

REGOLAMENTO

**CAMPIONATO
TRIVENETO HARD RACE A
COPPIE**

**CAMPIONATO
TRIVENETO HARD RACE**

ANNO 2008

INDICE

Art. 1 - DEFINIZIONE	2
Art. 2 - DESCRIZIONE	2
Art. 3 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI	2
Art. 4 - PERCORSO	2
Art. 5 - AREA BOX	2
Art. 6 - SEGNALETICA	3
Art. 7 - PARTECIPAZIONE.....	3
Art. 8 - ISCRIZIONI	3
Art. 9 - NUMERO DEGLI ISCRITTI.....	4
Art. 10 - CLASSI.....	4
Art. 11 - EQUIPAGGI.....	4
Art. 12 - NUMERI DI GARA	4
Art. 13 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI	4
Art. 14 – ASSEGNAZIONE GARE	6
Art. 15 - MOTOCICLI	6
Art. 16 - PNEUMATICI.....	6
Art. 17 - VERIFICHE TECNICHE.....	6
Art. 18 - ORDINE DI SCHIERAMENTO	7
Art. 19 - PARTENZA.....	7
Art. 20 - INTERRUZIONE E/O ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE..	7
Art. 21 - TESTIMONE.....	7
Art. 22 - CAMBIO PILOTA	8
Art. 23 - RIFORNIMENTO ED ASSISTENZA.....	8
Art. 24 - CRONOMETRAGGIO	8
Art. 25 - RITIRO	9
Art. 26 - TERMINE DELLA GARA	9
Art. 27 - TEMPO MASSIMO	9
Art. 28 - AIUTO ESTERNO	9
Art. 29 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.).....	9
Art. 30 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.).....	10
Art. 31 - ASSICURAZIONE (R.C.).....	10
Art. 32 – DIRETTORE DI GARA	10
Art. 33 – UFFICIALI DI GARA	10
Art. 34 - SERVIZI GENERALI	10
Art. 35 - PENALITA'	10
Art. 36 - CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E PREMIAZIONI.....	11
INDICE ANALITICO.....	12

Art. 1 - DEFINIZIONE

Sono manifestazioni motociclistiche di durata da disputarsi su un percorso ad anello alle quali partecipano Equipaggi formati da due Piloti (Hard Race a Coppie) o da un Pilota solo (Hard Race).

Art. 2 - DESCRIZIONE

Le gare hanno una durata totale di 4 (quattro) ore. Nel caso in cui il terreno di gara sia sabbia la durata totale è di 3 (tre) ore.

La gara può svolgersi in un'unica manche della durata di quattro ore (tre se su sabbia), oppure in più manches la cui somma di tempo sia sempre di quattro ore (tre se su sabbia).

È permessa anche l'inversione del senso di marcia fra le varie manches.

Art. 3 - MANIFESTAZIONI COLLATERALI

In occasione di gare di Campionato Triveneto Hard Race a Coppie e di Campionato Triveneto Hard Race (di seguito chiamati Campionato) si possono organizzare delle Manifestazioni collaterali, purché queste non vadano ad interferire con il regolare svolgimento della gara di Campionato alla quale sono abbinatae.

Art. 4 - PERCORSO

Il percorso di gara è di tipo fettucciato, chiuso al traffico ed al pubblico (per quest'ultimo devono essere previste delle apposite aree); possono essere presenti o meno asperità naturali e/o artificiali, quali salti, passaggi tecnici, ecc.

La larghezza del percorso deve essere tale da permettere il sorpasso fra due Piloti in ogni punto, ad eccezione di, al massimo, tre passaggi tecnici o di sicurezza (attraversamento siepi, fossato, ponte, ecc.) nei quali il transito è consentito ad un solo pilota alla volta.

Il 70% del tracciato, inoltre, deve avere una larghezza minima di cinque metri.

Il punto di rilevamento dei giri deve essere posto sul lato destro del tracciato e nelle vicinanze del punto di entrata all'area box, e deve assolutamente essere situato prima di esso, prendendo come riferimento il senso di marcia dei concorrenti. Nelle immediate vicinanze del punto di rilevamento, e prima di esso rispettando il senso di marcia, si deve ricavare una piccola zona nella quale è possibile fermare i piloti per il controllo del testimone.

La zona di partenza deve essere abbastanza grande da permettere l'allineamento contemporaneo di tutti i Piloti su di un'unica fila (una parte dei Piloti può anche essere allineata in curva, purché quest'ultima sia sufficientemente larga da permettere il passaggio contemporaneo di più Piloti affiancati). L'uscita verso l'area box e l'entrata in pista dalla stessa devono essere tali da non costituire pericolo di incidente fra i Piloti che entrano ed escono dall'area box e quelli che sono sul percorso; si devono inoltre evitare possibili incroci di traiettoria fra gli stessi.

Il percorso può essere visionato dai Piloti prima della partenza solamente a piedi. A discrezione dell'Organizzazione il percorso potrà essere provato con il motociclo per un numero di giri stabilito dalla stessa.

Art. 5 - AREA BOX

L'area box è la zona nella quale avvengono i cambi di pilota, il rifornimento di carburante e qualsiasi intervento sui motocicli. Quest'area deve essere predisposta dagli organizzatori e deve essere chiusa al pubblico; all'interno dell'area box possono accedervi unicamente i Piloti e due meccanici per ogni Equipaggio verificato, oltre al D.d.G., al C.d.G. e agli U.d.G. addetti.

La velocità di percorrenza all'interno dell'area box deve essere molto bassa, ciò viene messo in atto grazie a degli ostacoli artificiali dislocati lungo il passaggio all'interno del box; in alternativa si può predisporre del personale all'interno di quest'area con la funzione di rallentare i Piloti.

È a discrezione del D.d.G. penalizzare, nel modo che ritiene più opportuno e in base alla gravità della mancanza, tutti quei Piloti che non rispettino un comportamento adeguato e di sicurezza (soprattutto velocità eccessiva) all'interno dell'area box. Allo stesso modo saranno i piloti ad essere penalizzati, come sopra, per il comportamento scorretto, quali non rispetto delle indicazioni degli U.d.G., dei meccanici al loro seguito.

È fatto obbligo all'Organizzazione predisporre un'apposita area per i segnalatori.

I motocicli presenti nell'area box devono essere unicamente quelli utilizzati in gara e regolarmente punzonati. È vietato introdurre nell'area box motocicli non punzonati; è altresì vietato portare fuori dall'area box i motocicli per tutta la durata della gara, salvi il caso di uscita per entrare nel percorso di gara e il caso in cui l'Equipaggio decide di non continuare la stessa e riconsegna il testimone agli organizzatori. L'infrazione a tali divieti comporta l'esclusione dell'Equipaggio.

È fatto obbligo all'Organizzazione controllare, a mezzo di un addetto, che i piloti che escono dall'area box per inserirsi nel percorso di gara, abbiano il testimone. In caso contrario il pilota non potrà entrare nel percorso. La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 6 - SEGNALETICA

Tutto il percorso deve essere delimitato da fettuccia; questa non è richiesta ove il percorso sia delimitato in altro modo (ad esempio da un fossato, da una siepe, ecc.).

L'ingresso all'area box deve venire segnalato con un cartello ben visibile; devono altresì essere segnalati tutti i punti pericolosi del percorso per mezzo di una tabella rossa, posta nelle immediate vicinanze di detti punti.

Le bandiere di segnalazione sono quelle previste dalle N.S.S.; è prevista anche una bandiera nera con cerchio arancio (bandiera tecnica): questa bandiera deve essere utilizzata per indicare al Pilota interessato l'obbligo immediato di recarsi nell'area box, al fine di rimediare ai problemi tecnici del motociclo riscontrati dal D.d.G. Se possibile la bandiera deve essere accompagnata dal numero di gara del concorrente interessato.

La segnalazione deve essere data ai Piloti interessati nella zona di rilevamento giri.

Art. 7 - PARTECIPAZIONE

Sono ammessi a partecipare alle gare di Campionato tutti i Piloti in possesso di licenza F.M.I. Elite (solamente Enduro e Motocross) e Fuoristrada valide per l'anno 2008; inoltre sono ammessi Piloti appartenenti alla U.E.M. e all'Alpe Adria.

Agli effetti del Campionato prendono punti unicamente i Piloti iscritti a Moto Club del Triveneto.

Per i Piloti iscritti al Campionato Hard Race (Classe M, Art.10) la partecipazione è limitata solamente a metà del tempo totale di gara, ed avviene come segue:

- gara in una manche unica: al termine delle due ore (un'ora e mezza se su sabbia) ai Piloti della Classe M dovrà essere esposta bandiera a scacchi unitamente al cartello riportante la dicitura "Hard Race".
- gara suddivisa in un numero pari di manches: i Piloti della Classe M prenderanno il via solamente a metà delle manches previste.
- gara suddivisa in un numero dispari di manches: i Piloti della Classe M prenderanno il via solamente ad un numero di manche che coprono la metà del tempo totale previsto (esempio: se divisa in tre manches gareggeranno solamente in due manches).

Art. 8 - ISCRIZIONI

Per l'iscrizione alle gare è **OBBLIGATORIO** inviare al Moto Club organizzatore l'apposito modulo di iscrizione adeguatamente compilato, mentre la tassa di iscrizione deve essere versata al Moto Club come stabilito dal Regolamento Particolare.

La tassa di iscrizione è così fissata:

- €80,00 a Coppia per il Campionato Triveneto Hard Race a Coppie;
- €40,00 a Pilota per il Campionato Triveneto Hard Race.

Non è previsto ed ammesso alcun tipo di sovrattassa.

L'iscrizione degli Equipaggi ai Campionati avviene in modo automatico con l'iscrizione alle gare. Nel caso in cui una gara venga rinviata e sia già stata versata la quota d'iscrizione, è fatto obbligo all'Equipaggio iscritto comunicare al Moto Club organizzatore l'impossibilità di partecipare alla gara prevista con la nuova data entro, al massimo, il venerdì antecedente la gara. In tal caso la tassa d'iscrizione già versata sarà restituita.

In caso non avvenga nessuna comunicazione da parte dell'Equipaggio iscritto, questi verrà ritenuto iscritto d'ufficio; la tassa d'iscrizione non verrà restituita se lo stesso non parteciperà alla gara.

Art. 9 - NUMERO DEGLI ISCRITTI

Tutte le manifestazioni possono essere annullate se il numero degli iscritti, a discrezione dell'Organizzazione, non è ritenuto sufficiente; in tal caso è prevista la restituzione della tassa di iscrizione. L'Organizzazione ha la facoltà di fissare il numero minimo e massimo degli iscritti che verranno riportati sul R.P.

Art. 10 - CLASSI

Le Classi istituite per il Campionato Triveneto Hard Race a Coppie sono le seguenti:

- A (2 tempi): Equipaggio con entrambe le moto a due tempi;
- B (4 tempi): Equipaggio con entrambe le moto a quattro tempi;
- C (mista): Equipaggio con una moto a due tempi ed una moto a quattro tempi.

Per il Campionato Triveneto Hard Race è prevista una sola Classe:

- M : Equipaggio formato da un solo Pilota e indipendente dal tipo di moto (due o quattro tempi).

Tutte le Classi sono sempre costituite.

Art. 11 - EQUIPAGGI

Ciascun Equipaggio partecipante dovrà essere composto da:

- due Piloti (anche di Moto Club differenti) se iscritto nelle Classi A o B; per queste Classi è consentito l'utilizzo indifferentemente di una o due moto.
- due Piloti (anche di Moto Club differenti) se iscritto nella Classe C; per questa Classe è obbligatorio l'utilizzo di entrambi le moto per almeno un giro di gara ciascuna;
- un Pilota se iscritto nella Classe M; per questa classe è consentito l'utilizzo di una sola moto.

Art. 12 - NUMERI DI GARA

L'assegnazione dei numeri di gara è a discrezione dell'Organizzazione, ad eccezione della classe M, quando questa è prevista, per la quale vanno assegnati gli ultimi numeri della serie disponibili.

È fatto obbligo all'Organizzazione consegnare agli Equipaggi, in fase di O.P., le tabelle portanumero con i relativi numeri di gara (tre tabelle per moto).

I concorrenti sono tenuti ad apporre i numeri di gara sulle tre tabelle portanumero dei propri motocicli.

I numeri di gara devono essere uguali per entrambi i Piloti formanti l'Equipaggio.

Art. 13 - CALCOLO DEI RISULTATI PER I CAMPIONATI

Un Equipaggio si intende classificato, e di conseguenza comparirà nelle classifiche di gara, qualora abbia regolarmente preso il via ed abbia percorso almeno il 50% di giri rispetto all'Equipaggio vincitore del rispettivo Campionato.

- Classifiche di gara

Alla fine di ogni gara, ai primi 20 Equipaggi classificati sono attribuiti i punti secondo la seguente

tabella:

35 punti al 1°	15 punti al 6°	10 punti al 11°	5 punti al 16°
29 punti al 2°	14 punti al 7°	9 punti al 12°	4 punti al 17°
24 punti al 3°	13 punti al 8°	8 punti al 13°	3 punti al 18°
20 punti al 4°	12 punti al 9°	7 punti al 14°	2 punti al 19°
17 punti al 5°	11 punti al 10°	6 punti al 15°	1 punto al 20°

In caso di parità di risultato, a ciascun Equipaggio vengono attribuiti i punti relativi al piazzamento ottenuto e l'Equipaggio successivo riceve il punteggio relativo alla sua reale posizione.

Esempio:

EQUIPAGGIO A = 4:08'33" 1° 35 punti

EQUIPAGGIO B = 4:08'33" 1° 35 punti

EQUIPAGGIO C = 4:13'00" 3° 24 punti

I punteggi vanno assegnati come segue:

- Campionato Triveneto Hard Race a Coppie: Assoluta e Classi
- Campionato Triveneto Hard Race: Assoluta

Nel caso di gare a più manche le classifiche vengono redatte sommando i giri delle manches svolte; in caso di parità di giri la discriminante sarà la somma dei tempi delle manches.

- Classifiche di Campionato

- Campionato Triveneto Hard Race a Coppie: tutti gli Equipaggi iscritti alle gare possono prendere punti per il Campionato, purché i loro componenti non abbiano già gareggiato in altre gare di Campionato in Equipaggi differenti; ai fini delle Classifiche un singolo pilota può essere iscritto con un solo Equipaggio. Nel caso di cambio di componente da parte di un Equipaggio, quest'ultimo non comparirà in classifica. Per stilare le Classifiche di Campionato le Classifiche di Gara vanno epurate dagli Equipaggi che non possono prendere punti.

Esempio:

Gara 1			Gara 2		
1°	Bertoli – Ravagni	punti 35	1°	Bertoli – Pagani	punti 35
2°	Biasi - Romano	punti 29	2°	Presot - Ravagni	punti 29
3°	Mantovani - Zampieri	punti 24	3°	Biasi - Romano	punti 24

Classifica di Coppia

Pos.	Pilota	Punti
1°	Biasi - Romano	64
2°	Bertoli - Ravagni	35
3°	Mantovani - Zampieri	24

- Campionato Triveneto Hard Race: tutti i Piloti iscritti alle gare possono prendere punti per il Campionato.

Se al termine del Campionato due o più Equipaggi avranno lo stesso punteggio verrà dichiarato vincitore quello che avrà ottenuto il maggior numero di vittorie; a parità di vittorie quello che avrà ottenuto i migliori piazzamenti.

In caso di ulteriore parità verrà considerato il piazzamento dell'ultima giornata di gara.

Per il Campionato Triveneto Hard Race a Coppie il cambio di Classe è consentito durante tutto il Campionato. I punti acquisiti dalla Classe di provenienza non verranno tolti, ma non verranno sommati ai punti acquisiti nelle nuova Classe.

Per la Classifica di Moto Club i punti vanno assegnati come segue:

- Campionato Triveneto Hard Race a Coppie: somma dei sei migliori piazzamenti ottenuti da Piloti dello stesso Moto Club, indipendentemente dalla Classe di appartenenza e dalla formazione dell'equipaggio. I punti ottenuti nell'assoluta non vanno conteggiati per questa classifica.
- Campionato Triveneto Hard Race: somma dei tre migliori piazzamenti ottenuti da Piloti dello stesso Moto Club.

- Scarto

Per tutte la Classi il punteggio sarà quello totale senza alcun scarto.

Art. 14 – ASSEGNAZIONE GARE

Ai fini della classifica finale i Campionati saranno disputati su un totale di 3 (tre) prove.

L'assegnazione della validità per i Campionati spetta ai Coordinatori. Non può essere data validità di Campionato ai Moto Club che:

- organizzano una gara di Hard Race a Coppie o Hard Race per la prima volta;
- non abbiano organizzato una gara negli ultimi due anni;

Fa eccezione il caso in cui il numero di richieste di gare rientranti nei parametri sopra indicati sia inferiore alle tre previste. Le rimanenti gare, fino ad arrivare ad un totale di tre, verranno scelte in base alla data di richiesta di messa a calendario.

Non verranno assegnate manifestazioni con validità di Campionato a quegli Organizzatori che hanno avuto gravi mancanze riguardanti il regolamento in vigore.

Art. 15 - MOTOCICLI

Sono ammessi alle manifestazioni i motocicli da cross e da enduro; per questi ultimi il cavalletto laterale deve essere rimosso o fissato al telaio.

Non v'è alcuna restrizione di cilindrata.

Non sono ammessi quad, sidecar, minicross, e moto da trial.

Art. 16 - PNEUMATICI

Sono ammessi pneumatici da enduro e da cross, anche ricostruiti.

È proibito l'uso di pneumatici a spatola (con nervature radiali continue), con chiodi metallici, catene o muniti di altri dispositivi antiderapanti, oltre a quelli slick e stradali.

Art. 17 - VERIFICHE TECNICHE

A) Alle verifiche tecniche viene punzonato il solo telaio del motociclo (lato destro del canotto); per la punzonatura devono essere presentati assieme entrambi i motocicli dell'Equipaggio in verifica.

B) Le verifiche tecniche possono essere effettuate anche dai meccanici.

C) I motocicli devono essere presentati alle verifiche tecniche privi di precedenti punzonature e con i numeri di gara riportati in modo ben visibile sulle tabelle portanumero;

D) È compito e responsabilità del Pilota controllare l'avvenuta punzonatura del motociclo;

E) Gli organizzatori devono fornire il personale e la vernice necessaria per le punzonature.

F) Gli organizzatori, all'atto di punzonare i motocicli, devono verificare che gli Equipaggi siano iscritti nella Classe corretta.

Art. 18 - ORDINE DI SCHIERAMENTO

L'ordine di schieramento per la partenza deve avvenire con una delle seguenti modalità:

1. con prova di accelerazione;
2. con prova cronometrata del giro o di parte di esso.

La prova dovrà essere effettuata da entrambi i Piloti formanti l'Equipaggio, e il tempo da considerare per lo schieramento è il migliore fra i due rilevati.

Fanno eccezione:

- Equipaggi iscritti nelle Classi A e B partecipanti con un solo motociclo ai quali verrà rilevato solo un tempo (solo uno dei due Piloti effettuerà la prova, a scelta dell'Equipaggio);
- Piloti iscritti alla Classe M i quali effettueranno solo una prova (rilevamento di un solo tempo).

Ad ogni Pilota che non effettuerà la prova verrà data una penalità di 5 (cinque) giri.

Fanno eccezione i Piloti che non devono effettuare la prova perché formanti un Equipaggio partecipante con un solo motociclo.

Gli ordini di partenza per le manches successive vengono stabiliti in base all'ordine di arrivo della manche precedente (ad esempio, la terza manche ha come ordine di partenza l'ordine di arrivo della seconda manche).

Al termine della prova per lo schieramento ogni Equipaggio ha l'obbligo di transitare per la zona di rilevamento giri al fine di verificare il corretto funzionamento del transponder.

Art. 19 - PARTENZA

La partenza deve avvenire contemporaneamente per tutti i Piloti. Sono vietate le partenze in doppia fila o a scaglioni.

L'allineamento per la partenza può essere fatto unicamente a pettine.

Le moto devono essere allineate e a motore spento; solamente al segnale del D.d.G. i Piloti potranno accendere le moto e partire, pena una penalità indicata nell'Art.35. Le moto dovranno essere sostenute esclusivamente da un paletto (tipo Le Mans) o dai Piloti che effettuano la partenza, scesi dalla sella e con entrambi i piedi poggiati a terra.

La scelta del pilota che dovrà effettuare la partenza è lasciata libera all'Equipaggio.

Art. 20 - INTERRUZIONE E/O ARRESTO ANTICIPATO DI UNA MANIFESTAZIONE

Interruzione: sospensione momentanea della gara tramite esposizione della bandiera rossa.

Ciò può avvenire a causa di intervento di un mezzo di soccorso lungo il percorso, condizioni atmosferiche critiche, sistemazione di tratti del percorso, ecc. La ripresa della gara verrà effettuata, dopo aver allineato i Piloti in base all'ordine di arrivo del giro nel quale è stata esposta la bandiera, con una nuova partenza. In questo caso la classifica finale verrà redatta secondo le modalità previste per le gare a più manches (Art. 13). Se la gara non può più essere ripresa, essa verrà dichiarata valida se interrotta dopo i tre quarti del tempo totale previsto, altrimenti verrà dichiarata nulla e non valida ai fini del Campionato.

Arresto anticipato: sospensione definitiva e anticipata, rispetto al tempo di durata previsto, della gara tramite esposizione della bandiera a scacchi.

Se l'arresto della gara avviene dopo tre quarti del tempo totale previsto, questa è da ritenersi valida a tutti gli effetti ai fini del Campionato, indipendentemente dal numero di manches in cui la gara è suddivisa, e agli Equipaggi viene attribuito il punteggio pieno, altrimenti la gara viene dichiarata nulla e non valida ai fini del Campionato.

Art. 21 - TESTIMONE

Il testimone, oggetto che identifica in modo univoco un Equipaggio, utilizzato nelle gare di Campionato è il transponder; esso viene consegnato, in quantità unitaria, agli Equipaggi in fase di

Operazioni Preliminari. **NON E' CONSENTITO L'UTILIZZO DI ALTRI TESTIMONI.**

È facoltà del Moto Club organizzatore ritirare la licenza degli iscritti alla gara come cauzione per il testimone consegnato; la stessa verrà resa ai diretti interessati al momento della riconsegna del testimone.

Il supporto per il testimone deve essere fissato obbligatoriamente alla forcella destra del motociclo. Solamente il Pilota che ha il testimone può accedere al percorso di gara, ad eccezione della prova per lo schieramento e dell'eventuale turno di prova prima dell'inizio della gara.

L'Equipaggio è l'unico responsabile dell'integrità del proprio testimone, dal momento della consegna in fase di verifiche sportive fino alla riconsegna a fine gara.

Nel caso in cui il testimone venga smarrito o danneggiato in modo irreparabile, è diritto del Moto Club organizzatore rivalersi sull'equipaggio che lo aveva in dotazione, e richiedere allo stesso il rimborso trattenendone, a titolo di garanzia, la licenza di concorrente.

E fatto obbligo all'Organizzazione rimborsare all'Associazione Cronometristi Pordenone i transponder che non vengono riconsegnati dagli Equipaggi al termine della gara; il costo unitario dei transponder è di 200,00 Euro.

Art. 22 - CAMBIO PILOTA

Per il Campionato Triveneto Hard Race a Coppie, il cambio fra i Piloti deve avvenire unicamente nell'area box; per cambio pilota s'intende il passaggio di testimone fra un pilota e l'altro formanti lo stesso Equipaggio.

Il numero di cambi fra i Piloti è illimitato e può avvenire in qualunque momento. Per il cambio del testimone i Piloti possono farsi aiutare dai meccanici.

- Rottura del motociclo

In caso di guasto di un motociclo lungo il percorso il Pilota può raggiungere l'area box e consegnare il testimone al proprio compagno, il quale può così proseguire la gara dopo aver ricevuto il testimone all'interno dell'area box; il testimone può anche essere consegnato a un meccanico, purché questi si trovi nell'area box. Non è consentito il recupero del testimone lungo il percorso da parte di un meccanico o dell'altro Pilota formante l'Equipaggio che al momento del guasto si trova nell'area box, così come è vietato il cambio del testimone all'infuori dell'area box. In entrambi i casi la penalità sarà di 2 (due) giri.

Per l'eventuale recupero del mezzo il Pilota può avvalersi unicamente dell'aiuto degli U.d.G. L'Equipaggio può continuare a gareggiare anche con un solo motociclo.

- Infortunio di un Pilota

Solamente in caso di infortunio di un pilota, è premura dell'altro Pilota formante l'Equipaggio recuperare il testimone e, partendo con il proprio motociclo dall'area box, proseguire la gara fino al termine della stessa, mantenendo il diritto di comparire nella classifica finale. Nel caso in cui il pilota infortunato appartenga ad un Equipaggio che gareggia con un solo motociclo, il suo compagno può raggiungere a piedi il punto in cui si trova il motociclo e continuare la gara da quel punto.

Art. 23 - RIFORNIMENTO ED ASSISTENZA

Il rifornimento e l'assistenza ai motocicli possono essere eseguiti anche dai meccanici e devono avvenire unicamente all'interno dell'area box, anche nel caso in cui siano stati recuperati lungo il percorso a causa di un guasto.

È fatto divieto assoluto di rifornimento e di manutenzione dei motocicli all'esterno dell'area box.

Il rifornimento deve avvenire unicamente a motore spento e senza sigaretta accesa.

La non osservanza di tali regole implica l'esclusione dalla gara.

Art. 24 - CRONOMETRAGGIO

Il servizio di cronometraggio deve essere effettuato unicamente dall'Associazione Cronometristi Pordenone, sezione di Pordenone della Federazione Italiana Cronometristi.

Il rilevamento del giro avviene quando il Pilota passa per la zona predisposta al rilevamento con il proprio motociclo (anche a motore spento) e avendo il testimone.

Il giro non viene rilevato se il Pilota passa per questa zona a piedi e senza motociclo, pur avendo il testimone oppure se il transponder è stato smarrito.

Nel caso di smarrimento del transponder, è diritto dell'Equipaggio richiedere al Moto Club organizzatore un secondo transponder in modo da poter continuare la gara.

In caso di mancato rilevamento del giro al passaggio di un Pilota, lo stesso dovrà essere fermato al giro successivo dal D.d.G., o da un Cronometrista, nell'area predisposta per la verifica di assenza del testimone e per la consegna di un altro al fine di proseguire la gara.

È fatto obbligo al Moto Club organizzatore predisporre o richiedere ai Cronometristi un orologio da installare nella zona di rilevamento passaggio e che sia ben visibile ai piloti in transito.

È facoltà del D.d.G. annullare il giro nel caso in cui, dopo presa visione del cronologico di gara, si nota una evidente differenza di tempi fra tre giri contigui.

Art. 25 - RITIRO

Ai fini delle classifiche di gara non è previsto il ritiro.

Se durante la gara un Equipaggio decide di non voler più continuare nella competizione ed ha la necessità di lasciare il luogo della manifestazione, è suo dovere riconsegnare il testimone all'Organizzazione; ai fini delle Classifiche di gara verrà classificato con il numero di giri che ha compiuto fino al momento dell'abbandono e in accordo con l'Art.13 per quanto riguarda le Classifiche di Campionato.

Art. 26 - TERMINE DELLA GARA

Allo scadere del tempo stabilito il D.d.G. esporrà il cartello dell'ultimo giro al Concorrente che in quel momento è primo nella classifica di manche, ed al giro successivo esporrà la bandiera a scacchi per decretare la fine della gara. Se, ad esempio, il giro dura 6 minuti ed il Concorrente in testa transita a 4 minuti dalla fine del tempo stabilito, viene esposto il cartello dell'ultimo giro in quanto al giro successivo lo stesso transiterà a tempo scaduto.

Art. 27 - TEMPO MASSIMO

È stabilito un tempo massimo di 30 (trenta) minuti per tutti i concorrenti per transitare sul traguardo, sia al termine delle manches sia al termine della gara. I trenta minuti verranno conteggiati dallo scadere del tempo previsto per la manche ed indipendentemente dall'esposizione della bandiera a scacchi.

A tutti i Piloti che transiteranno oltre questo termine non verrà rilevato il giro, ma verranno ugualmente classificati senza alcuna penalità e con il numero di giri da loro percorsi fino all'ultimo rilevamento.

Art. 28 - AIUTO ESTERNO

È proibito ogni aiuto esterno, salvo nell'area box.

L'espressione "aiuto esterno" significa l'atto attraverso il quale ogni persona, all'infuori del Pilota o di un U.d.G. nell'esercizio delle sue funzioni, venga in contatto con il motociclo o con il testimone dei Concorrenti; la penalità per aver ricevuto qualsiasi tipo di aiuto esterno è l'esclusione dalla gara.

Art. 29 - REGOLAMENTO PARTICOLARE (R.P.)

Il R.P. deve essere approvato dall'organo federale competente e deve contenere tutte le informazioni relative a: criterio di allineamento per la prima partenza, numero di manches nella quale verrà suddivisa la gara, classi ammesse ecc.

Non è consentita alcuna modifica al R.P. approvato; solo per cause di forza maggiore l'organo

federale che ha approvato il R.P. può autorizzare eventuali modifiche, a condizione che siano divulgate dagli organizzatori in tempo utile. Sempre per cause di forza maggiore il D.d.G. ha la facoltà, solamente nel giorno della gara, di posticipare gli orari di svolgimento della stessa.

Il C.d.G. deve controllare che il presente regolamento e il R.P. vengano strettamente rispettati durante la competizione.

Per quanto non contemplato nel seguente regolamento si deve fare riferimento alle N.S.S.

Art. 30 - OPERAZIONI PRELIMINARI (O.P.)

Nel luogo e nell'ora fissati dal R.P. tutti i Piloti dovranno personalmente essere presenti per l'identificazione ed il controllo delle licenze. Ogni partecipante che non si presenti personalmente come sopra richiesto, sarà escluso dalla manifestazione.

Le O.P. devono avvenire unicamente lo stesso giorno dello svolgimento della manifestazione.

Al termine delle O.P. il Moto Club organizzatore ha l'obbligo di esporre l'elenco degli Equipaggi verificati; i Piloti hanno a disposizione 30 minuti per presentare eventuali reclami dall'ora di esposizione dello stesso.

Art. 31 - ASSICURAZIONE (R.C.)

Il Moto Club organizzatore deve provvedere ad una adeguata assicurazione R.C. per coprire tutti i danni che i Piloti ed i propri addetti possono provocare.

Art. 32 – DIRETTORE DI GARA

Il D.d.G. è il responsabile dello svolgimento e del buon esito della manifestazione. È consentita la direzione di gara ai Direttori abilitati alle specialità di Enduro e Motocross.

È sua facoltà alla fine delle O.P., ed in qualunque altro momento della manifestazione che egli ritenga opportuno, indire una riunione informativa per tutti gli interessati.

Il D.d.G. si riserva la facoltà di interrompere e/o abbreviare la gara per particolari esigenze.

Il D.d.G. dovrà segnalare obbligatoriamente l'inizio dell'ultimo giro al transito del 1° pilota per la zona di rilevamento giri.

Il D.d.G. ha la facoltà, in base all'Art.5, di penalizzare i piloti che non mantengano un comportamento adeguato nell'area box.

Art. 33 – UFFICIALI DI GARA

Gli U.d.G. sono persone preposte dall'Organizzazione aventi le seguenti funzioni:

- segnalare ai Piloti in gara gli eventuali pericoli insorti lungo il tracciato;
- mantenere in ordine il tracciato di gara sistemando la fettuccia, i paletti e gli altri segnali di delimitazione del percorso e di pericolo qualora questi vengano accidentalmente danneggiati.
- comunicare ai D.d.G. eventuali problemi che si presentano lungo il tratto di percorso a loro assegnato;
- soccorrere i Piloti in caso di incidente;
- rilevare e segnalare le infrazioni commesse dai Piloti, sia al Regolamento sia avendo un comportamento antisportivo, al D.d.G., il quale infliggerà loro la penalità prevista dal Regolamento dopo averli interpellati ed averne sentito le eventuali ragioni.

Gli U.d.G. devono essere facilmente riconoscibili sia lungo il percorso sia nell'area box.

Art. 34 - SERVIZI GENERALI

È fatto obbligo al Moto Club organizzatore predisporre un punto di ristoro ed un servizio igienico.

Art. 35 - PENALITA'

Le penalità che possono essere inflitte ai Piloti sono le seguenti:

A) penalità di 1 (uno) giro:

- accensione anticipata della moto alla partenza (Art.19);
- partenza anticipata (Art.19);
- giro non conforme (Art.24).

B) penalità di 2 (due) giri:

- recupero del testimone da parte del Pilota presente nell'area box, esclusi casi particolari (Art.22).
- cambio del testimone all'infuori dell'area box, escluso caso particolare (Art.22).

C) penalità di 5 (cinque) giri:

- assenza alla prova per l'ordine di schieramento (Art.18).

D) esclusione dalla gara:

- prova del percorso in moto quando non consentito dall'Organizzazione (Art.4);
- introdurre nell'area box motocicli non punzonati (Art.5);
- uscire dall'area box con il motociclo durante la gara (Art.5);
- entrare nel percorso senza testimone (Art.5);
- rifornimento motocicli all'esterno dell'area box (Art.23);
- effettuare assistenza ai motocicli all'esterno dell'area box (Art.23);
- rifornimento a motore acceso (Art.23);
- rifornimento con sigarette accese (Art.23);
- ricevere aiuto esterno nelle zone non predisposte (Art.28);
- assenza alle O.P. (Art.30);
- taglio di percorso;
- comportamento scorretto in gara.

Per "taglio di percorso" si intende quando un pilota transita all'esterno della fettuccia o di altri mezzi che delimitano il percorso di gara traendone vantaggio.

G) a discrezione del D.d.G.

- in caso di comportamento non appropriato nell'area box.
- in caso di segnalazione da parte degli U.d.G.

Art. 36 - CLASSIFICHE DI CAMPIONATO E PREMIAZIONI

Ad ogni gara verranno premiati i primi tre Equipaggi di ogni classe ed il primo Equipaggio della classifica generale (vanno premiati entrambi i Piloti formanti l'Equipaggio).

A discrezione dell'Organizzazione possono essere prolungate le premiazioni a più Equipaggi ed essere istituiti premi particolari.

Al fine dei Campionati verranno redatte le seguenti classifiche:

Campionato Triveneto Hard Race a Coppie

- Assoluta
- Classe A (2 tempi);
- Classe B (4 tempi);
- Classe C (mista);
- Di Moto Club.

Campionato Triveneto Hard Race

- Assoluta (Classe unica);
- di Moto Club.

INDICE ANALITICO

A	Art.	Pag.	G	Art.	Pag.
Aiuto esterno			Gara		
- consentito	28	9	- arresto anticipato	20	7
- definizione	28	9	- durata	2	2
Area box			- interruzione	20	7
- accesso consentito	5	2	- numero di manche	2	2
- comportamento non conforme	5	2	- validità	20	7
- motocicli presenti nell'area	5	2	Giro non rilevato	24	8
- velocità di percorrenza	5	2			
Area segnalatori	5	2	I		
Assicurazione	31	10	Infortunio	22	8
Assistenza	23	8	Iscrizione		
			- al Campionato	8	3
B			- modalità di	8	3
Bandiere	6	3	- taxa di	8	3
C			L		
Cambio pilota	22	8	Licenza	7	3
Classi	10	4			
- istituite	10	4	M		
- costituite	10	4	Manche	2	2
Classifica			Manifestazione collaterale	3	2
- Classe M	10	4	Meccanico		
- di Campionato	13, 36	4, 11	- funzione del	22, 23	8
- di gara	13	4	- numero di	5	2
Comportamento non adeguato	5, 35	2, 10	Motociclo		
Cronometraggio			- generalità	15	6
- personale	24	8	- recupero del	22	8
- postazione di	4, 24	2, 8	- riparazione del	22	8
D			N		
Definizione manifestazione	1	2	Numero di gara		
Direttore di gara			- assegnazione	12	4
- funzioni del	32	10	- non utilizzabili	12	4
- obblighi del	32	10	- posizionamento	12	4
			Numero iscritti	9	4
E					
Elenco iscritti	30	10	O		
Equipaggio			Operazioni Preliminari	30	10
- cambio di	13	4	Ordine di schieramento		
- definizione	11	4	- manches successive	18	7
- nuovo	13	4	- obbligatorietà prove per	18	7
- classificato	13	4	- prove per	18	7
Esclusione dalla gara	35	10			

P	<i>Art.</i>	<i>Pag.</i>	S	<i>Art.</i>	<i>Pag.</i>
Partecipazione			Scarto punteggio	<i>13</i>	4
- Piloti ammessi	<i>7</i>	3	Segnalatori	<i>5</i>	2
- Classe M	<i>7</i>	3	Segnalazioni		
Partenza			- accesso area box	<i>6</i>	3
- accensione motocicli	<i>19</i>	7	- ai piloti	<i>6</i>	3
- allineamento per la	<i>19</i>	7	- di pericolo	<i>6</i>	3
- dopo interruzione gara	<i>20</i>	7	Senso di marcia	<i>2</i>	2
- modalità schieramento	<i>19</i>	7	Servizi generali	<i>34</i>	10
- posizionamento Piloti	<i>19</i>	7			
Penalità	<i>35</i>	10	T		
Percorso			Taglio di percorso	<i>35</i>	10
- accesso al	<i>21</i>	7	Tempo massimo	<i>27</i>	9
- accesso area box	<i>4</i>	2	Termine della gara	<i>26</i>	9
- definizione e proprietà	<i>4</i>	2	Testimone		
- delimitazione del	<i>6</i>	3	- cauzione per il	<i>21</i>	7
- larghezza	<i>4</i>	2	- consegna del	<i>21</i>	7
- taglio del	<i>35</i>	10	- danneggiamento del	<i>21</i>	7
- visione del	<i>4</i>	2	- perdita del	<i>21</i>	7
- zona partenza	<i>4</i>	2	- recupero del	<i>22</i>	7
- zona rilevamento giri	<i>4</i>	2	- sostituzione del	<i>24</i>	8
Pneumatici	<i>16</i>	6	- tipo di	<i>21</i>	7
Premiazioni	<i>36</i>	11	Transponder		
Punti			- controllo del	<i>5</i>	2
- assegnazione	<i>13</i>	4	- prova del	<i>18</i>	7
- di Campionato	<i>13</i>	4	- smarrimento del	<i>24</i>	8
- per equipaggio	<i>13</i>	4	Transponder		
- per Moto Club	<i>13</i>	4	- controllo del	<i>5</i>	2
- scarto	<i>13</i>	4	- prova del	<i>18</i>	7
Punzonatura motociclo	<i>17</i>	6	- smarrimento del	<i>24</i>	8
R			U		
Recupero			Ufficiale di Gara	<i>33</i>	10
- motociclo	<i>22</i>	8			
- testimone	<i>22, 28</i>	8, 9	V		
Regolamento Particolare			Verifiche tecniche	<i>17</i>	6
- approvazione	<i>29</i>	9			
- modifica	<i>29</i>	9			
Rifornimento carburante	<i>23</i>	8			
Rilevamento giro					
- modalità di	<i>24</i>	8			
- zona di	<i>4</i>	2			
Riparazione del motociclo	<i>23</i>	8			
Ritiro	<i>25</i>	9			
Rottura del motociclo	<i>22</i>	8			