettera il vademecum CSEN:

- una ambulanza con personale addetto e un medico di gara (attrezzata con rianimazione o defibrillatore). Nel caso che l'ambulanza lasci la zona, per proseguire la gara deve rimanere almeno un medico.
- Classificare tutti i piloti che hanno percorso regolarmente le zone nei tempi previsti.
- Premiare sempre i primi 3 classificati di ogni categoria e tutti i BABY 50.
- RCT gara comprendente il personale di servizio, il quale deve tuttavia essere in possesso della tessera Base Csen o far parte di enti di soccorso che prevedano un proprio tesseramento.
- Disporre di un numero di personale sufficiente a poter visionare l'intero tracciato.

ART. 22 - INTEGRAZIONI AL REGOLAMENTO TRIAL CSEN

1. I meccanici o gli accompagnatori dovranno essere in possesso di tessera base Csen o di licenza Csen in corso di validità per poter fare assistenza al paddock.
2. Per tutti i piloti è obbligatorio presentare la licenza conduttore personalmente.
3. Sul campo di gara è obbligatorio esporre in apposita bacheca il nullaosta gara, l'omologazione, l'assicurazione e le autorizzazioni comunali.
4. Ogni atto di violenza sia verbale che fisica sui nostri campi di gara sarà punito immediatamente con la squalifica dalla gara e il ritiro della licenza; la commissione disciplinare alla prima riunione deciderà, dopo aver valutato i fatti, la data della restituzione della licenza, in ottemperanza a quanto previsto nel Regolamento Disciplinare.
5. I piloti sono responsabili del comportamento dei loro meccanici e degli accompagnatori, pena la squalifica a seguito di comportamento scorretto. Se chi si rende sanzionabile disciplinarmente in qualità di meccanico o semplice accompagnatore al paddock è anche un pilota licenziato o tesserato Csen risponderà personalmente alla commissione disciplinare.
6. Se in caso di maltempo la gara non potrà disputarsi, sarà spostata a data da destinarsi. Non sono previsti rimborsi. Per verificare l'agibilità del tracciato verranno sorteggiati tre piloti fra gli iscritti (1 per ogni categoria) e si dovrà valutare la possibilità per i servizi di soccorso medico di intervenire in tutti i punti della pista.
7. Se per cause di forza maggiore la zona viene sospesa sarà ritenuta nulla.
8. Ogni reclamo sul campo di gara dovrà essere presentato per iscritto e accompagnato da una tassa di euro 50,00, restituibile se l'esito del reclamo sarà confermato.
9. Qualunque società che aderisca alla CSEN e gestisca un impianto permanente dovrà obbligatoriamente organizzare almeno una manifestazione all'anno sul proprio impianto.
10. Un pilota non può partecipare a più di una categoria o cilindrata nella stessa manifestazione.
11. I piloti potranno essere passati di categoria, a campionato iniziato, per manifesta superiorità a discrezione della Commissione Tecnica. Per stabilire se un pilota è inadeguato per la categoria saranno confrontate le sue penalità con quelle dei piloti della categoria superiore. Il cambio di categoria per il pilota, richiesto dal Moto Club, dovrà essere sempre vagliato dalla Commissione

Tecnica previa richiesta scritta, che se accordato avrà un riconoscimento pari al 50% dei punti ottenuti nella categoria precedente.

12. I Giudici di Zona verranno formati da Csen Motociclismo e dotati di tesserino Nazionale.
13. Durante la stagione verrà introdotto un sistema di assegnazione penalità e classifica in tempo reale. Ai piloti presenti alla gara sarà consegnata una etichetta con il qr code univoco. Il GdZ all'uscita della zona inquadrerà con lo smartphone il codice e assegnerà le penalità. La direzione gara e gli accompagnatori potranno visionare in tempo reale le performances dei singoli piloti e la situazione di classifica generale.