



CORSA NELLE CARRETTE – Speed Down

Il seguente regolamento è valido per tutte le competizioni e manifestazioni di qualsiasi disciplina organizzate dall'UISP SdA Giochi Settore Corsa nelle Carrette a tutti i livelli.

Nell'organizzazione delle competizioni e manifestazioni possono collaborare le ASD/SSD affiliate.

REGOLAMENTO

L'attività è **nazionale** la partecipazione a partire da **6** anni.

Sono previste due categorie **in base al mezzo in gara e specificate in ogni categoria.**

MODIFICHE AI REGOLAMENTI

Tutte le modifiche apportate ai vari regolamenti saranno pubblicate sulla pagina ufficiale del Campionato Nazionale ed entreranno in vigore in base alla data proposta sul verbale di variazione ripubblicando per intero il regolamento di categoria interessata alle variazioni o modifiche.

NUMERI DI GARA

Ogni categoria sarà fornita di numeri specifici con le dimensioni stabilite per ogni categoria e di solito fornite dagli organizzatori, per i partecipanti al Campionato Nazionale sarà fornito il numero specifico con le dimensioni di 20 cm di larghezza e 15 cm di altezza riportanti il logo UISP, **NON MODIFICABILI.**



TRIKE

TUTTO CIÒ CHE NON È ESPRESSAMENTE AUTORIZZATO DAL PRESENTE REGOLAMENTO È VIETATO

DESCRIZIONE DEL MEZZO

Il Drift trike è un Triciclo a tre ruote, una anteriore con manubrio sterzante e due posteriori indipendenti e sullo stesso asse condotto da un pilota. La ruota anteriore è dotata di uno o più impianti frenanti, può essere con o senza pedali ed è di derivazione ciclistica

TELAIO

Il telaio è di libera **progettazione**.

La costruzione deve avvenire con materiale metallico e/o lega leggera con robustezza adeguata per resistere alle sollecitazioni.

RUOTE

Anteriore:

- Categoria JUNIOR, ragazzi <12 anni di età è obbligatorio ruota di 12" con 32 raggi o apposita protezione copri raggi.
 - >12 anni rientra nella categoria Adulti la misura della ruota varia a propria scelta da 18" a 20" con 32 raggi o apposita protezione copri raggi.
 - È obbligatorio installare un dispositivo copri freno a disco, dovrà essere di dimensioni tali da ricoprire la sagoma disco (ad esclusione della pinza) e realizzato in materiale resistente agli urti tipici del tipo di competizione
- sono accettate carenature copri ruota esterne ed interne in materiale Metallico, Vetro-resina o Carbonio (NO PLEXIGLASS O MATERIALI SIMILARI) il tutto non deve presentare spigoli o punti contundenti che possano in qualsiasi modo creare danni alle persone e non vi sia la possibilità di accesso in zona raggi. Il tutto dovrà inoltre essere di facile ispezione da parte del Commissario di gara per le verifiche del caso.

Posteriori:

- Sono ammesse ruote da kart o in plastica soffiata (visibilmente integre) senza usura o danneggiamenti che ne pregiudichino i requisiti di sicurezza
 - Il diametro minimo delle ruote posteriori è fissato in 200mm quello minimo e in 400mm quello massimo
 - Le ruote debbono essere realizzate o rivestite in materiale plastico di tipo Polietilene, Nylon o PVC con spessore minimo 5mm.
 - La misura tra piano di appoggio a terra e gomma non deve essere inferiore ai 4mm (Questa regola non potrà essere applicata per Ruote Soffiate o tipo Peg-Perego, dato che non è ispezionabile, ma dovranno presentarsi in buono stato e non aver in nessun modo segni di usura, che ne possano gravare la sicurezza)
- Non sono Ammesse:
- ruote scanalate o con qualsiasi incisione visiva
 - qualsiasi tipo di rivestimento o materiale di riporto che possa rendere più aderente la tenuta della ruota stessa
 - Ruote di tipo "carrello commerciale" in materiale plastico, soffiate o pneumatiche
 - Le plastiche sulle ruote posteriori dovranno avere una larghezza minima di 70mm e devono obbligatoriamente avere la copertura e/o filo battistrada e comunque la gomma non può eccedere dalla copertura in polietilene oltre i 25mm
 - I perni ruota non debbono sporgere dal filo ruota

ASSALE POSTERIORE

- L'assale deve essere misurato al filo esterno delle coperture in plastica, la misura deve essere compresa tra i 500mm MIN e i 1150mm MAX

PASSO

- Deve essere compreso tra i 800mm MIN e i 1300mm MAX - Sono ammessi trike con massa di max. 35kg
- Sono ammesse zavorre: interne al telaio, alla forcella e/o all'assale posteriore o esterne se saldate o fissate saldamente al telaio e comunque
- nei limiti della massa complessiva ammessa. Tali zavorre non dovranno pregiudicare in alcun modo la sicurezza del pilota e degli altri concorrenti.



PESO COMPLESSIVO

Le zavorre esterne dovranno essere sottoposte dal pilota preventivamente allo svolgimento di ogni singola competizione alla relativa commissione sicurezza per verificare il rispetto dei requisiti regolamentari. Senza tale consenso il pilota non può prendere parte alla competizione

Tutte le zavorre esterne saranno sottoposte a verifica tecnica dal IDG

- Sono ammesse carenature in vetroresina, materiali compositi e lamiera (senza bodi taglienti e/o spigoli vivi)
- La carenatura posteriore non deve eccedere dalla misura della carreggiata e devono sempre essere in vista laterale le ruote
- Deve essere di acciaio, preferibilmente di derivazione BMX o se diverso tipo, di adeguata sezione. Non sono ammesse forcelle tipo "Graziella"
- È obbligatorio disporre di almeno un sistema di frenatura (obbligatorio sulla ruota anteriore) ad azionamento libero (meccanico o idraulico, a disco, tamburo, ganascia o vbrake sul cerchio).
- Sono ammesse pedane in materiale metallico o alluminio, le stesse possono essere fissate a centro ruota anteriore oppure in posizione avanzata a mezzo apposite staffe. In quest'ultimo caso il centro del peg dovrà trovarsi in avanti **senza mai superare il diametro esterno della ruota**

FORCELLA

FRENI

PEDANE DI APPOGGIO (PEGS)

- Deve essere di materiale metallico (alluminio e leghe o acciaio), non ammessi di materiale plastico o altro materiale non sufficientemente robusto.
- È obbligatorio rivestire le estremità del manubrio con manopole chiuse o tappi
- È ammesso lo spostamento del sedile, purché ciò non avvenga sul percorso di gara, ovvero è consentito lo spostamento solo con trike fermo

MANUBRIO

SEDILE

NUMERI DI GARA

- Sarà possibile da parte del pilota proporre il proprio numero di gara nell'ambito di quelli disponibili proposti dall'organizzazione (da 1 a 99), se tale numero risulterà già assegnato il pilota avrà facoltà di proporre altri fino a trovarne uno libero di proprio gradimento.
- **Il numero da apporre sulla tabella sarà fornito al pilota dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione alla prima gara cui parteciperà.**
- il numero assegnato dovrà essere esposto obbligatoriamente sul lato anteriore, mentre per il numero posteriore sarà a discrezione del pilota se apporlo sul trike o in alternativa sul retro della maglia (come indicato nello schema)
- **In numeri dovranno sempre messi in posizione tale da consentire sia la rilevazione delle posizioni di gara che le eventuali infrazioni da parte dei giudici in modo chiaro e inequivocabile.**
- È assolutamente vietato inclinare la tabella di oltre i 30°
- **Il mancato rispetto di questa regola solleva la direzione alla determinazione della posizione in gara del pilota classificandolo come ultima posizione della manche che sta disputando.**
- Non sono ammessi sistemi di ammortizzazione delle ruote posteriori
- Zavorre rotanti, volani, o sistemi inerziali atti ad aumentare la velocità

APPLICAZIONI TECNICHE NON AMMESSE

2.Abbigliamento dei piloti

I piloti dovranno tenere un abbigliamento tale da limitare il più possibile l'esposizione del corpo agli agenti meccanici o urti tipici di queste competizioni; pertanto, si ritiene che per partecipare al Campionato la **dotazione minima di sicurezza** debba essere:

- Casco integrale tipo Cross o pista con visiera o mascherina
- Pantaloni lunghi (jeans) e maglia a maniche lunghe.
- Guanti in pelle o motociclistici
- Ginocchiere e gomitiere
- Para schiena
- Scarpe di tipo chiuso integre e con suola che non presenti fori o eccessiva usura
- Para-collo Tipo kart o automobilistico o tipo Hans motocross a. In partenza i concorrenti devono



mantenersi seduti sul sedile con i piedi appoggiati alle previste appendici (PEGS). I piedi devono essere mantenuti sui PEGS fino alla prima ipotetica frenata. È vietato spingersi con le mani e/o i piedi in partenza.

b. La posizione del pilota dalla linea di indicazione segnalata dalla direzione gara (circa 100mt precedenti l'arrivo) deve essere obbligatoriamente con entrambe le mani sempre posizionate saldamente sul manubrio, l'eventuale inottemperanza a tale disposizione comporterà la valutazione in base alla situazione creatasi da parte della direzione gara per l'eventuale applicazione di una sanzione o penalità.

c. La posizione di guida del pilota normalmente deve essere tale da permettere ai piedi di trovarsi sempre davanti al casco del pilota, è consentito portare un piede esterno con funzione di bilanciamento o frenatura oltre tale soglia, inoltre è consentito poter staccare le mani dal manubrio durante la discesa, ma di non togliere in nessuna occasione le proprie gambe piedi o caviglie dai rispettivi Peg per mantenere stabile la direzione del proprio mezzo.

d. sorpassi tra piloti dovranno essere effettuati senza pregiudicare la sicurezza tra di essi, la condotta di guida dovrà essere improntata alla massima sportività.

e. Il pilota più avanzato ha diritto di scegliere la traiettoria ma non ha diritto di posizione e non può ostacolare il pilota che abbia iniziato il sorpasso e si trovi in posizione appaiata in particolare nelle prossimità della linea di arrivo (anche solo in parte), altresì il pilota che segue non può effettuare il sorpasso se lo spazio disponibile non è sufficiente a garantire di effettuare la manovra in sicurezza senza rischiare la collisione e/o l'incidente. Sarà considerato "incidente" qualsiasi manovra di un pilota che abbia causato una collisione ed abbia forzato un avversario ad andare fuori pista.

f. È vietato procedere con traiettorie a zig-zag per ostacolare l'avversario ed è proibito tagliare il percorso:

g. È vietato uscire dalla sede stradale con più di una ruota, compresa quella anteriore.

h. È ammesso un lieve contatto tra le ruote posteriori in percorrenza di curva: tale contatto se lieve e non pericoloso sarà ritenuto come contatto di gara e, quindi, non sarà sanzionato.

i. È vietato tamponare il pilota che precede ed al contempo appoggiare la ruota anteriore e/o i piedi sul mezzo oppure sull'avversario in quanto manovra pericolosa.

j. È vietata ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti.

k. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del triciclo, attraversa la linea di arrivo. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre in contatto fisico con il triciclo.

l. È vietato durante la discesa qualsiasi tipo di collaborazione o intervento dai piloti e da terzi (spettatori, ecc.) che partecipano e/o assistono alla gara.

m. *Nell'eventualità che un pilota perda una copertura delle ruote posteriori durante una discesa di gara, verrà attribuita l'ultima posizione di batteria o se la gara è a cronometro verrà attribuito il peggior tempo rilevato nella manche stessa*

Norme di comportamento e di sicurezza

1. Durante le risalite o gli spostamenti sui furgoni è obbligatorio indossare il casco (a pena di squalifica).

2. Al termine della prova i tricicli debbono essere **immediatamente** caricati sui furgoni onde evitare intralcio agli altri concorrenti ancora in gara. Il pilota che non caricherà il proprio mezzo in un ragionevole tempo, ovvero volutamente rallenterà lo svolgimento delle risalite non osservando la seguente disposizione potrà essere oggetto di indagine ed eventuale provvedimento nei suoi confronti.

3. È vietato ai piloti utilizzare segnali acustici di qualsiasi tipo (vocale, meccanico e/o altro) che possano essere considerati una segnalazione ad altri piloti e/o che possano creare situazioni di disturbo e di distrazione ai concorrenti.

4. È consentito ai piloti utilizzare telecamere poste sul casco e/o sul triciclo in posizione tale da non compromettere la sicurezza propria e degli altri piloti. Il pilota che utilizza una telecamera si assume la totale e completa responsabilità e, pertanto, non potrà essere imputata all'Organizzazione ed agli altri piloti la responsabilità e gli oneri derivanti dalla rottura e/o da qualsiasi danneggiamento dell'attrezzatura video.

5. I piloti dovranno comportarsi in maniera dignitosa prima, durante e dopo la gara e dovranno adottare un linguaggio rispettoso nei confronti di avversari, membri dell'Organizzazione, Direttore di gara e pubblico. Non saranno tollerati comportamenti antisportivi o di cattiva educazione quali maltrattamenti, derisioni, bestemmie e parole fuori luogo.

6. I piloti dovranno astenersi da comportamenti che possano incitare alla violenza o essere in ogni modo lesivi della reputazione, dell'immagine o della dignità della persona e da comportamenti discriminatori.



7. Ogni forma di doping è una violazione dei principi dello sport e pertanto è fatto divieto di assumere sostanze psicotrope, stupefacenti e bevande alcoliche prima della gara

8. È necessario che il pubblico sostenga esclusivamente nelle aree predisposte dall'Organizzazione.

9. Punzonatura dei mezzi

I concorrenti sono tenuti a recarsi in zona ARRIVO prima dell'orario di inizio gara comunicato all'atto dell'iscrizione dall'organizzatore.

Il Direttore gara, constatato i requisiti per le condizioni di inizio gara, comunicherà a mezzo megafono indicando l'orario preciso per recarsi presso il parco chiuso ad effettuare la punzonatura, i piloti avranno 15 minuti di tempo per condurre i mezzi in parco per le verifiche

I piloti che eccedono entro i 5' dall'orario indicato verranno penalizzati di 1 punto sulla prima manche

I piloti che eccedono oltre i 5' ma entro i 10' dall'orario indicato verranno penalizzati di 2 punti sulla prima manche

Oltre i 10' sarà arbitrio della direzione gara applicare la decisione più opportuna valutando le condizioni della gara in quel momento (esempio, se i piloti sono già in risalita, etc.)

I mezzi verranno contrassegnati con bollino o pennarello o altro sistema per stabilirne l'effettivo controllo da parte della direzione gara.

I particolari punzonati non potranno essere modificati in nessun modo, nel caso ciò si renda necessario (a seguito di malfunzionamento, incidente, etc.) i particolari sostituiti dovranno essere nuovamente punzonati dal Direttore gara, ciò potrà avvenire soltanto entro i 10' antecedenti della prima risalita utile, diversamente il pilota non parteciperà alla manche.

3.Regolamento della Competizione

MODALITA' MACTH RACE (a discrezione dell'organizzatore)

3.1 Le manches disputate per ogni evento sono definite come segue:

- 1° Prova del percorso (nessun tipo di classificazione)
- 2° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°- 4° posto
- 3° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°-4° posto
- 4° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°-4° posto
- 5° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°-4° posto
- 6° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°-4° posto
- 7° Batteria di qualificazione per le posizioni dal 1°-2°-3°-4° posto
- 8° Batteria Finale per la determinazione classifica dal 1°posto a 100° posto

Al termine verranno premiati soltanto i primi tre piloti classificati

Piloti ammessi per batteria

I piloti ammessi alla disputa della batteria sono da 1 a 4 con decisione da parte dell'IDG di non scendere in modalità Match Race, considerando la larghezza della sede stradale e della pericolosità del percorso utilizzando l'uso del Cronometraggio e con la conseguenza di disputare la discesa di gara in solitario e con classifica di arrivo in base al miglior tempo, tale modalità sarà solamente riservata per percorsi in cui la priorità sia la sicurezza del pilota stesso.

Modalità di disposizione in griglia di partenza

La composizione piloti nella griglia di partenza, sarà decisa in modalità casuale a sorteggio per tutte le batterie della gara, pertanto potrebbe esservi la possibilità di gareggiare con un pilota già precedentemente affrontato.

La disposizione di partenza per le manche dalla 2° alla 6°, nelle singole batterie, è da intendersi con il primo pilota più a destra.

Per le manche 7° e 8° la posizione viene determinata favorendo il pilota con il punteggio più alto posizionato nella traiettoria potenzialmente più favorevole.

NON SARA' CONTESTABILE DA PARTE DEL PILOTA TALE COINCIDENZA MA NÉ DOVRA' ACCETTARE LA COMBINAZIONE NUMERICA ASSEGNATA.

I piloti saranno chiamati a prepararsi sulla liea di partenza con un preavviso tale da poter indossare le protezioni individuali necessarie nel rispetto del regolamento di gara stesso.

Non saranno accettate attese per piloti che si siano allontanati e non siano stati in grado di prepararsi in tempo, con la conseguenza di risultare RITIRATO per quella Manche non escludendolo in nessun caso di poter effettuare le Manches successive.

3.2 ATTRIBUZIONE PUNTEGGIO

Dalla prima (1°) alla sesta (6) ° manche con max piloti per batteria =4



- 1° Classificato = 20 punti
- 2° Classificato = 15 punti
- 3° Classificato = 13 punti
- 4° Classificato = 5 punti 16

SEMIFINALE

La semifinale equivale alla settima batteria (7°)

Al termine delle prime sei batterie, per ogni pilota si sommeranno i punti ottenuti, verrà quindi stilata una classifica provvisoria in ordine decrescente

Determinata la classifica, si procederà alla formazione delle batterie secondo il seguente criterio:

1° Batteria:

1° - 3° - 5° - 7°

2° Batteria

2° - 4° - 6° - 8°

Quindi per gruppi di 8 (2 batterie) si procederà fino all'esaurimento dei piloti in classifica

3.3 FINALE

La semifinale equivale alla ottava manche (8°)

Al termine della settima manche verrà acquisito l'ordine di arrivo per ogni pilota e verrà stilata la griglia in ordine crescente dal primo classificato in batterie da 4 piloti ciascuna

1° Batteria: 1° - 2° - 3° - 4°

2° Batteria 5° - 6° - 7° - 8°

ETC

3.4 CONCLUSIONE della GARA

La gara si potrà definire conclusa solo al termine dell'8° discesa e non prima, tuttavia non sono escluse possibili modifiche del numero di manches disputabili, nell'eventualità di tracciati molto lunghi, > 4km o motivi contingenti cui gli organizzatori debbono attenersi (permessi chiusura strada, condizioni meteo, condizioni di mutata sicurezza del tracciato, etc.)

3.5 INTERRUZIONE GARA IN CASO DI INCIDENTE

Qualsiasi decisione di sospensione dell'evento sarà ad uso esclusivo del direttore di gara IDG.

Il pilota che presterà soccorso ad un altro pilota dovrà segnalare l'accaduto al DG il quale potrà definire un diverso ordine di arrivo ovvero la ripetizione della manche

Il pilota avrà la possibilità di interrompere la propria batteria di discesa se durante il percorso dovesse trovare, un pilota della manche precedente, fermo o in una posizione in cui ritenga possa mettere in pericolo la sua salute e quella di cui precede. In tal caso il pilota che precede in gruppo dovrà alzare una mano con palmo aperto. Tale manovra dovrà essere un segnale ben chiaro, i piloti che retrocedono e dovranno rallentare il più velocemente possibile fino ad arrestarsi completamente e avranno diritto a ripetere la propria manche. Dovranno aspettare tutti sul posto l'arrivo del mezzo di risalita, il quale provvederà poi a riportarli presso la partenza per la nuova Manche