

Motorismo



SETTORI DI ATTIVITÀ

 ACQUAVIVA	 DISCIPLINE ORIENTALI	 MOTORISMO	 PATTINAGGIO
 ATLETICA LEGGERA	 EQUESTRI E CINOFILE	 NEVE	 SUBACQUEA
 CALCIO	 GINNASTICHE	 NUOTO	 TENNIS
 CICLISMO	 GIOCHI	 PALLACANESTRO	 VELA
 DANZA	 MONTAGNA	 PALLAVOLO	

Approvato dalla GN – agg. al 4 dicembre 2023

INDICE

LE FONTI NORMATIVE DEL SISTEMA UISP

CARTA DEI PRINCIPI

REGOLAMENTO ORGANICO

REGOLAMENTO ATTIVITÀ

REGOLAMENTO DISCIPLINARE

REGOLAMENTO DI GIOCO/DISCIPLINA

FORMAZIONE

LE FONTI NORMATIVE DEL SISTEMA UISP

Scopi, finalità e attività UISP

Statuto - Articolo 2 – Identità Associativa

1. *L'UISP è un'Associazione Nazionale, antifascista e antirazzista che si ispira ai principi della Costituzione italiana, contraria ad ogni forma di discriminazione. Essa promuove e sostiene i valori dello sport contro ogni forma di sfruttamento, d'alienazione, contro la pratica del doping; opera per il benessere e la promozione della salute dei cittadini, per la tutela dei beni comuni e la sostenibilità ambientale, i valori di dignità umana, di non violenza e solidarietà tra le persone, di pace e intercultura tra i popoli e coopera con quanti condividono tali principi.*
2. *L'UISP è l'Associazione di tutte le persone e soggetti collettivi, a partire dalle associazioni sportive, che vogliono essere protagonisti del fenomeno sportivo attraverso la pratica diretta, competitiva e non, la partecipazione alle esperienze associative e formative, l'organizzazione di eventi.*

L'UISP in particolare assicura la corretta organizzazione e gestione delle attività sportive, il rispetto del "fair play", la decisa opposizione ad ogni forma di illecito sportivo, all'uso di sostanze e metodi vietati, alla violenza sia fisica che verbale, alla commercializzazione ed alla corruzione.

Essa opera ricorrendo prevalentemente all'attività volontaria degli associati o delle persone aderenti agli associati collettivi e la sua attività è rivolta ai soci, relativi familiari e terzi.

3. *L'UISP, in particolare, promuove:*
 - a) *la pratica sportiva nella sua accezione ludico-motoria, non agonistica ed agonistica o competitiva, con finalità quindi formative e ricreative;*
 - b) *la diffusione – nello sport e, attraverso lo sport, nella vita sociale – di una cultura dei diritti e delle pari opportunità, dell'ambiente e della solidarietà, riconoscendo lo sport come diritto di cittadinanza e come risorsa per l'inclusione e la coesione;*
 - c) *la funzione educativa dello sport sia nella crescita individuale che nella collettività;*
 - d) *stili di vita attivi incentrati sul movimento.*
4. *L'UISP è un' Associazione Nazionale che realizza scopi e finalità anche attraverso le proprie articolazioni territoriali, denominate Comitati.*
5. *L'UISP si qualifica come Associazione di Promozione Sociale di diffusione nazionale e come Rete Associativa Nazionale, ai sensi e agli effetti del D.Lgs. 117/2017 (di seguito, Codice del Terzo settore), e come Ente a finalità assistenziali, ai sensi e agli effetti della Legge 287/1991.*
6. *L'UISP è Ente di Promozione Sportiva, giusto riconoscimento del CONI, Ente certificatore delle finalità sportive. La UISP si conforma allo Statuto, ai Regolamenti ed ai Provvedimenti del CONI - ivi incluso quello che disciplina l'Ordinamento degli Enti di Promozione Sportiva - ed alle Norme Sportive Antidoping emanate dal CONI, a cui si fa espresso rinvio anche con riferimento alle procedure e modalità per l'effettuazione dei controlli antidoping, nonché i relativi procedimenti disciplinari a carico dei tesserati e degli affiliati. L'UISP si conforma altresì allo Statuto ed ai Regolamenti del CIO.*
7. *L'UISP è Ente di Promozione Sportiva Paralimpica, giusto riconoscimento CIP. L'UISP si conforma, ai fini del riconoscimento, alle direttive e ai principi stabiliti dal CIP e dagli Organismi Internazionali competenti.*
8. *L'UISP aderisce con Delibera del Consiglio Nazionale ad Enti, nazionali ed internazionali, che promuovono finalità affini alle proprie.*

Statuto - Articolo 3 – Fini e attività

1. *L'UISP persegue, senza scopo di lucro, finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, mediante lo svolgimento in via principale delle seguenti attività di interesse generale:*
 - a) *organizzazione e gestione di attività sportive dilettantistiche. Tale attività si concretizza nella promozione delle attività motorie – sportive, come educazione permanente per tutte le età, di carattere:*
 - *promozionale, amatoriale e dilettantistico, seppure con modalità competitive, così come nella sua dimensione dello sport per tutti e quindi "nessuno escluso", in una dimensione associativa di inclusione sociale;*
 - *attività non agonistiche, attività ludico-motorie, didattiche e di avviamento alla pratica sportiva;*
 - *attività agonistiche di prestazione, connesse al proprio fine istituzionale, nel rispetto di quanto sancito dai Regolamenti tecnici delle Federazioni Sportive Nazionali o delle Discipline Sportive Associate, con le quali stipulare appositi protocolli e convenzioni nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento CONI-EPS;*

- *attività paralimpiche multidisciplinari, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento CIP/EPP-EPSP;*
- b) educazione, istruzione e formazione professionale, ai sensi della legge 28 marzo 2003, n. 53, e successive modificazioni, nonché le attività culturali di interesse sociale con finalità educativa, con particolare ma non esclusivo riferimento alle attività formative:*
- *dirette a tecnici, a educatori ed a operatori sportivi e/o ad altre figure simili. Gli attestati e le qualifiche conseguite avranno valore nell'ambito UISP, salvo che la UISP abbia stipulato apposita Convenzione con la specifica Federazione Sportiva Nazionale, Disciplina Sportiva Associata o altro Ente di Promozione Sportiva e/o salvo che la UISP abbia ottenuto l'accreditamento o altro riconoscimento dalle Istituzioni europee, dai Ministeri o dalle Regioni territorialmente competenti, in merito al percorso di formazione che potrà eventualmente qualificarsi come formazione professionale.*
Le attività esercitate di cui alla precedente lettera a) devono svolgersi con l'impiego di educatori, educatrici, tecnici, insegnanti, operatori, operatrici, formati secondo le regole e i criteri previsti dal Regolamento Formazione approvato dal Consiglio Nazionale;
 - *dirette a docenti degli Istituti scolastici e delle Università e finalizzate al relativo aggiornamento e/o formazione su tematiche inerenti alle pratiche motorie e sportive caratterizzate dalla partecipazione e dalla inclusione;*
 - *dirette a iscritti ad Ordini professionali, in cooperazione o in convenzione, per formazione inerente le pratiche motorie e sportive, il valore sociale dello sport, la salute e il benessere, l'educazione, le pari opportunità, l'ambiente, la mediazione culturale, la comunicazione;*
- c) organizzazione e gestione di attività culturali, artistiche o ricreative di interesse sociale, incluse attività, anche editoriali, di promozione e diffusione della cultura e della pratica del volontariato e delle attività di interesse generale attraverso, a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'attività di comunicazione, informazione, stampa, con particolare riferimento allo sport sociale e per tutti; l'organizzazione di eventi finalizzati a sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi di interesse per l'Associazione e tesi a valorizzare il bene relazionale;*
- d) organizzazione e gestione di attività turistiche di interesse sociale, culturale anche nella forma del turismo sportivo;*
- e) ricerca scientifica di particolare interesse sociale negli ambiti in cui opera, comprensiva della costituzione di Centri studi, biblioteche, pubblicazioni, organizzazione di convegni e seminari in via diretta o in collaborazione con Università, Fondazioni di ricerca o altri organismi pubblici o privati;*
- f) formazione extra-scolastica, finalizzata alla prevenzione della dispersione scolastica e al successo scolastico e formativo, alla prevenzione del bullismo e al contrasto della povertà educativa, attraverso, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la realizzazione di servizi educativi per l'infanzia e l'adolescenza in un'ottica di sostegno alla famiglia;*
- g) interventi e servizi sociali ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 8 novembre 2000, n. 328 e interventi, servizi e prestazioni di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 104, e alla legge 22 giugno 2016, n. 112, e successive modificazioni con particolare riferimento alla realizzazione di servizi tesi a mantenere l'autonomia funzionale delle persone che presentano bisogni di salute nonché a rallentare il suo deterioramento nonché a favorire la partecipazione alla vita sociale, anche attraverso percorsi educativi;*
- h) interventi e prestazioni sanitarie, attraverso attività finalizzate alla promozione della salute, alla prevenzione, individuazione, rimozione e contenimento di esiti degenerativi o invalidanti di patologie congenite e acquisite, tese a supportare la persona in stato di bisogno, con problemi di disabilità o di emarginazione condizionanti lo stato di salute; la realizzazione, inoltre, di attività afferenti prevalentemente alle aree materno-infantile, anziani, disabilità, patologie psichiatriche e dipendenze da droga, alcool e farmaci, patologie in fase terminale, inabilità o disabilità conseguenti a patologie cronicodegenerative;*
- i) interventi e servizi finalizzati alla salvaguardia e al miglioramento delle condizioni dell'ambiente e all'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali anche attraverso attività di ricerca, monitoraggio e sensibilizzazione alla salvaguardia della biodiversità e degli ecosistemi naturali, alla mitigazione degli impatti ambientali causati dalle attività, dalle organizzazioni, dalle manifestazioni sportive e nella realizzazione e gestione degli impianti sportivi, alla riqualificazione urbana, allo sviluppo e diffusione di una mobilità sostenibile, al rispetto e alla tutela degli animali e alla prevenzione del randagismo;*
- l) interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, anche attraverso progetti educativi che sappiano coniugare lo sport e sani stili di vita con la fruizione del patrimonio culturale e paesaggistico;*
- m) formazione universitaria e post-universitaria in collaborazione con gli Organismi preposti rispetto alla elaborazione delle proposte formative, la partecipazione di propri soci nei processi formativi, l'organizzazione di stage o tirocini;*

n) cooperazione allo sviluppo, ai sensi della legge 11 agosto 2014, n. 125, attraverso la realizzazione o collaborazione alla realizzazione di progetti che possono, a titolo esemplificativo e non esaustivo, promuovere l'attività sportiva dilettantistica o formare educatori sportivi;

o) accoglienza umanitaria ed integrazione sociale dei migranti, in particolare attraverso momenti di sensibilizzazione dell'opinione pubblica, formazione diretta in modo particolare ai propri dirigenti e educatori, collaborazione in progetti di inclusione sociale;

p) beneficenza, sostegno a distanza, cessione gratuita di alimenti o prodotti di cui alla legge 19 agosto 2016, n. 166, e successive modificazioni, o erogazione di denaro, beni o servizi a sostegno di persone svantaggiate o di attività di interesse generale quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, interventi a sostegno delle persone fragili, di tutte le forme di disagio, di sostegno alla genitorialità;

q) promozione della cultura della legalità, della pace tra i popoli, della nonviolenza e della difesa non armata anche attraverso la realizzazione di percorsi educativi negli Istituti scolastici, la sensibilizzazione delle affiliate nel farsi portavoce di tali valori, la formazione degli operatori sportivi su questi temi, l'organizzazione di momenti di sensibilizzazione, la produzione di materiale divulgativo e educativo a supporto di azioni in tale ambito;

r) promozione e tutela dei diritti umani, civili, sociali e politici, nonché dei diritti dei consumatori e degli utenti delle attività di interesse generale, promozione delle pari opportunità e delle iniziative di aiuto reciproco, incluse le banche dei tempi e i gruppi di acquisto solidale in particolare attraverso la realizzazione di ricerche, di iniziative di sensibilizzazione, la creazione di sportelli di assistenza, la sperimentazione e l'adozione di buone pratiche per garantire le pari opportunità, contro ogni forma di discriminazione nella pratica sportiva, nella partecipazione agli organismi associativi e nelle attività lavorative, la realizzazione di attività a favore delle persone in stato di reclusione e detenzione o comunque in condizioni di ristrettezza;

s) protezione civile ai sensi della legge 24 febbraio 1992, n. 225, e successive modificazioni, anche attraverso il coordinamento degli interventi delle proprie affiliate;

t) riqualificazione di beni pubblici inutilizzati o di beni confiscati alla criminalità organizzata, con particolare riferimento ai beni che possano avere una vocazione sportiva o aggregativa;

u) attività di coordinamento, tutela, rappresentanza, promozione o supporto dei soci e delle loro attività di interesse generale anche allo scopo di promuovere ed accrescere la rappresentatività presso i soggetti istituzionali e favorire forme di autocontrollo;

v) monitoraggio dell'attività degli enti associati, eventualmente anche con riguardo al suo impatto sociale, e predisposizione di una relazione annuale al Consiglio del Terzo settore;

z) promozione e sviluppo delle attività di controllo, anche sotto forma di autocontrollo e di assistenza tecnica nei confronti degli enti associati.

2. È compito del Consiglio Nazionale approvare atti di indirizzo sulle attività indicate al precedente comma.

3. UISP può realizzare attività di raccolta fondi ai sensi dell'articolo 7 del Codice del Terzo settore.

Settori di Attività

Statuto - Articolo 32 – I Settori di Attività

1. I Settori di attività, istituite con delibera del Consiglio Nazionale, sono preposte allo sviluppo e alla gestione tecnica delle attività; ad esse sono affidate la ricerca e l'innovazione delle attività, la formazione di tecnici e dirigenti per gli ambiti di loro competenza.
2. Esse promuovono e partecipano alla progettazione di percorsi innovativi, con riferimento anche agli aspetti tecnici della disciplina o dell'attività relativa, e concorrono alla loro realizzazione, condividendone le responsabilità con gli organi statutari del rispettivo livello.
3. Nel rispetto dell'insediamento associativo, il Consiglio del rispettivo livello, Territoriale, Regionale e Nazionale nomina/revoca i componenti e i responsabili dei Settori di attività previo consultazione, delle affiliate per il livello Territoriale, e dei responsabili dei Settori di attività del livello inferiore per il livello Regionale e Nazionale.
4. Il Regolamento Nazionale deve altresì prevedere le modalità di funzionamento e la possibilità di formare Settori di attività con competenza interterritoriale. Non può essere nominato nel ruolo di Responsabile di settore di attività Nazionale, Regionale, Territoriale, chi sia stato incaricato per due mandati.
5. Per ogni settore di attività deve essere approvato un Regolamento Tecnico Nazionale coerente con i principi dell'Associazione. Tale Regolamento deve essere approvato dal Consiglio Nazionale.
6. Per ogni settore di attività deve essere istituito un organigramma tecnico e specifiche commissioni disciplinari quali istanze di giudizio per l'attività sportiva.

- 7. I livelli Regionali o Territoriali non possono emanare norme che siano in contrasto con il Regolamento Tecnico Nazionale di attività.*
- 8. I Settori di attività non hanno autonomia finanziaria e patrimoniale né rappresentanza legale e giudiziale.*

Regolamento Nazionale - Articolo 65 – I Settori di attività

- 1. Il Consiglio Nazionale su proposta della Giunta Nazionale con specifica delibera istituisce i Settori di Attività e stabilisce le attività sportive di competenza di ciascuna di esse; nel rispetto dell'insediamento associativo, in seguito, i Consigli Territoriali e Regionali ciascuno per le proprie competenze, provvedono ad attivare i Settori di Attività del relativo livello.*
- 2. Qualora nel corso dell'anno vi fosse l'esigenza di organizzare nuove attività ed inserire nuovi codici di tesseramento delle stesse sarà compito del Settore Nazionale Attività in accordo con il Settore Nazionale Tesseramento e il Segretario Generale Nazionale, eseguire l'istruttoria e dare un parere, alla Giunta Nazionale per le decisioni conseguenti.*
- 3. Nel rispetto dell'insediamento associativo, il Consiglio del rispettivo livello, Territoriale, Regionale e Nazionale nomina i/le componenti e i/le Responsabili dei propri Settori di Attività previa consultazione, con le affiliate per il livello Territoriale, e con i Settori di Attività del livello inferiore per il livello Regionale e Nazionale.*
- 4. Le consultazioni dei Settori di Attività dovranno svolgersi entro 90 giorni dallo svolgimento del Congresso del rispettivo livello e saranno rivolte, a livello Territoriale, a tutte le affiliate che hanno tesserati iscritti all'attività afferente il Settore di Attività da nominare.*
- 5. Alle consultazioni Territoriali per ciascuna affiliata è coinvolto il Presidente, a quelle Regionali e Nazionali il/la Responsabile dei Settori di Attività del livello inferiore.*
- 6. I Settori di Attività possono essere composti da un numero di componenti compreso tra 3 e 20 a seconda dell'insediamento associativo.*
- 7. I/le Componenti e i/le Responsabili dei Settori di Attività restano in carica, salvo revoca da parte del competente Consiglio, per l'intero quadriennio e decadono con la scadenza/decadenza degli Organismi dirigenti.*
- 8. Le proposte dei Settori di Attività a ogni livello sono assunte a maggioranza semplice e sono valide indipendentemente dal numero dei/delle presenti.*
- 9. Delle riunioni dei Settori di Attività dovrà essere redatto verbale su un apposito registro. Tale verbale deve essere trasmesso tempestivamente al Segretario Generale del competente livello.*
- 10. La convocazione delle riunioni dei Settori di Attività contenente l'ordine del giorno va effettuata con almeno 7 giorni di anticipo, o 3 giorni in caso di urgenza, e inviata al Segretario Generale del livello competente.*
- 11. I Settori di Attività non hanno autonomia finanziaria e patrimoniale né rappresentanza legale e giudiziale.*
- 12. Per il coordinamento dei Settori di Attività il/la Presidente può proporre al Consiglio la nomina di un Coordinatore/Coordinatrice.*

Regolamento Nazionale - Articolo 66 – I regolamenti tecnici dei Settori di Attività

- 1. Per ogni Settore di Attività deve essere approvato un Regolamento Tecnico Nazionale coerente con i principi dell'Associazione composto: dalla Carta dei principi) dal Regolamento Organico, dal Regolamento Attività, dal Regolamento Disciplinare, Formazione e dai Regolamenti di gioco/disciplina per ciascuna attività. Tale Regolamento deve essere approvato su proposta della Giunta Nazionale dal Consiglio Nazionale.*
- 2. I Settori di Attività propongono alla Giunta del rispettivo livello, per la successiva nomina da parte di quest'ultima, l'istituzione del proprio organigramma tecnico e specifiche commissioni disciplinari quali istanze di giudizio per l'attività sportiva; l'attribuzione e la perdita delle qualifiche tecniche specifiche relative alle attività da esse organizzate.*

Formazione

Regolamento Nazionale - Articolo 67 – Le finalità ed obiettivi

- 1. Per il raggiungimento degli scopi e delle finalità previste dallo Statuto, l'UISP organizza e gestisce la formazione dei/delle propri/e soci/socie.*
- 2. L'UISP riconosce esclusivamente la formazione e l'aggiornamento condotti secondo le regole e i criteri previsti dal Regolamento Formazione approvato dal Consiglio Nazionale.*
- 3. Le attività esercitate di cui all'articolo 3 comma 1 dello Statuto devono svolgersi con l'impiego di educatori, educatrici, tecnici, insegnanti, operatori, operatrici, formati secondo quanto previsto dai Regolamenti Tecnici di cui all'articolo precedente.*

Regolamento Nazionale - Articolo 1 – Il regolamento nazionale

1. *Il presente Regolamento, in attuazione dell'articolo 15 dello Statuto Nazionale, integra e dà attuazione a quanto previsto dallo Statuto Nazionale medesimo.*
2. *Gli altri regolamenti approvati dal Consiglio Nazionale e le altre fonti interne dell'Associazione debbono rispettare quanto previsto dallo Statuto Nazionale e dal presente Regolamento Nazionale.*

Regolamento Nazionale - Articolo 2 – Gli altri regolamenti

1. *Il Consiglio Nazionale, nel rispetto dello Statuto e del presente Regolamento, inoltre, approva:*
 - I. *Il Regolamento Formazione UISP;*
 - II. *Il Regolamento Amministrativo Gestionale UISP;*
 - III. *I Regolamenti Tecnici Nazionali Settori di Attività (SdA) UISP;*
 - IV. *il Codice Etico.*
2. *I livelli associativi Regionali e Territoriali possono dotarsi di propri Regolamenti Organizzativi compatibili con i vincoli previsti dallo Statuto UISP, dal Regolamento Nazionale, dal Codice Etico, dal Regolamento Formazione, dal Regolamento Amministrativo Gestionale, dai Regolamenti Tecnici dei Settori di Attività e con le norme e direttive emanate a livello nazionale. L'entrata in vigore di detti Regolamenti Organizzativi Regionali e Territoriali è subordinata al parere positivo preventivo della Giunta Nazionale.*

Fonti normative

Sono fonti normative in ordine di importanza:

- a) *Statuto UISP;*
- b) *Regolamento Nazionale UISP;*
- c) *Codice etico UISP;*
- d) *Regolamento di comunicazione e di identità visiva UISP;*
- e) *Regolamento Formazione UISP;*
- f) *Regolamento Amministrativo Gestionale UISP;*
- g) *Atti e disposizioni UISP Nazionale;*
- h) *Carta dei principi;*
- i) *Regolamento organico;*
- j) *Regolamenti attività, formazione e disciplina;*
- k) *Regole di gioco/disciplina;*
- l) *Disposizioni Settore di Attività Nazionale;*
- m) *Disposizioni dei Settori di Attività Regionali;*
- n) *Disposizioni dei Settori di Attività Territoriali.*

CARTA DEI PRINCIPI

Principi a fondamento dei diritti e dei doveri delle associazioni e dei soci

- a) **Principio della personalità:** l'attività svolta dall'UISP valorizza l'individuo con la sua personalità, ponendolo al centro degli interessi e rifuggendo da modelli che lo sacrificino alla ricerca esasperata del risultato e del protagonismo.
- b) **Principio della partecipazione all'attività:** il Socio deve essere messo nelle condizioni di svolgere l'attività nella maniera più libera possibile. È pertanto vietata ogni previsione che consenta alle Associazioni di limitare la circolazione dei Soci, se non per quanto previsto dal Regolamento attività.
- c) **Principio di no profit:** qualsiasi iniziativa e prestazione all'interno dell'attività sportiva non può perseguire in alcuna maniera, né diretta né indiretta, finalità lucrative o qualsivoglia profitto.
- d) **Principio di solidarietà:** i Soci devono svolgere la propria attività e promuovere iniziative tendenti a favorire la socializzazione, l'integrazione e l'aggregazione tra soggetti diversi, combattendo ogni forma di emarginazione e razzismo.
- e) **Principio di lealtà:** ogni Socio deve sempre comportarsi con correttezza e lealtà, evitando qualsiasi atto teso a raggiungere un vantaggio ingiusto o a provocare danno alla salute altrui. Deve quindi essere rifiutata e prevenuta qualsiasi forma di violenza fisica o morale.

Principi organizzativi

- a) **Principio di associazionismo:** qualsiasi funzione deve essere ricoperta esclusivamente da Soci.
- b) **Principio di pari opportunità:** l'UISP persegue la rappresentanza paritaria dei generi e assicura ai rappresentanti dei Soci collettivi e individuali, senza discriminazioni, la possibilità di accesso a tutti gli organi e incarichi statutari e organizzativi.
- c) **Principio di pari rappresentanza:** deve essere valorizzata la capacità rappresentativa del territorio, contemperando con tale aspetto quello meramente proporzionale.
- d) **Principio di territorialità:** la UISP promuove e organizza le proprie attività sul territorio nel rispetto degli ambiti territoriali previsti dallo Statuto, dal Regolamento Nazionale, dalle delibere del Consiglio Nazionale UISP.
- e) **Principio di flessibilità:** l'organizzazione tecnica deve sviluppare strumenti tecnico-organizzativi che consentano la possibilità di fare attività, privilegiando lo sviluppo di forme innovative.
- f) **Principio di autonomia normativa:** al territorio è riconosciuta autonomia normativa allo scopo di valorizzare le peculiari esigenze del territorio stesso. È comunque vietata ogni deroga ai principi dello Statuto e del Regolamento Nazionale UISP, della presente Carta nonché alle norme contenute nel Regolamento Tecnico Nazionale (fatto salvo quelle derogabili). La norma contraria a tali principi è illegittima e pertanto affetta da nullità assoluta; essa è quindi disapplicabile con effetto immediato e non retroattivo.
- g) **Principio di certezza:** le attività a tutti i livelli devono svolgersi nell'applicazione certa dei Regolamenti e delle norme in genere. Pertanto l'esercizio della facoltà di deroga non deve mai determinare una situazione di incertezza sulle norme da adottare o sulle procedure di applicazione delle stesse, né deve determinare lacune o vuoti normativi o situazioni incompatibili rispetto alla Normativa.
- h) **Principio di conoscibilità:** tutti gli Associati devono essere messi nelle condizioni di conoscere tempestivamente la normativa in vigore.

Principi dell'attività

- a) **Principio di tutela del diritto alla salute:** tutti i Soci che partecipano alle attività, devono concorrere a sviluppare forme di adeguata informazione e controllo sul diritto alla salute, con particolare riferimento all'uso di sostanze dopanti.
- b) **Principio di promozione sportiva:** l'organizzazione dell'attività deve promuovere e favorire lo svolgimento di qualsiasi attività, compreso le attività innovative, riconoscendo a ognuna pari dignità nello svolgimento della pratica in ottemperanza con la carta UISP dei diritti delle donne. Assume nei confronti dei minori i contenuti della policy UISP. Deve porsi particolare attenzione alle esigenze e alle peculiarità delle fasce di popolazione che presentano marginalità sociale.
- c) **Principio di premialità:** deve favorirsi l'introduzione di previsioni premiali in iniziative particolarmente rilevanti per il conseguimento delle finalità sociali, quali: lotta alla violenza fisica o morale, integrazione di soggetti deboli e/o emarginati, sviluppo di scambi di conoscenze e culture diverse, ciò anche con la collaborazione di altre organizzazioni con le quali l'UISP ha sottoscritto protocolli di accordo nazionali.
- d) **Principio di diversificazione:** l'attività deve essere diversificata per rispondere alle varie domande. A tal fine le attività devono essere rese flessibili per assicurare una efficace risposta alle diverse esigenze.

- e) **Principio di omogeneità:** l'attività è normata dal Regolamento di Gioco/Disciplina che non può essere modificato per non snaturare l'attività stessa.
- e) **Principio di formazione:** la UISP deve favorire in ogni modo corsi volti alla formazione delle figure previste dal regolamento nazionale Formazione.

Rapporti tra i settori delle strutture di attività

- a) **Principio di collaborazione:** gli incarichi all'interno dei Settori di Attività dovranno essere improntati a criteri di reciproca collaborazione e imparzialità. Ogni Settore del Settore di Attività deve lavorare di concerto con gli altri, allo scopo di favorire lo sviluppo, in ogni sua forma, dei principi contenuti nella presente Carta. In tale ottica è necessario prevedere strumenti tendenti a garantire il più possibile il regolare andamento delle attività e delle manifestazioni.

Principi della giustizia disciplinare

- a) **Principio di autonomia e indipendenza:** è garantita l'autonomia assoluta degli Organi disciplinari, al fine di consentire che siano emesse decisioni conformi alle previsioni normative.
- b) **Principio di esclusività della giurisdizione:** spetta agli Organi disciplinari il potere di giudicare, in ogni grado di giudizio, sugli illeciti disciplinari e di applicare le sanzioni previste.
- c) **Principio di diritto alla difesa:** a ogni Socio deve essere garantita la possibilità di difesa in tutti i gradi di giudizio previsti, nelle forme e nei termini previsti dalla normativa. E' comunque sempre ammesso ricorso all'Organo giudicante di livello superiore per le sanzioni a tempo (uguali o maggiori di 30 giorni di squalifica) e/o per illecito sportivo.
- d) **Principio di efficienza:** l'organizzazione giurisdizionale deve sviluppare meccanismi e forme di giudizio caratterizzati dalla tecnicità e dalla rapidità, pertanto i componenti degli Organi giudicanti devono necessariamente essere scelti nel rispetto di criteri oggettivi. È da favorire la circolazione dei Giudici in più ambiti territoriali.
- e) **Principio di incompatibilità:** il Giudice non può appartenere contemporaneamente ai diversi gradi di giudizio. È sempre esclusa, in sede di impugnazione, la partecipazione al giudizio - sotto qualsiasi veste - del Giudice che ha emesso il provvedimento impugnato.

REGOLAMENTO ORGANICO

Definizione del Regolamento organico

Il Regolamento organico è la sintesi del funzionamento del Settore di Attività (di seguito denominata anche UISP SdA Motorismo) dei suoi Componenti e dell'Organigramma della stessa, dei compiti e delle forme d'esercizio di questi ultimi.

Organizzazione

La UISP organizza attività di Motorismo attraverso lo specifico Settore di Attività, secondo la seguente articolazione: territoriale, regionale e nazionale.

L'attivazione, una volta istituita la SDA nazionale, di un Settore di Attività di livello territoriale o regionale è deliberata dal Consiglio UISP del rispettivo livello, in conformità con lo Statuto e il Regolamento Nazionale UISP.

Funzionamento

Il Settore di Attività UISP SdA Motorismo è composta a tutti i livelli da:

- Responsabile, nominato dal Consiglio del rispettivo livello;
- Componenti (da 3 a 20 a seconda insediamento associativo), nominati dal Consiglio del rispettivo livello;
- Organigramma Tecnico, nominato dalla Giunta del rispettivo livello, è composto dai Responsabili e componenti/referenti dei seguenti settori:
 - ATTIVITÀ
 - Settore MotoCross (*vedi cod. attività 28A*)
 - Settore Moto d'epoca (*vedi cod. attività 28B*)
 - Settore MotoTurismo (*vedi cod. attività 28D*)
 - Settore Enduro (*vedi cod. attività 28G*)
 - Settore MotoRally (*vedi cod. attività 28H*)
 - Settore Trial (*vedi cod. attività 28I*)
 - Settore Velocità -Road Racing (*vedi cod. attività 28L*)
 - Settore Rally
 - Settore Auto Storiche
 - Settore Abilità (velocità su terra/su ghiaccio, slalom, challenge, accelerazione, drifting)
 - Settore Velocità (in salita, in circuito)

- Settore Energie Alternative
- Settore Fuoristrada
- Settore Karting
- Settore Tecnico Arbitrale
- INNOVAZIONE E SVILUPPO
- FORMAZIONE E RICERCA
- COMUNICAZIONE
- COMMISSIONI DISCIPLINARI
 - Giudice/commissione disciplinare primo grado (regionale e nazionale)
 - Commissione disciplinare secondo grado

Incompatibilità

La carica, nell'ambito UISP, di Presidente Nazionale, Regionale, Territoriale, o di Responsabile di Settore di attività a tutti i livelli è incompatibile con qualsiasi altra Presidenza o Responsabilità di struttura di attività. La carica di componente gli organi di controllo e garanzia è incompatibile con qualsiasi altra carica UISP. L'incarico di componente la Commissione disciplinare è incompatibile con l'appartenenza agli organismi dirigenti a pari livello e con altri incarichi nei Settori di Attività a tutti i livelli.

Componenti del Settore di Attività

I Componenti della UISP SdA Motorismo a tutti i livelli sono nominati dal competente Consiglio UISP. Questi sono convocati dal Responsabile del Settore di Attività per le decisioni in materia di:

- a) formulazione dei programmi e proposte di attività e di formazione;
- b) svolgimento attività e formazione;
- c) individuazione delle figure soggette a formazione;
- d) elaborazione, ogni anno, del programma di attività e del relativo budget della successiva stagione sportiva da sottoporre all'approvazione della Giunta competente;
- e) tenuta del libro dei verbali delle decisioni assunte nelle riunioni;
- f) formulazione proposta Regolamento Tecnico Nazionale;

Le decisioni e proposte dei componenti del Settore di Attività sono assunte a maggioranza semplice e sono valide indipendentemente dal numero dei/delle presenti.

La convocazione delle riunioni dei Settori di Attività contenente l'ordine del giorno va effettuata con almeno 7 giorni di anticipo, o 3 giorni in caso di urgenza, e inviata anche alla Giunta UISP del livello competente che potrà essere presente alla riunione, attraverso un/una proprio/a rappresentante.

Responsabile del Settore di Attività

Il Responsabile della UISP SdA Motorismo è nominato dal Consiglio del rispettivo livello e può essere revocato dallo stesso, come previsto dallo Statuto e Regolamento Nazionale UISP.

È responsabile del regolare funzionamento della struttura e dei relativi Settori.

Ha il compito di:

- i. rappresentare il Settore di Attività;
- ii. presentare, annualmente, ai componenti il SdA il programma di attività e il relativo budget;
- iii. proporre ai componenti del Settore di Attività i nominativi dei Responsabili di settore.
- iv. convocare e coordinare i componenti del SdA e di coordinare il proprio organigramma

Settori del Settore di Attività

I Responsabili e i componenti/referenti di settore hanno il compito di organizzare l'attività e di promuovere la formazione delle figure tecniche.

Definizione di Settore

I Settori sono i rami organizzativi dei Settori di Attività a tutti i livelli e si dividono in: attività, settore tecnico arbitrale, innovazione e sviluppo, formazione e ricerca, disciplina.

Settore attività

Il Settore attività ha il compito di curare la gestione dell'attività.

Il Settore attività è composto dai Responsabili e da vari Gruppi di lavoro.

Settore arbitrale

Il Settore arbitrale ha il compito di curare l'attività arbitrale.

Il Settore arbitrale è composto dal Responsabile e dal gruppo di lavoro, dal Designatore Arbitrale, giudici, arbitri, assistenti arbitrali., giurie, etc.

Settore innovazione e sviluppo

Il Settore innovazione e sviluppo ha il compito di curare i nuovi progetti e le nuove forme di attività.

Il Settore innovazione e sviluppo è composto dal Responsabile e dal gruppo di lavoro.

Settore formazione e ricerca

Il Settore formazione e ricerca ha il compito di promuovere la formazione delle figure tecniche e la ricerca.
Il Settore formazione e ricerca è composto dai Responsabili e dai gruppi di lavoro.

Settore comunicazione

Il Settore comunicazione ha il compito di curare la comunicazione
Il Settore comunicazione è composto dal Responsabile e dal gruppo di lavoro.

Settore disciplinare

Il Settore disciplinare ha il compito di curare l'attività disciplinare

Il Settore disciplinare è composto da:

- Responsabile e dal gruppo di lavoro.
- Giudice/commissione disciplinare primo grado
- Commissione disciplinare secondo grado

REGOLAMENTO ATTIVITÀ

La stagione sportiva

La stagione sportiva ha inizio il 1° settembre e termina il 31 agosto successivo.

Classificazione dell'attività

La UISP organizza, attraverso il proprio Settore di Attività anche in collaborazione con le proprie affiliate, attività motorie – sportive, come educazione permanente per tutte le età:

- nella sua dimensione dello sport per tutti e quindi "nessuno escluso", in una dimensione associativa di inclusione sociale;
- non agonistica/non competitiva, attività ludico-motorie e di avviamento alla pratica sportiva;
- promozionale, amatoriale e dilettantistico, seppure con modalità competitive;
- agonistiche di prestazione, connesse al proprio fine istituzionale, nel rispetto di quanto sancito dai Regolamenti tecnici delle Federazioni Sportive Nazionali o delle Discipline Sportive Associate, con le quali stipula appositi protocolli e convenzioni nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Coni-Eps;

a) Per le attività agonistiche/competitive e non agonistiche/non competitive sono previste le seguenti categorie:

- Settore MotoCross (28A) non competitiva da 7 anni COMPETIZIONE da 8 anni
- Settore Moto d'epoca (28B) COMPETIZIONE da anni 14
- Settore MotoTurismo (28D) da 14 anni
- Settore Enduro (28G) COMPETIZIONE da 14 anni
- Settore MotoRally (28H) da 14 anni
- Settore Trial (28I) non competitiva da 7 anni COMPETIZIONE da 8 anni
- Settore Velocità-Road Racing (28L) ALLENAMENTO da 6 anni COMPETIZIONE da 8 anni
- Settore MotoSlitte - Snowcross (v28N) ALLENAMENTO da 7 anni compiuti COMPETIZIONE da 8 anni
- Settore Rally (07H) COMPETIZIONE da 16 Anni
- Settore Auto Storiche (07D) COMPETIZIONE da 18 Anni
- Settore Abilità (07B) COMPETIZIONE Da 16 Anni
- Settore Velocità (07I) COMPETIZIONE da 16 Anni
- Settore Energie Alternative (07G) COMPETIZIONE da 16 Anni
- Settore Fuoristrada (07C) COMPETIZIONE da 18 Anni
- Settore Karting (26A) non competitiva da 6 Anni COMPETIZIONE da 8 Anni

b) Sono previste le seguenti discipline:

- MOTOCROSS
- MOTO D'EPOCA
- MOTOTURISMO
- ENDURO
- MOTORALLY
- TRIAL
- VELOCITA' (Road Racing)
- SUPERMOTO
- MOTOSLITTE (Snowcross)
- RALLY
- AUTO STORICHE
- ABILITA' (velocità su terra/su ghiaccio, slalom, challenge, accelerazione, drifting)
- VELOCITA' (in salita, in circuito)
- ENERGIE ALTERNATIVE
- FUORISTRADA
- KARTING

c) Per il solo ambito non agonistico/non competitivo, i soggetti di un sesso possono partecipare ad attività rivolta a soggetti dell'altro sesso, purché in regola con le età previste per le diverse categorie.

Adesione all' UISP

Le persone fisiche e le Associazioni e Società sportive che intendono partecipare alle attività organizzate dall'UISP devono, salvo accordi/convenzioni nazionali, aderire alla UISP secondo le modalità stabilite dallo Statuto, dal Regolamento Nazionale UISP, dalle norme sul tesseramento.

L'adesione alla UISP ha validità fino al termine dell'anno sociale e implica l'accettazione delle finalità, dei principi e delle regole sanciti dallo Statuto e dal Regolamento Nazionale UISP e/o deliberate dagli Organismi dirigenti.

Tutela sanitaria

La partecipazione alle attività è consentita nel rispetto delle norme sulla tutela sanitaria approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

Denuncia-querela proposta da un Socio UISP nei confronti di altro Socio UISP

I Soci UISP che intendano proporre alla competente Autorità giudiziaria atto di denuncia-querela nei confronti di altro Socio UISP per atti e/o fatti relativi alla vita associativa e alle regole interne dell'Associazione devono, prima, aver espletato tutti i gradi della giustizia endoassociativa.

Rapporti tra i vari livelli

Nella stesura dei Calendari i livelli inferiori devono tener conto della compatibilità/ concertazione con i calendari dei livelli superiori.

Nell'organizzazione delle Attività il livello superiore deve tener conto del rapporto con il livello inferiore competente per territorio.

Norme di partecipazione

Fermo restando il diritto di partecipazione alle attività sportive dei tesserati delle FSN/DSA tesserati UISP, le norme di partecipazione devono prevedere indicazioni riguardo l'impiego degli stessi nel rispetto delle norme Coni e delle specifiche Convenzioni.

Partecipazione

E' consentita la partecipazione alle attività a quanti in regola con le norme del Tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP, con le norme sulla tutela sanitaria e assicurative e dalle norme previste dalle specifiche convenzioni sottoscritte a livello nazionale.

Norme tesseramento

Vengono approvate annualmente dal Consiglio Nazionale UISP.

Regolamenti manifestazioni

Ogni manifestazione o serie di manifestazioni deve avere un Regolamento Sportivo e un Regolamento Tecnico o far riferimento a regolamenti già esistenti.

Tutte le modalità di svolgimento delle manifestazioni, a qualsiasi livello, devono essere indicate nelle Norme di partecipazione.

Calendario ufficiale

I calendari saranno definiti attraverso riunione con i Responsabili di disciplina e le associazione o società sportiva e dovrà essere reso pubblico attraverso il sito istituzionale.

Le manifestazioni organizzate e riconosciute dall'UISP sono inserite nel calendario ufficiale e nella specifica piattaforma web UISP-Coni a tutti i livelli.

Campionati

Sono classificati Campionati le manifestazioni sportive valide per l'assegnazione del relativo titolo Nazionale, Regionale, Territoriale.

Trofei

Sono classificate Trofei le seguenti manifestazioni nazionali:

Trofeo Italia (tutte le specialità)

Trofeo delle Regioni (a squadre - tutte le specialità)

Comunicazioni

Le comunicazioni ufficiali devono essere pubblicate sul sito nazionale e del rispettivo livello dove dovranno essere esposti regolamenti, aggiornamenti, classifiche, calendari squalifiche e qualsiasi altro documento riguardante le attività UISP SdA Motorismo.

Autorizzazioni allo svolgimento di manifestazioni

Tutte le attività devono essere autorizzate dalla UISP SdA Motorismo del livello competente attraverso il rilascio dello specifico nulla-osta.

Caratteristiche dell'impianto sportivo

I campi di attività permanenti devono avere i requisiti previsti dalle norme del Regolamento Impianti.

Direttore/Giudice

Il Direttore/Giudice è una figura in regola con la formazione incaricata dalla UISP SdA Motorismo.

L'assegnazione del Direttore/Giudice ad una manifestazione è competenza della UISP SdA Motorismo del livello competente.

La presenza del Direttore è obbligatoria per ogni manifestazione con finalità competitive.

NON verrà rilasciata nessuna Autorizzazione su manifestazioni competitive senza l'indicazione del Direttore.

Attività Territoriale

In occasione di manifestazioni titolate nazionali, è assolutamente vietato porre a calendario e quindi approvare manifestazioni titolate a carattere territoriale o regionale.

REGOLAMENTO DISCIPLINARE

Finalità

Le Norme disciplinari sono applicabili solo nel contesto di attività sportiva di qualsiasi livello svolta dalla UISP SdA Motorismo, tali norme vogliono essere uno strumento per educare i soci nell'ambito delle attività sportive di UISP SdA Motorismo ad un comportamento consono allo spirito sportivo organizzativo delle attività della UISP SdA Motorismo.

L'applicazione delle sanzioni quindi avrà scopo educativo e non coercitivo nei confronti del socio che infrange i regolamenti in vigore, che non rispetta le autorità sportive nell'esercizio delle loro funzioni e/o altri soci che insieme partecipano alle attività sportive o manifestazioni ad esse correlate come premiazioni, convegni, attività didattiche o altre iniziative analoghe promosse e organizzate ufficialmente a vario livello dalla UISP SdA Motorismo.

Le sanzioni emesse avranno le possibilità di escludere o ridimensionare la partecipazione del socio nel contesto di tali attività.

Gradi di giudizio

Sono previste le seguenti modalità di giudizio:

- Direttore di manifestazione: interviene su segnalazione del fatto accaduto da parte di Ufficiali, Responsabili di UISP SdA Motorismo nel contesto di attività sportive e/o dirigenti con incarico di Giunta nello svolgimento di manifestazioni o attività correlate da inviare se necessario al Giudice unico regionale per segnalazioni di gravità per provvedimenti di sospensione dall'attività, il quale convalida o emette il giudizio entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento della documentazione e convocazione del/degli interessato/i se necessario
- Giudice di primo grado (regionale e nazionale) è composto da Giudice Sportivo Regionale e si attiva su segnalazione o ricorso accompagnato dal versamento di €. 100,00 alla UISP nel caso di ricorso da parte del Socio con allegata tutta la dovuta documentazione dell'accaduto ivi compresa la sanzione sportiva che verrà consegnata alla commissione regionale, il giudizio verrà emesso entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento del ricorso.
- Giudice Sportivo Nazionale di secondo grado con il compito di confermare o annullare in sede definitiva, eventuali provvedimenti disciplinari oggetto di ricorso; ogni ricorso dovrà essere accompagnato sempre dalla tassa di €.100,00 versata alla UISP SdA Motorismo nazionale; il giudizio finale sarà emesso entro e non oltre 60 giorni dal ricevimento del ricorso.

Il Giudice di primo grado regionale decide in merito alle attività regionali e interregionali, quello nazionale in merito alle attività nazionali.

Competenze

Le attività si dividono in attività Nazionali, Interregionali e Regionali (nella attività Regionali sono comprese tutte le attività Territoriali)

Per le attività Nazionali sono competenti

- Il Giudice Sportivo Nazionale di primo grado
- Il Giudice Sportivo Nazionale di secondo grado

Per le attività Interregionali, Regionali e Territoriali sono competenti:

- Il Giudice Sportivo regionale di primo grado (in caso di attività interregionali la competenza è del Giudice del relativo territorio regionale)
- Il Giudice Sportivo Nazionale di secondo grado

Nelle regioni ove non è presente il Giudice regionale la competenza è del Giudice nazionale di primo grado.

Norme procedurali

Tutte le segnalazioni e/o documentazioni relative a sanzioni, richiami, avvisi e qualsiasi provvedimento si voglia adottare, dovranno avvenire in forma scritta documentabile; tutte le comunicazioni relative a sanzioni o altre comunicazioni sempre relative a provvedimenti disciplinari dovranno pervenire direttamente al socio (Comunicazione attraverso sito ufficiale www.UISP.it/motorismo) e saranno raccolte in copia su apposito registro istituito nelle sedi competenti;

Le segnalazioni, i ricorsi e qualsiasi altra comunicazione dei soci relativa a segnalazioni sul campo di competizione o in ambito di manifestazioni inerenti alla attività sportiva dovrà essere accompagnata dal versamento alla UISP SdA Motorismo di competenza dei diritti di segreteria pari a €. 100,00, deve avvenire in forma scritta e consegnata al Direttore o in alternativa al Giudice che provvederà a consegnarla al Direttore, qualsiasi altra forma di segnalazione fatta non verrà considerata.

Sanzioni

Le sanzioni applicate sono decise dal grado di giudizio competente, la durata delle sanzioni viene decisa in considerazione di quanto previsto dal presente regolamento previa convocazione presso i vari organismi dirigenti competenti dello stesso socio oggetto della sanzione disciplinare.

Le sanzioni disciplinari sono valide su tutto il territorio Nazionale e comunque a tutte le manifestazioni della UISP SdA Motorismo, i vari provvedimenti disciplinari non potranno mai in nessun caso essere cumulabili tra loro poiché ogni provvedimento è fine a se stesso e il socio sanzionato scontato il provvedimento è ammesso a pieno titolo alle manifestazioni o attività correlate.

Il provvedimento disciplinare scatterà dalla data di notifica dello stesso al socio a seguito giudizio di primo grado, nell'intervallo di tempo (dalla segnalazione alla notifica) il socio potrà partecipare alle manifestazioni sportive.

In caso di Atto di Violenza Fisici e Verbali Accertati il tesserato viene sospeso immediatamente dalle attività rinviato al giudizio degli organi di disciplina UISP SdA Motorismo competenti e non è permessa al socio la partecipazione alle attività Organizzate da UISP SdA Motorismo.

Tipologia delle sanzioni

- **ammonizione** - rimprovero a mezzo comunicato ufficiale con espresso invito ad astenersi in futuro dal commettere altre infrazioni
- **ammonizione con diffida** - formale dichiarazione di grave biasimo con invito ad astenersi in futuro dal commettere altre infrazioni e che in difetto queste ultime saranno punite più severamente
- **esclusione dalla competizione** - comporta la perdita del risultato conseguito
- **espulsione dalla manifestazione** - comporta l'esclusione dalla manifestazione
- **squalifica del Socio** - consiste nella sospensione dall'attività competitiva per un tempo determinato e comporta il divieto di iscriversi a qualsiasi manifestazione della UISP SdA Motorismo per tutta la durata della sanzione
- **perdita o revoca del risultato conseguito** - consiste nel non assegnare o revocare un titolo o una vittoria conquistati sul campo da parte di un conduttore o di una squadra
- **squalifica della associazione o società sportiva** - consiste nella perdita della possibilità di organizzare manifestazioni nel circuito UISP per un determinato periodo di tempo
- **sospensione a termine di qualsiasi attività** - comporta l'inibizione per l'affiliato (Associazione o Società Sportiva) ad organizzare e a partecipare a qualsiasi manifestazione in ambito UISP SdA Motorismo per un periodo definito
- **interdizione da incarichi funzionali per la UISP SdA Motorismo** - consiste nell'interdizione dal ricoprire cariche funzionali per la UISP SdA Motorismo per un tempo determinato o indeterminato.

Responsabilità diretta

La non conoscenza o l'errata interpretazione del regolamento o dello statuto, e di tutte le altre norme eventualmente emanate dalla UISP SdA Motorismo non possono essere invocate a nessun effetto.

Ogni tesserato risponde delle infrazioni commesse a titolo di dolo o di colpa, gli affiliati rispondono direttamente dell'operato di chi li rappresenta, così come ogni tesserato e affiliato risponde per l'operato di chi lo assiste o lo accompagna.

Gli affiliati e i tesserati sono tenuti a collaborare con l'organo disciplinare, assolvendo le richieste che da questo pervengano.

Circostanze attenuanti

La sanzione disciplinare gode delle attenuanti, quando si accerta nei fatti accaduti una o più delle seguenti circostanze:

- aver agito in stato d'ira per causa di un fatto ingiusto accaduto per colpe altrui
- aver concorso a determinare l'evento, insieme con l'azione del colpevole, il fatto doloso della persona offesa
- aver, prima del giudizio, riparato interamente il danno documentando all'organo disciplinare
- poter dimostrare di essersi adoperato spontaneamente per riparare efficacemente il danno provocato e le sue conseguenze.

Tabella sanzioni

Sono così suddivise partendo dalla semplice ammonizione/richiamo fino ad arrivare al massimo come da tabella:

- **Offese alla immagine pubblica, alla dignità e al decoro della UISP SdA Motorismo** - fino a 12 (dodici) mesi

- **Frode sportiva** - fino a 4 (quattro) mesi
- **Illecito sportivo** - fino a 4 (quattro) mesi
- **Doping** fino a 12 (dodici) mesi allineata alle decisioni del CONI
- **Violazione del vincolo sportivo** - fino a 3 (tre)mesi
- **Fatti e ingerenze sulla regolarità delle competizioni** - fino a 5 (cinque)mesi
- **Aggressione Fisica o Verbale ad un commissario di attività o ad altro pilota o accompagnatore** - fino a 12 (dodici)mesi
- **Infrazioni dei commissari di percorso e dell'organizzazione di UISP SdA Motorismo nei confronti dei piloti** - fino a 6 (sei) mesi

NORME GENERALI IDONEITA' IMPIANTO

Parte Prima - Sezione Comune

1. Oggetto e scopi

Le presenti norme fissano i requisiti minimi che un impianto, per attività motociclistiche deve avere per essere considerato idoneo, ai fini dello svolgimento delle attività Uisp Motorismo in sicurezza. da parte della (Settore di Attività Motorismo) UISP.

Si compongono, oltre che delle presenti generalità, di una Sezione specifica per ciascuna delle specialità regolamentate dal Settore di Attività UISP, cioè:

ASFALTO:

- Velocità
- Velocità in salita
- Scooter
- Supermoto
- Quad Road
- Velocità in Circuito/Salita
- Karting RentalKart, RacingKart

FUORISTRADA:

- Motocross
- Supercross
- Quad Cross
- Off-Road
- Piste Ovali
- Velocità su terra/ghiaccio
- Fuoristrada 4x4

1. Ambito di applicazione

Le norme si applicano a tutti gli Impianti esistenti e di nuova costruzione nei quali, sotto l'égida del SdA UISP, vengono svolte attività di motociclismo, manifestazioni e allenamenti ad esse correlate.

2. Verifica idoneità Impianto

La UISP SdA Motorismo Regionale è incaricata di tutte le procedure per l'espletamento delle operazioni di verifica dell'idoneità, tenuta documenti, in mancanza di specifici Ispettori Tecnici Regionali, la UISP SdA Motorismo Nazionale invierà un Tecnico Nazionale, per la verifica dell'idoneità Impianto e per l'Archiviazione Documenti.

4. Classificazione degli impianti

4.1 Impianti di 1a Categoria

Sono impianti idonei ad ospitare tutte le manifestazioni Nazionali che si svolgono sotto l'égida del SdA UISP e, grazie alle loro caratteristiche superiori a manifestazioni internazionali titolate.

4.2 Impianti di 2a Categoria

Sono impianti idonei ad ospitare manifestazioni Nazionali che si svolgono sotto l'égida del SdA Regionale UISP.

4.3 Impianti di 3a Categoria

Sono impianti idonei ad ospitare manifestazioni Nazionali minori e territoriali.

Le caratteristiche sulla base delle quali viene rilasciata la Categoria variano per ciascuna Specialità e, pertanto, sono riportate nelle specifiche Sezioni del Regolamento Impianti.

4.4 Impianti 4a Categoria (off-road- Allenamento)

Sono impianti idonei ad ospitare sessioni di Allenamento che si svolgono sotto l'égida del SdA Reg. UISP.

5. Tolleranze

Misure

In tutte le dimensioni e caratteristiche minime riportate nelle varie Sezioni di Specialità è ammessa una tolleranza massima del 2% con la possibilità, per uno solo dei parametri in tolleranza, di arrivare al 4%.

Per gli impianti permanenti esistenti e idonei alle attività UISP SdA Motorismo, la predetta tolleranza ammessa è del 5% con la possibilità, per uno solo dei parametri in tolleranza, di arrivare al 10%. In ogni caso il numero di parametri in tolleranza non può essere superiore a quattro.

Le tolleranze sono applicate per consentire l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo (permanenti o provvisori) anche in presenza di una piccola carenza dimensionale in qualcuna delle caratteristiche minime.

Le tolleranze non sono applicabili per l'aumento di categoria di un impianto e/o per la determinazione del numero di partenti.

6. Tipologia impianti e caratteristiche dell'Idoneità

6.1 Impianti permanenti

Sono impianti che una volta costruiti rimangono attivi per lunghi periodi e possono avere nel tempo aggiornamenti e/o modifiche.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo "permanente", ha una validità temporale di:

- Quattro anni per gli impianti di 1a categoria;
- Quattro anni per gli impianti di 2a categoria;
- Quattro anni per gli impianti di 3a e 4a categoria (Off-Road allenamenti).

Si ricorda che, qualunque modifica all'impianto comporta la richiesta di nuova l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo è **subordinata al pagamento annuale delle quote previste e alla Affiliazione alla UISP**

6.2 Impianti provvisori

Sono impianti che vengono realizzati per l'effettuazione di una singola manifestazione.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, definito "provvisorio" ha una validità temporale pari al periodo di svolgimento della manifestazione per la quale è stata richiesta e delle prove ad essa correlate.

Per particolari esigenze, l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo provvisoria, può essere rilasciata anche ad impianti permanenti, Temporaneamente.

6.3 Documentazione

Per tutti gli impianti ritenuti idonei alle attività Uisp SdA Motorismo, a completamento e corredo del Verbale di Sopralluogo, dovrà essere prodotta dai Titolari/Gestori /Responsabili dell'impianto e controfirmata anche da un Tecnico abilitato, la seguente documentazione:

7. Impianti permanenti/provvisori – elaborati grafici

7.1 Specialità su asfalto

- Velocità
- Scooter
- Minimoto
- Supermoto
- Quad Road
- Velocità in Circuito/Salita

7.1.1 Documentazione per impianti permanenti su asfalto di 1a Categoria

1. relazione tecnica illustrativa;
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative dimensioni e superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (banchine, vie di fuga, pit-lane, box, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima del tracciato, lunghezza e larghezza rettilineo di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra), con la distinzione del trattamento superficiale (asfalto, terra, ghiaia, erba, ecc.) e con l'indicazione di tutte le postazioni dei Ufficiali di percorso, soccorritori, ambulanze ecc.;
5. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)
6. planimetria (scala 1:100 o 1:200 o 1/500) del paddock e di tutti i fabbricati presenti con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali;
7. piante, sezioni e prospetti dei fabbricati destinati ai servizi;
8. planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, ecc.

7.1.2 Documentazione per impianti permanenti su asfalto di 2a Categoria.

1. relazione tecnica illustrativa (solo per prima omologazione);
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (banchine, vie di fuga, pit-lane, box, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima del tracciato, lunghezza e larghezza rettilineo di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra), con la distinzione del trattamento superficiale (asfalto, terra, ghiaia, erba, ecc.) e con l'indicazione di tutte le postazioni dei Ufficiali di percorso, soccorritori, ambulanze ecc.;
5. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)
6. planimetria (scala 1:100 o 1:200 o 1/500) del paddock e di tutti i fabbricati presenti con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali;
7. piante dei fabbricati destinati ai servizi;
8. planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, ecc.

7.1.3 Documentazione per impianti permanenti su asfalto di 3a Categoria.

1. relazione tecnica illustrativa (solo per prima omologazione);
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (banchine, vie di fuga, pit-lane, box, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima del tracciato, lunghezza e larghezza rettilineo di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra), con la distinzione del trattamento superficiale (asfalto, terra, ghiaia, erba, ecc.) e con l'indicazione di tutte le postazioni dei Ufficiali di percorso, soccorritori, ambulanze ecc.;
5. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)

N.B. Per i soli impianti di Velocità di nuova realizzazione/ristrutturazione/modifica, è facoltà del Comitato Impianti della SdA Regionale UISP richiedere il diagramma di Velocità presunto riferito al mezzo più performante al quale la pista è destinata, la verifica delle vie di fuga ed i disegni delle sezioni trasversali significative della pista, dei cordoli, della zona neutra e degli spazi laterali del tracciato, con indicazione delle quote di andamento rispetto al piano pista;

Questa richiesta può essere fatta a prescindere dalla categoria per la quale si richiede la verifica di idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo della specialità.

7.2 Specialità su terra

- Motocross
- Supercross
- Quad Cross
- Off Road
- Piste Ovali
- Velocità su terra/ghiaccio

7.2.1 Documentazione per impianti permanenti su terra di 1a Categoria.

1. relazione tecnica illustrativa;
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative misure e superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (zona partenza, pre-parco, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima tracciato, lunghezza e larghezza zona di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra);
5. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)
6. planimetria (scala 1:100 o 1:200 o 1/500) del paddock e di tutti i fabbricati presenti con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali
7. piante, prospetti e sezioni dei fabbricati destinati ai servizi;
8. planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, ecc.

7.2.2 Documentazione per impianti permanenti su terra di 2a Categoria.

1. relazione tecnica illustrativa (solo per prima omologazione);
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative misure e superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (zona partenza, pre-parco, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima tracciato, lunghezza e larghezza zona di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra);
5. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)
Qualora il tracciato risulti sostanzialmente pianeggiante (pendenze inferiori al 3%), il profilo longitudinale può essere sostituito da una dichiarazione di un tecnico abilitato attestante questa caratteristica o altre discontinuità del terreno qualora presenti;
6. planimetria (scala 1:100 o 1:200 o 1/500) del paddock e di tutti i fabbricati presenti con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali;
7. piante dei fabbricati destinati ai servizi;
8. planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, ecc.

7.2.3 Documentazione per impianti permanenti su terra di 3a Categoria.

1. relazione tecnica illustrativa (solo per prima omologazione);
2. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
3. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative superfici di massima;
4. planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (zona partenza, pre-parco, parco chiuso) con l'indicazione di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima tracciato, lunghezza e larghezza zona di partenza, larghezza prima curva, larghezza minima della zona neutra);
5. Profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200)
Qualora il tracciato risulti sostanzialmente pianeggiante (pendenze inferiori al 3%), il profilo longitudinale può essere sostituito da una dichiarazione di un tecnico abilitato attestante questa caratteristica o altre discontinuità del terreno qualora presenti.

7.2.4 Documentazione per impianti permanenti su terra – 4a Categoria. Off-Road

1. carta geografica scala 1:200.000 della zona indicante i vari percorsi di accesso all'impianto dai più vicini nodi stradali ed autostradali;
2. planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative superfici di massima ed indicazione delle misure del tracciato (lunghezza e larghezza minima);
3. profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200).
Qualora il tracciato risulti sostanzialmente pianeggiante (pendenze inf. al 3%), il profilo longitudinale può essere sostituito da una dichiarazione di un Tecnico.

7.3 Impianti provvisori

7.3.1 Percorsi di velocità in salita

1. mappa del percorso in scala 1:5000 o 1:10000 con l'indicazione delle vie di accesso al percorso;
 2. piano di sicurezza indicante su di una planimetria del percorso in scala 1:1000 gli ostacoli e il tipo di protezione previsto, i posti di segnalazione, il posizionamento dei mezzi di soccorso, le postazioni per il pubblico;
 3. planimetria del percorso in scala 1:1000 con l'indicazione delle zone di partenza ed arrivo, la lunghezza e la larghezza minima del tracciato, la disposizione del parco conduttori, del parco chiuso e delle zone partenza/arrivo con le relative attrezzature;
 4. profilo longitudinale del tracciato scala 1:1000 per le altezze e 1:5000 per le lunghezze per poter verificare la rispondenza del tracciato al punto 2.5 dell'Annesso Velocità in Salita;
 5. diagramma della velocità presunta relativa al mezzo più veloce ammesso in gara per poter verificare la rispondenza del tracciato al punto 2.1 dell'Annesso Velocità in Salita.
- Il Comitato Impianti si riserva, in caso di necessità, la facoltà di richiedere eventuali chiarimenti e/o integrazioni alla documentazione sopra elencata.

7.3.2 Impianti provvisori su asfalto e supermoto

Per tutti gli impianti provvisori su asfalto, compresa la specialità Supermoto, dovrà essere fornita, unitamente alla richiesta di sopralluogo, una planimetria nella quale, oltre al disegno del tracciato e delle aree annesse in scala opportuna, dovranno essere indicate:

1. lunghezza del circuito;
2. larghezza minima del circuito;
3. percentuali asfalto/sterrato (per le supermoto);
4. lunghezza totale del rettilineo di partenza;
5. larghezza del circuito all'inizio ed alla fine del rettilineo di partenza ed in corrispondenza della linea di partenza;
6. larghezza del circuito all'inizio ed alla fine della prima curva;
7. distanza linea di partenza/prima curva;
8. numero di partenti previsto;
9. posizione di eventuali ostacoli fissi (aiuole, marciapiedi, pali dell'illuminazione, alberi, panchine, muretti, ecc.);
10. dimensione delle banchine nei punti critici (distacco minimo tra bordo pista e bordo pista e tra bordo pista ed ostacoli fissi);
11. metodo di determinazione bordo pista (linea bianca, cordoli mobili, dissuasori stradali ecc.);
12. tipologia e posizionamento dei dispositivi di protezione degli ostacoli fissi e di protezione delle interferenze di traiettoria (pneumatici, balle di paglia, ecc.).

7.3.3 Impianti provvisori su terra

Per tutti gli impianti provvisori su terra dovrà essere fornita, unitamente alla richiesta di sopralluogo, una planimetria nella quale, oltre al disegno del tracciato e delle aree annesse in scala opportuna, dovranno essere indicate:

1. lunghezza del circuito;
2. larghezza minima del circuito;
3. profilo dei salti;
4. lunghezza del rettilineo di partenza;
5. larghezza pista all'inizio ed alla fine del rettilineo di partenza;
6. larghezza pista all'inizio ed alla fine della prima curva;
7. numero di partenti previsto;
8. posizione di eventuali ostacoli fissi (aiuole, marciapiedi, pali dell'illuminazione, alberi, panchine, muretti, ecc.);
9. dimensione delle zone neutre nei punti critici
10. metodo che si andrà ad utilizzare per la determinazione del bordo pista (fettuccia, terrapieno, ecc.);
11. tipologia e posizionamento dei dispositivi di protezione degli ostacoli fissi e di protezione delle interferenze di traiettoria. (balle di paglia, ecc.).

8. Attività in notturna

A) competizioni:

Qualora l'impianto debba essere idoneo per competizioni in notturna, dovrà essere prodotta una certificazione idonea, rilasciata da tecnico abilitato, che dichiari la presenza di illuminazione media conforme alla normativa del CONI su tutto il percorso.

B) attività non competitiva (allenamenti)

Qualora l'impianto debba essere idoneo per attività in notturna non competitiva, dovrà essere prodotta una certificazione idonea, rilasciata da tecnico abilitato, che dichiari la presenza di illuminazione media conforme alla normativa del CONI su tutto il percorso.

In entrambe le fattispecie A) e B) è obbligatorio disporre di una fonte di energia elettrica alternativa alla principale che alimenti parallelamente, un impianto di emergenza istantaneo.

Ciò per evitare che in caso di interruzione della fornitura principale (da parte dell'ente erogatore), ci siano momenti di oscurità anche se brevissimi.

Rilascio idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo per Attività Notturna nei Crossodromi

La normativa sull'impiantistica sportiva, prevede che i valori dell'illuminamento sulla pista debbano rispettare i seguenti valori minimi:

- **competizioni (di qualsiasi livello): 200 lux medi con in minimo di 120 lux**
- **attività non competitive ed allenamenti : 80 lux medi con un minimo di 40 lux.**

I tecnici Impianti, in caso di richieste di idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo per attività in notturna, a verificare, il rispetto della Normativa CONI attualmente in vigore, prima di dare il loro nulla-osta all'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo

9. Deroghe

Quanto esposto vale, salvo diversa prescrizione della Commissione Provinciale di Vigilanza per il Pubblico Spettacolo.

SEZIONE VELOCITÀ SU TERRA/GHIACCIO

1. Generalità

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un tracciato per ottenere l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

Il tracciato è soggetto ad ispezione da parte della SdA Regionale UISP, con rilascio in caso di esito positivo dell' ispezione, dell' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo con validità di quattro anni.

2. Percorso

Tutto il materiale impiegato nella realizzazione del percorso dovrà essere composto da sostanze naturali, quali terra, sabbia, ecc, e la superficie dovrà assicurare una buona trazione, una facile manutenzione e dovrà essere sufficientemente drenante.

Nella costruzione del tracciato, dovrà essere tenuta in particolare considerazione la sicurezza degli utenti. E' proibito l' uso di superfici pavimentate o comunque di materiale solido, quale catrame, cemento ecc.

2.1 Lunghezza

La lunghezza del tracciato non potrà essere inferiore a 600 m; essa dovrà essere rilevata al centro del tracciato.

2.2 Larghezza

La larghezza minima, nel punto più stretto del percorso, non potrà essere inferiore a 12 m.

Lungo il percorso non possono essere posizionati ostacoli per dividere le traiettorie.

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso è funzione della lunghezza dello stesso con una presenza massima di un pilota ogni 50 m.

2.3 Spazio verticale

Lo spazio verticale tra la superficie della pista e qualunque ostacolo non può essere inferiore a 3 m.

2.4 Zona neutra

Lungo i lati dell' intero percorso deve essere approntata una zona neutra di sicurezza.

Deve essere predisposta in ragione delle caratteristiche del tracciato e comunque non potrà essere inferiore a 50 cm lungo tutto lo sviluppo del tracciato.

La zona neutra dovrà essere protetta, dal lato pubblico, da barriere che non permettano agli spettatori di occupare il tracciato e che nello stesso tempo garantiscano adeguata sicurezza e dal lato pista.

Dovrà essere delimitata da terrapieno e/o paletti di legno di facile rottura o materiale plastico flessibile o facilmente abbattibile, di altezza non superiore a 50 centimetri e di diametro non superiore a 2,5 cm che potranno essere congiunti tra loro da fettuccia o nastro di facile rottura.

E' vietato l' uso di corde, filo di ferro o materiali simili. Ove possibile, la zona neutra, lato pista, dovrà essere delimitata da terrapieno in materiale naturale.

2.5 Salti

Particolare attenzione dovrà essere posta nella conformazione e collocazione dei salti, in particolare per quanto concerne l' angolatura delle rampe di accesso e uscita.

I salti devono essere facilmente individuabili ed interpretabili dagli utenti.

L' intero sviluppo del salto deve essere percorribile con le ruote del autoveicolo a contatto con la superficie.

La larghezza dei salti deve rispettare la larghezza minima prevista per il circuito.

2.6 Piste contigue

Tra le corsie contigue deve esserci uno spazio neutro di almeno 4 metri. Nel caso in cui lo spazio fosse inferiore alla misura prevista, le piste contigue dovranno essere separate e protette da una adeguata barriera (balle di paglia, o plastica, rete metallica ecc.).

2.7 Protezione ostacoli

Tutti gli ostacoli lungo il percorso, ad esempio ponti, muri, pali, piante ecc. devono essere adeguatamente protette con balle di paglia o materiale in grado di assorbire gli urti.

2.8 Protezioni e delimitazioni con pneumatici

E' vietato l'uso di pneumatici lungo il percorso.

La delimitazione del circuito e/o delle curve dovrà essere costituita da terrapieni in materiale naturale.

I punti di corda devono essere raccordati con un terrapieno sia in entrata che in uscita.

3. Parco utenti

Deve essere prevista un'area, con superficie piana, possibilmente di materiale solido e consistente, nella quale ospitare i mezzi di servizio degli utenti.

La dimensione deve essere adeguata al numero di utenti contemporaneamente presenti sul tracciato ed ai loro accompagnatori.

Esso dovrà essere dotato dei servizi minimi necessari ad assicurare un utilizzo corretto dell'impianto ed in particolare un punto di pronto soccorso, servizi igienici ecc.

Tutti gli impianti tecnologici presenti dovranno essere realizzati secondo le specifiche Normative Nazionali vigenti. Possibilmente deve avere un accesso diretto alla zona d'attesa e deve consentire il transito a qualunque mezzo in qualsiasi momento della manifestazione.

4. Servizi di soccorso

In tutte le manifestazioni deve essere previsto un adeguato sistema di soccorso medico e di antincendio, equipaggiato con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

SEZIONE VELOCITÀ IN CIRCUITO/SALITA

GENERALITÀ

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un tracciato per ottenere l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

Caratteristiche

Strade di accesso

La strada di accesso all'impianto deve essere idonea ad assicurare sia il transito dei mezzi di soccorso ed emergenza, sia il passaggio dei più moderni mobile home ed autotreni.

Essa deve essere idonea a garantire ai mezzi di trasporto di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica e di allontanarsi in qualsiasi momento.

Dovranno essere installati cartelli indicatori che portano al circuito dagli incroci stradali più importanti.

Lunghezza pista

La lunghezza del circuito non dovrà superare in ogni caso i 8 Km.

Larghezza pista

La larghezza minima di una pista è di 9 m.

Se la pista si allarga o si restringe la variazione di larghezza deve avvenire in maniera graduale nella proporzione di:

- 1 m ogni 25 m per gli allargamenti;
- 1 m ogni 45 m per i restringimenti.

Profilo Longitudinale

Le pendenze longitudinali massime ammesse sono:

13 % in salita

10 % in discesa

Ogni cambiamento di pendenza concava o convessa deve essere oggetto di un raccordo altimetrico costituito da un arco di cerchio il cui raggio tenga conto della velocità nel punto in esame per non pregiudicare la distanza di visibilità d'arresto.

Pendenza

Si intende per pendenza l'inclinazione trasversale della pista, misurata perpendicolarmente all'asse geometrico della pista stessa.

La pendenza in rettilineo può essere unilaterale o a tetto ed il suo valore è il minimo necessario per assicurare un buon deflusso delle acque meteoriche.

La pendenza in curva è invece unilaterale ed è funzione del raggio di curvatura con un valore massimo del 10%.

Fanno eccezione le piste permanenti di alta velocità che possono avere anche pendenze superiori.

Ogni variazione di pendenza ha bisogno di uno studio accurato per assicurare un buon smaltimento delle acque meteoriche e per impedire una brusca variazione dell'accelerazione trasversale non compensata della pendenza.

Banchine e zone di fuga

Definizione e scopi

Le banchine (e all'esterno delle curve le zone di fuga) costituiscono le parti esterne del profilo trasversale della pista. Contribuiscono ad aumentare la sicurezza poiché migliorano la visibilità e l'utilizzazione della pista su tutta la sua larghezza.

La larghezza minima delle banchine è di 1.5 m. Tale valore può essere ridotto ad 1 m. nei rettilinei in cui la traiettoria di percorrenza ideale della pista non sia tangente al bordo della pista sul lato dove viene effettuata la riduzione.

Caratteristiche

Le banchine e le zone di fuga devono essere libere da qualsiasi detrito o pietre e devono essere possibilmente seminate ad erba o asfaltate.

Il limite della banchina verso la pista deve avere la stessa quota del bordo pista (o del cordolo) e la sua superficie deve essere il più possibile piana.

Letti di ghiaia

La superficie dei letti di ghiaia deve essere completamente piatta senza ondulazioni e complanare con il resto dell'area costituente la zona di fuga.

Per mantenere l'efficacia del letto di ghiaia, esso deve essere arato e successivamente livellato prima di ogni manifestazione e comunque quando superi un certo grado di compattamento.

La ghiaia deve essere a grani tondi e scevra di pietre.

Tra il bordo della pista ed il letto di ghiaia è buona norma lasciare una banchina della larghezza di almeno 1 m. per evitare che la ghiaia invada la pista

Smaltimento delle acque superficiali

Fognature e drenaggi devono garantire il rapido smaltimento delle acque piovane dalla pista e dal terreno laterale.

Nel calcolare le precipitazioni (intensità e durata della pioggia) bisogna tener conto delle caratteristiche locali.

Pozzetti e caditoie vanno di norma posizionati alle spalle della prima linea di protezione e nel caso in cui fosse indispensabile il loro posizionamento tra esse ed il bordo pista, bisognerà fare in modo che le suddette non provochino rigonfiamenti sulla superficie delle banchine e delle zone di fuga e soprattutto che non presentino spigoli vivi scoperti.

Detti manufatti, coperti con rete metallica a maglie piccole, vanno realizzati in modo tale da non interrompere la normale superficie delle banchine e delle zone di fuga.

Soluzioni diverse sono ammesse solo dopo aver ricevuto parere positivo dalla UISP SdA Motorismo.

Opere accessorie di protezione

Accessori

Opere accessorie di protezione devono essere usate permanentemente o provvisoriamente a protezione di ostacoli che per la loro rigidità possono costituire un pericolo per i piloti che fuoriescono dalla pista.

Esse devono essere poste in opera direttamente contro l'ostacolo rigido senza spazio tra di gli elementi costitutivi la barriera di protezione e tra la barriera e l'ostacolo da proteggere.

Deve essere disponibile ad ogni evento non solo la quantità di materiale sufficiente a coprire tutti gli ostacoli presenti ma anche uno stock di sistemi in grado di coprire almeno 100 m di ostacolo.

Segnaletica

Pannelli di distanza

Le curve devono essere segnalate da pannelli piazzati ad intervalli di 50 m a partire dall'inizio della curva geometrica indietro fino ad al di là del punto di decelerazione.

Le dimensioni minime dei pannelli (Larghezza x Altezza) devono essere:

- pannelli verticali 55 x 156 cm
- pannelli orizzontali 160 x 64 cm

Le dimensioni minime delle cifre devono essere (Larghezza x Altezza) 30 x 40 cm e dovranno essere di colore nero o blu scuro su fondo bianco.

I pannelli devono essere visibili per i piloti che si trovino ad almeno 100 m dai pannelli stessi e da qualsiasi punto della pista essi si trovino.

Qualora i pannelli vengano installati davanti alla prima linea di protezione, essi dovranno essere realizzati con materiali estremamente morbidi e non infiammabili (per. Es poliestere).

I pannelli possono essere integrati da strisce bianche dipinte sulle banchine (perpendicolarmente al bordo pista) e sulla prima linea di protezione

Luci di segnalazione

Tutte le luci di segnalazione posizionate sui vari punti del percorso dovranno essere ben visibili e, per evitare i riflessi del sole, dovranno essere coperte nella parte superiore.

Luci di partenza

Il semaforo di partenza dovrà prevedere due luci: rossa e gialla.

Per il funzionamento sono possibili le seguenti combinazioni:

- luce rossa
- luce gialla intermittente
- luce rossa + luce gialla intermittente

Luci rosse lungo la pista (facoltative)

Queste luci vengono accese dal Direttore di gara per segnalare l'interruzione della competizione.

Esse sono addizionali alle bandiere rosse dei commissari di percorso.

Nel caso in cui tali luci vengano installate dovranno essere almeno tre, la prima situata sulla linea di partenza, le altre ad intervalli regolari con la distanza tra due luci non eccedente i 1500 m.

Le luci devono essere ben visibili ed onde evitare riflessione del sole su di esse, devono essere coperte nella parte superiore.

Luci uscita box

Le luci di segnalazione poste sulla corsia di uscita dai box devono avere il colore rosso, il verde ed il blu lampeggiante.

Esse devono regolare l'ingresso in pista dei motocicli e devono essere sotto il costante controllo di un commissario.

Luci gialle lampeggianti

Ogni circuito nel quale si svolgono competizioni notturne deve essere dotato di luci gialle lampeggianti in corrispondenza di ogni postazione di commissari di percorso poste sotto il loro controllo e sotto quello della postazione seguente.

Segnaletica orizzontale

I bordi della pista devono essere chiaramente indicati con una linea continua di pittura bianca della larghezza di 10-15 cm lungo tutto il tracciato con l'eccezione della corsia di ingresso ed uscita dai box nei quali la striscia deve essere tratteggiata.

Sono vietate strisce direzionali lungo l'asse della pista.

La vernice che viene utilizzata per la delimitazione del bordo pista, la griglia di partenza ed ogni altra segnalazione sull'asfalto deve essere di tipo antiderapante omologato.

Ingressi in pista

Le interruzioni nella prima linea di protezione che vengono realizzate per permettere l'ingresso in pista ai mezzi di soccorso, commissari ecc. devono essere segnalate mediante la colorazione in verde a strisce oblique bianche della parte terminale della barriera (o delle protezioni su di essa) che precede l'accesso per una lunghezza di almeno 2 m o con un segno di colore arancione fluorescente dipinto sulla prima linea di protezione o sulle protezioni addizionali.

Zona di partenza - box - parco conduttori

Descrizione

La zona di partenza, box e piattaforma di segnalazione dovrà essere ubicata lungo un rettilineo o una curva di raggio molto ampio che sia assimilabile ad un rettilineo e goda della più ampia visibilità.

Rettilineo di partenza

Il rettilineo di partenza dovrà essere lungo almeno 150 m

La linea di partenza deve essere posizionata dalla prima curva ad una distanza di almeno 80 m e non deve necessariamente coincidere con quella di arrivo.

La larghezza minima in corrispondenza della griglia è di 9 m

Tale larghezza deve rimanere costante almeno per 150 m o almeno fino alla fine della prima curva.

Griglia di partenza

La griglia di partenza varia in funzione della larghezza del rettilineo di partenza

Essa verrà indicata con una simbologia dipendente dal tipo di moto ma comunque sempre realizzata con vernice anti derapante di tipo omologato.

Parco chiuso

Un luogo adatto, sito tra la pista ed il parco conduttori è riservato al parco chiuso la cui superficie deve essere di almeno 100 mq.

Detto parco deve essere solidamente recintato e dotato di un unico accesso costantemente vigilato.

Parco conduttori

Il parco conduttori deve essere completamente chiuso al pubblico 24 ore su 24 dall'inizio delle prove fino all'indomani della corsa.

La sua superficie deve permettere la circolazione di mezzi pesanti.

La disposizione delle corsie di circolazione, delle superfici vietate e delle superfici a parcheggio deve assicurare una razionale distribuzione dei veicoli nel parco conduttori

I veicoli (Autocarri, caravan, motor home) devono essere posizionati in modo da permettere lo scarico delle acque reflue nel sistema fognaria con collegamenti che evitino che le stesse vengano a contatto con l'ambiente esterno.

Se il parco conduttori è posizionato all'interno del circuito, la sua raggiungibilità deve essere assicurata da un ponte o da un tunnel con almeno 4.5 m di altezza utile, agibile 24 ore su 24.

E' ammesso il frazionamento della superficie totale richiesta per ciascuna categoria in più aree a condizione che una parte sostanziale dell'area totale sia immediatamente a ridosso dei box e che da tutte le varie zone nelle quali viene suddiviso il parco conduttori sia agevolmente raggiungibile la pista.

dimensioni

Le dimensioni minime richieste per il parco conduttori sono 10.000 mq

Le superfici sopra individuate potrebbero rivelarsi insufficienti per particolari eventi che prevedano più classi e/o un notevole numero di partecipanti. In questo caso è possibile reperire e destinare a parco conduttori anche aree limitrofe che normalmente non vengono utilizzate a tale scopo.

Area verifiche

All'interno o vicino al parco conduttori deve essere individuata una zona riservata ai commissari nella quale effettuare le verifiche amministrative e tecniche.

Essa deve avere le seguenti caratteristiche:

- superficie piana di almeno 60 mq.
- deve essere recintata e coperta
- deve essere dotata di un apparecchio per la pesatura
- il suo accesso deve essere strettamente controllato

Al limite della zona deve essere installato un tabellone della superficie di almeno 2 mq categoria, protetto dalle intemperie, sul quale affiggere i fogli dei comunicati ufficiali.

Il tabellone deve essere posizionato in maniera tale da essere perfettamente visibile a tutti gli interessati.

Direzione manifestazione

Centro di controllo della manifestazione

Il Centro di Controllo della manifestazione è il centro di sorveglianza e direzione della stessa.

Esso deve essere ubicato in prossimità della linea di partenza/arrivo e deve avere una uscita indipendente sulla pista o sulla corsia box.

L'ingresso in questa area deve essere strettamente riservato al personale autorizzato.

Il Centro di Controllo della manifestazione deve conoscere ogni dettaglio del circuito, l'esatto posizionamento dei posti di controllo, dei veicoli di emergenza, delle ambulanze e dei punti di soccorso.

Dal Centro di Controllo della manifestazione saranno pertanto gestite le seguenti funzioni;

- telecomunicazione con tutti i posti di controllo;
- disposizione dei veicoli d'emergenza;
- disposizione delle ambulanze;
- collegamenti con il centro medico;
- collegamenti con il Direttore di manifestazione.

Posti di controllo lungo il circuito

Numero ed ubicazione

Il numero e l'ubicazione dei posti di controllo lungo il circuito sono in funzione delle caratteristiche plano-altimetriche dello stesso e dovranno essere ubicati in modo tale che:

- nessuna parte della pista, delle banchine e delle zone di fuga possa sfuggire all'osservazione degli addetti ai posti di controllo;
- ogni posto sia in contatto visivo con il successivo;
- la distanza tra i posti di controllo non può superare i 300 m;
- ogni posto di controllo dovrà poter comunicare con la direzione della manifestazione;

- tutti i posti di controllo dovranno essere segnalati con un cartello numerato progressivamente;
- il primo posto dopo la linea di partenza avrà il N. 1, il secondo il N. 2 e così via;
- tutti i posti devono essere ubicati in prossimità di una apertura nel sistema di barriere e protezioni;

Protezioni

I posti di controllo devono:

- avere un pavimento solido;
- proteggere gli ufficiali di percorso e gli equipaggiamento dalle intemperie;
- essere protetti in caso di una possibile fuoriuscita di un motociclo o veicolo dal tracciato;
- essere ubicati in modo tale che il personale non si trovi mai costretto ad operare senza protezione in caso d'incendio.

Attrezzature

Per ciascun posto bisognerà prevedere:

- telefono collegato con la direzione manifestazione e/o il centro di controllo;
- serie di bandiere ufficiali (verde, gialla, blu, bianca, rossa, gialla con strisce rosse, nera con disco arancio di diametro 40 cm.);
- 2 scope rigide e delle pale;
- un recipiente da 15 l. e due da 4 l. pieni di carbonato di calcio o prodotto similare in grado di assorbire olio;
- due estintori da 6 Kg;
- un estintore da 1 l. di "AFFF foam spray unit";
- se la distanza tra due postazioni supera i 200 m dovrà essere posizionato a metà strada tra i due un estintore senza sorveglianza;
- cinghie per il sollevamento delle moto;
- stock di elementi di protezione aggiuntiva del tipo C;
- per le corse in notturna, le bandiere andranno sostituite da segnali riflettenti e le bandiere gialle da luci gialle lampeggianti.

Servizio di trasmissione

Il circuito dovrà essere in grado di comunicare con l'esterno e nel suo interno.

Normalmente sono da prevedere, in funzione della categoria del circuito i seguenti sistemi:

Telefonica

- collegamento con la rete urbana almeno dalla direzione manifestazione, dalla segreteria, dal locale giuria e dalla sala stampa (questi ultimi due se presenti);
- collegamento interno tra la direzione manifestazione, i posti di controllo ed il centro medico.

Radio

Interna collegante la direzione della manifestazione con gli ufficiali esecutivi, i capiposto dei posti di controllo ed il centro medico.

Fonico

- collegante direzione manifestazione e parco conduttori;
- coprente tutte le zone per il pubblico.

Locale cronometristi ed ufficio classifiche

Il locale cronometristi deve essere insonorizzato, abbastanza capiente per il livello delle competizioni previste sul tracciato ed avere una visibilità totale della zona di partenza e di tutto il rettilineo di arrivo

Le apparecchiature di cronometraggio, se fisse, devono garantire una rilevazione dei tempi sul giro fino al centesimo di secondo.

L'ufficio di calcolo deve essere organizzato in maniera tale da calcolare immediatamente i tempi di ogni pilota sul giro.

L'ufficio classifiche situato possibilmente in un ambiente attiguo al locale cronometraggio, deve disporre di computer e di fotocopiatrici.

Podio

Il podio deve essere visibile e protetto durante la cerimonia di premiazione installando una linea temporanea di protezione, abbastanza distante dal podio, così da premettere ad un buon numero di fotografi di lavorare efficientemente.

Attrezzature di soccorso

Servizio Medico

Ad ogni manifestazione deve essere presente un proprio servizio medico con alla testa un capo-medico

responsabile che agisce sotto l'autorità del Direttore della manifestazione.
Sono obbligatorie un numero congruo di autoambulanze e relativo personale di servizio.

Servizio antincendio

Sulla pista, nei box, nel parco conduttori ed in ogni luogo ove previsto anche dal piano di sicurezza, deve essere organizzato un idoneo servizio antincendio, conforme alle normative di Legge vigenti in materia.

Ogni posto di sorveglianza lungo la pista deve essere equipaggiato con estintori e si raccomanda di installare lungo la pista estintori supplementari senza operatore.

Il numero, o la tipologia e l'ubicazione dei mezzi antincendio deve essere conforme alle norme vigenti in materia e rispondere al piano di sicurezza dell'impianto.

Installazioni per il pubblico

E' buona norma prevedere delle aree destinate al pubblico vicino alla pista e dalla quale essa possa essere vista in maniera migliore.

Queste aree devono però essere posizionate in punti non pericolosi (per. es. all'interno delle curve).

Le installazioni per il pubblico devono rispettare le leggi nazionali e le normative locale sulle costruzioni con particolare riferimento ai:

- tribune (valutazione dei carichi e deflussi);
- parcheggi;
- servizio medico;
- servizio antincendio;
- ristorazione.

Abbattimento delle barriere architettoniche

Una quantità minima delle seguenti attrezzature da destinare all'utilizzo delle persone disabili e quindi realizzati secondo le normative nazionali in materia devono essere previste in ogni circuito con numero crescente al crescere della categoria dello stesso:

- una zona pubblico con buona visibilità destinata spettatori con disabili motoria utilizzando sedie a rotelle;
- possibilità di accesso alle zone interne del circuito (paddock, palazzina box zona media ecc.);
- bagni per disabili costruiti in modo da permettere l'ingresso alle sedie a rotelle;
- parcheggi riservati possibilmente posizionati in prossimità delle zone riservate ai disabili o alle quali è previsto il loro accesso;
- percorsi preferenziali realizzati in modo da essere agevolmente percorribili dai disabili;
- possibilità di facile utilizzo da parte dei disabili dei posti di pronto soccorso.

Rispetto ambientale

Al fine di garantire il massimo rispetto ambientale, è importante che nei circuiti vengano realizzate e posizionate le seguenti opere:

- realizzazione di una buona rete fognaria di raccolta delle acque usate collegate a fosse settiche a tenuta o alla rete fognaria pubblica;
- presenza di serbatoi per la raccolta degli oli usati opportunamente distribuiti nell'area paddock;
- presenza di un buon numero di contenitori per rifiuti solidi sia nella zona paddock che nella zona pubblico.

Manutenzione del circuito

La corretta manutenzione del circuito è fondamentale per la sicurezza e la validità del tempo della verifica.

Necessitano allo scopo regolari controlli per:

- la pulizia della pista e le condizioni del manto stradale;
- la conservazione del manto erboso e della quota delle banchine e delle zone di fuga;
- la riparazione delle protezioni danneggiate;
- la riparazione dei cordoli danneggiati;
- il mantenimento in buona condizione delle strade di servizio e soccorso;
- l'ispezione e la pulizia dei canali e dei pozzetti di drenaggio e di scolo;
- la tinteggiatura delle linee di delimitazione della pista e delle arre de paddock;
- l'eliminazione e/o la potatura degli arbusti e dei cespugli per mantenere una perfetta visibilità;
- l'eliminazione delle erbe infestanti a bordo pista e sull'asfalto;
- il controllo della regolare efficienza di tutta l'impiantistica (TV circuito chiuso, linee elettriche, telefoniche, ecc.);
- la revisione e sistemazione delle recinzioni, dei cancelli, delle postazioni di servizio e di quant'altro necessario a tenere in perfetta efficienza e decoro l'impianto;
- la conservazione e manutenzione degli edifici.

Un veicolo di pronto intervento con il materiale necessario per eseguire piccole riparazioni deve essere a disposizione durante le competizioni.

Numero dei veicoli ammessi in pista

Il numero di veicoli massimo ammesso alla partenza è dato dalla seguente formula $N = \sqrt{100 \times B \times T}$

Dove:

N = Numero massimo di veicoli ammessi alla partenza;

B = Larghezza minima della pista in metri;

T = record della pista sul giro espresso in minuti .

Per i sidecar il numero massimo di cui sopra (N) viene diminuito del 40% mentre per le gare di endurance esso viene aumentato del 25%.

Durante le sessioni di prova, il numero di veicoli massimo ammesso contemporaneamente in pista (N) è aumentato del 25% valore.

Sezione Motocross

1. Generalità

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un tracciato per corse di motocross per ottenere l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

1.1 Strade d'accesso

Le strade di accesso devono essere di dimensioni e consistenza tali da consentire il facile transito dei mezzi, in qualunque condizione atmosferica.

Dovranno essere segnalate in modo adeguato tale da facilitarne l'individuazione.

In prossimità dell'entrata principale si consiglia di esporre un cartello indicante il nome del crossdromo, il nome del gestore, gli orari di apertura per gli allenamenti, il regolamento dell'impianto ed i nomi ed i numeri di telefono dei: responsabili della pista, della pubblica sicurezza e del Soccorso.

Dovranno essere installati cartelli indicatori che portano al circuito dagli incroci stradali più importanti.

1.2 Reception

All'esterno del circuito, in posizione favorevole alla sosta, deve essere installata la reception, provvista di tavoli e sedie, corrente elettrica e sistema di comunicazione con la Direzione gara.

1.3 Percorso

1.3.1 Caratteristiche generali

Tutto il materiale impiegato nella realizzazione del percorso dovrà essere composto da sostanze naturali, quali terra, sabbia ecc, e la superficie dovrà assicurare una buona trazione, una facile manutenzione e dovrà essere sufficientemente drenante.

Sono vietati attraversamenti di corsi d'acqua.

E' proibito l'uso di superfici pavimentate o comunque di materiale solido, quale catrame, cemento ecc.

Lungo tutto il circuito dovrà essere previsto un sistema di drenaggio efficiente che consenta il regolare svolgimento della manifestazione con qualunque condizione atmosferica.

1.3.2 Lunghezza

Per le piste destinate all'attività con finalità competitiva, la lunghezza minima dovrà essere di 800 metri e, possibilmente, non superiore ai 2000 metri.

Per lunghezza si intende la lunghezza dell'asse mediano della pista, con l'esclusione della zona di partenza qualora essa sia esterna al tracciato stesso.

1.3.3 Larghezza

La larghezza minima, nel punto più stretto del percorso, non potrà essere inferiore a 5m per motocicli singoli e 6m per sidecars.

La pista percorribile deve essere indicata con paletti in plastica non più alti di 50 cm e conficcati nel terreno obliquamente, con inclinazione opposta al senso di marcia e verso l'esterno e/o terrapieno di stessa altezza.

Essi potranno essere congiunti, in prossimità di salti e curve tra loro da fettuccia plastica di colore ben visibile sul terreno e di facile rottura.

La pista non può essere divisa. Si possono creare traiettorie diverse all'interno della pista a condizione che essa rimanga interamente percorribile.

Solo nel corso delle prove libere è consentito limitare l'uso del tracciato, servendosi di balle di paglia o materiale idoneo ad assorbire gli urti

1.3.4 Spazio verticale

Lo spazio verticale tra la superficie della pista e qualunque ostacolo non può essere inferiore a metri quattro.

1.3.5 Zona neutra

Lungo i lati dell'intero percorso deve essere approntata una zona neutra di sicurezza.

Deve essere predisposta in ragione delle caratteristiche del tracciato e comunque non inferiore ad un metro.

La zona neutra dovrà essere protetta, dal lato pubblico, da barriere che non permettano agli spettatori di occupare il tracciato e che nello stesso tempo garantiscano adeguata sicurezza; dal lato pista dovrà essere delimitata da terrapieno e/o paletti di facile rottura o materiale plastico flessibile o facilmente abbattibile, di altezza non superiore a 50 centimetri, che potranno essere congiunti tra loro da fettuccia o nastro di facile rottura.

E' vietato l'uso di corde, filo di ferro o materiali simili per delimitare la zona neutra.

Ove possibile, la zona neutra, lato pista, dovrà essere delimitata da terrapieno in materiale naturale.

1.3.6 Salti

I salti devono essere individuabili ed interpretabili dai piloti.

La larghezza della pista in corrispondenza dei salti deve essere uguale alla larghezza del tratto di pista che li precede e che li segue, salvo le tolleranze previste.

1.3.7 Woops

Le Woops non sono ammesse.

Sono ammesse ondulazioni nel senso di percorrenza della pista a condizione che la distanza tra le creste di due onde successive sia compresa tra gli 8 ed i 10 metri e che il dislivello di quota tra la cresta ed il cavo dell'onda sia compreso tra 40 ed 80 cm, che le creste sia raccordate in modo più rotondo possibile. Non sono ammesse curve paraboliche.

1.3.8 Piste contigue

Tra le corsie contigue deve esserci uno spazio neutro di almeno 6 metri.

Nel caso in cui lo spazio fosse inferiore alla misura prevista, le piste contigue dovranno essere separate e protette da una adeguata barriera (balle di paglia, o plastica, rete metallica, terrapieno ecc.).

1.3.9 Postazioni ufficiali di percorso

Deve essere previsto un sufficiente numero di postazioni per ufficiali di percorso, al fine di fornire le necessarie informazioni ai piloti in gara.

Le postazioni devono essere collocate in modo tale che le segnalazioni siano perfettamente visibili dai piloti, in qualunque condizione di gara.

Ogni singola postazione deve essere visibilmente in contatto con la precedente e la successiva.

1.3.10 Zona segnalatori e meccanici

Deve essere approntata una zona riservata a segnalatori e meccanici, possibilmente con accesso diretta dal paddock (per accedervi i meccanici o segnalatori non devono attraversare il percorso) di dimensioni sufficienti per ospitare le persone che hanno titolo per sostarvi.

Deve essere provvista di un ingresso ed una uscita separate, per i soli conduttori.

Deve essere collocata in posizione di sicurezza ed essere chiaramente visibile dai piloti.

In questa area è vietato fumare ed il divieto deve essere ben segnalato attraverso cartelli fissi.

1.3.11 Protezione ostacoli

Tutti gli ostacoli lungo il percorso, ad esempio podio, ponti, muri, postazioni TV, pali, piante ecc, devono essere adeguatamente protette con balle di paglia o materiale in grado di assorbire gli urti.

1.3.12 Protezioni e delimitazioni con pneumatici

E' vietato l'uso di pneumatici lungo il percorso e all'interno dell'intero circuito.

I punti di corda devono essere raccordati con un terrapieno della lunghezza di almeno 3 metri sia in entrata che in uscita.

1.3.13 Impianto di irrigazione

Deve essere installato un adeguato impianto di irrigazione per evitare che lungo il percorso si sollevi polvere.

Il sistema di irrigazione, in ogni caso, deve garantire una adeguata bagnatura della pista per tutta la durata della manifestazione. Le tubazioni dell'impianto devono essere protette, per evitare il contatto diretto con il pilota.

E' necessario prevedere una adeguata riserva di acqua perché il pubblico ed i piloti siano adeguatamente protetti dalla polvere in ogni momento della manifestazione.

1.4 - Zona di partenza

1.4.1 Caratteristiche generali

La zona di partenza deve essere adeguatamente protetta con barriere che garantiscano la sicurezza delle persone autorizzate a sostare in posizione adiacente.

1.4.2 Rettilineo di partenza

La lunghezza minima del rettilineo di partenza, misurata dal centro del cancello di partenza sino all'inizio geometrico della prima curva, è determinata per tutte le categorie in funzione del numero di porte del cancelletto secondo la seguente formula:

$$L = N \times 2$$

L = lunghezza - N= numero porte del cancello partenza.

In ogni caso la lunghezza non può essere inferiore a 50 m. (senza tolleranza).

La lunghezza massima del rettilineo di partenza non potrà superare i 125m. con l'eccezione dei rettilinei in salita, con una pendenza superiore al 10%, nei quali potranno essere ammesse lunghezze superiori fino ad un massimo di 150 m.

1.4.3 Cannello di partenza

Deve essere costruito con materiali solidi e non flessibili, ancorato su base solida non superiore a 60 cm di larghezza, collocato in posizione orizzontale.

I singoli cancelletti, inclinati lato pilota di un angolo compreso tra 60° e 80° rispetto al piano orizzontale, avranno un'altezza compresa tra 50 e 52 centimetri.

I singoli cancelli di partenza a retro caduta devono essere provvisti di un fermo che non ne consenta il ribaltamento verso il senso di marcia.

Il meccanismo di manovra del cancello deve essere collocato in posizione protetta e nascosto alla vista dei piloti e deve assicurare il ribaltamento simultaneo di tutti i singoli cancelletti.

La lunghezza del cancello di partenza deve considerare uno spazio utile per ciascun pilota di 1 metro.

Dietro il cancello di partenza, a 3 metri di distanza, deve essere collocata una barriera che impedisca al pilota di arretrare oltre tale limite.

Tale distanza va misurata dal cancelletto in posizione di riposo.

Sono ammessi i cancelli di partenza in unico blocco, con meccanismo di caduta verso il senso di marcia solo per impianti di 3a categoria.

La base di appoggio ed il soprastante cancello di partenza non dovranno avere una pendenza trasversale e longitudinale superiore al 2%

1.4.4 Zona di attesa

Adiacente al cancello di partenza, deve essere prevista una zona d'attesa, possibilmente coperta, ove i motocicli, i piloti ed i meccanici devono sostare, in attesa della chiamata.

Le dimensioni della zona, opportunamente delimitata e/o recintata, devono consentire un facile accesso ai motocicli ed ai piloti e deve essere provvista di sostegni per le moto.

All'entrata della zona d'attesa deve essere collocato un supporto per l'orologio che indica il tempo ufficiale. L'area deve essere provvista di cartelli Vietato Fumare.

E' consigliato, a margine della zona d'attesa, collocare un servizio igienico riservato ai piloti in gara

1.4.5 Traguardo

La linea del traguardo deve essere perpendicolare alla postazione di cronometraggio, e deve essere identificata con appositi cartelli triangolari (a scacchi bianco-nero) sorretti da pali.

In sua prossimità deve essere collocato, in posizione protetta e ben visibile dai piloti in gara, un orologio o contagiri che segni il tempo/giri rimanente alla conclusione della sessione di gara.

1.4.6 Parco chiuso

Con accesso diretto dalla zona di arrivo deve essere individuata un'area di adeguate dimensioni da destinare a parco chiuso, ove rilasciare i motocicli soggetti a eventuale verifica tecnica.

L'area, di adeguate dimensioni, deve essere opportunamente delimitata e/o recintata, con un solo ingresso e provvista di sostegni per i motocicli.

L'area deve essere provvista di cartelli Vietato Fumare.

1.4.7 Area premiazioni

Adiacente alla zona di arrivo o in posizione adeguata, deve essere individuata una zona di dimensioni sufficienti per ospitare il podio premiazione. La zona deve essere convenientemente delimitata e protetta.

1.5 Parco conduttori

1.5.1 Caratteristiche generali

Deve essere prevista un'area, con superficie piana, possibilmente di materiale solido e consistente, nella quale ospitare i mezzi di servizio dei piloti.

La dimensione deve essere adeguata al numero di piloti partecipanti e al livello della categoria richiesta.

Possibilmente deve avere un accesso diretto alla zona d'attesa e deve consentire il transito a qualunque mezzo in qualsiasi momento della manifestazione.

Devono essere previste, ove possibile, due aree separate nelle quali possono sostare, in una i mezzi di assistenza ai piloti e nell'altra i mezzi di trasporto dei piloti e loro assistenti.

Deve avere una adeguata capacità drenante ed essere attrezzato, in riferimento alla Categoria dell'impianto, con prese di corrente, servizi igienici, docce con acqua calda e fredda e recipienti per le immondizie e la raccolta di oli esausti.

La zona deve essere fornita di illuminazione.

All'interno del parco piloti deve essere presente una bacheca sulla quale affiggere le informazioni relative alla competizione.

1.5.2 Zona Lavaggio moto

Deve essere predisposta una zona lavaggio moto, con postazioni separate, in numero adeguato al tipo di evento.

La zona deve essere attrezzata con prese elettriche e prese d'acqua.

1.5.3 Pista prova

Adiacente al paddock deve essere prevista una pista prova.

La pista prova deve essere percorribile in un solo senso di marcia e deve essere completamente recintata, con un solo ingresso/uscita.

1.5.4 Sistema di comunicazione audio

E' necessario che sia installato un sistema di amplificazione (fisso o mobile), perfettamente udibile sia nella zona pubblico che nell'area paddock.

Il sistema dovrà contemplare anche la possibilità di separare le comunicazioni tra pubblico e paddock.

1.6 Direzione gara

1.6.1. Direzione gara e Segreteria

All'interno del circuito, adiacente il paddock, deve essere collocato un ufficio destinato alla Direzione manifestazione ed alla segreteria, attrezzato con tavoli e sedie, corrente elettrica e sistema di comunicazione.

Le dimensioni dell'ufficio, commisurate al tipo di evento organizzato, devono essere tali da consentire un agevole svolgimento delle pratiche amministrative (iscrizioni, pagamenti premi, ecc).

1.6.2 Area verifiche tecniche

Una zona coperta, di almeno 30 mq, allestita con tavoli e sedie necessari all'espletamento del servizio, deve essere prevista nelle vicinanze del parco piloti, con accesso diretto, ove possibile, da adibire ad area verifiche tecniche.

La zona deve essere illuminata e provvista di corrente elettrica.

Per la verifica del peso è necessario disporre di una bilancia destinata allo scopo.

L'area deve essere recintata e protetta in modo tale che nessuna persona non autorizzata possa accedervi. Anche in questa area è vietato fumare, pertanto sono obbligatori i cartelli di divieto.

1.6.3 Sala Giuria (GdM)

La sala Giuria o postazione del Giudice di manifestazione, deve essere di dimensioni adeguate allo scopo ed attrezzata ad ufficio.

Deve possibilmente essere collocata lontano da zone rumorose e facilmente accessibile dal parco piloti.

1.6.4 Ufficio stampa

Ove possibile e richiesto, deve essere allestito un idoneo spazio per ospitare la stampa ed i fotografi, attrezzato con prese di corrente e linee telefoniche, tavoli e sedie in numero sufficiente.

1.6.5 Cabina di cronometraggio

Ubicata in prossimità della linea di arrivo; deve essere funzionale, protetta dalla polvere, dalle intemperie e dal rumore.

Essa dov'essere inaccessibile agli estranei ed avere la capacità di ospitare un numero di persone rispondente al livello delle manifestazioni che si intendono organizzare. In presenza di rilevamento automatico dei tempi, in corrispondenza della postazione di cronometraggio, devono essere collocati due tubi passacavi, del diametro di cm. 10 minimo, ad una profondità di 25 centimetri che attraversano il percorso di gara, in modo da poter collegare le apparecchiature necessarie.

1.6.6 Area servizi

Deve essere predisposta un'area riservata di circa 150 mq., con superficie solida e provvista di corrente elettrica.

1.6.7 Segnalazioni

Tutte le attrezzature ed i servizi devono essere debitamente segnalati da appositi cartelli indicatori

1.6.8 Zona pubblico

Le installazioni per il pubblico devono rispondere ai requisiti di sicurezza previsti dalla Legge.

Deve essere previsto un numero adeguato di servizi igienici (uomini/donne) e tutta l'area deve essere adeguatamente recintata per impedire al pubblico di entrare in pista.

1.6.9 Zona soccorso

Deve essere predisposta un'area per il posizionamento delle ambulanze, possibilmente dislocate in postazioni diverse, in grado di coprire tutto il perimetro dell'impianto, tutte le parti dell'impianto, in modo particolare in montagna devono essere raggiungibile dal soccorso tramite mezzo mobile, pertanto si deve predisporre una "strada" che permetta il movimento del mezzo a quattro ruote intorno al perimetro.

1.6.10 Commissione di Vigilanza

Quanto esposto vale, salvo diversa prescrizione della Commissione Provinciale di Vigilanza per il Pubblico Spettacolo (se impianto adibito a ricevere il pubblico).

ATTIVITA' MOTOCROSS, CARATTERISTICHE E DOTAZIONI PER LIVELLI DI ATTIVITA'

DOTAZIONI	A Int.le.	1A Naz.le	2A - Terr.le	3A - Prom.le	4A - allenamento
Impianto: recinzione	si	si	si	si	si
Tracciato: recinzione	si	si	si	si	si
Reception	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Impianto d' irrigazione	fisso	mobile	mobile	non obblig.	non obblig.
Tracciato: Lung.Minima	1500 m	1300 m	1000 m	300m	300m
Tracciato: Larg.Minima	6m	5m	4m	4m	4m
Cancello di partenza :					
Numero Minimo Porte	40	30	20	15	non obblig.
Rettilineo di partenza; lunghezza minima	80 m.	60 m.	40 m.	30 m.	non obblig.
Pista Prova (da omologare)	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Zona di attesa: individ.	si	si	si	si	non obblig.
Zona di attesa: recinz.	si	si	si	si	non obblig.
Zona di attesa: copert.	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Zona di attesa: orologio	si	si	si	si	non obblig.
Paddock: superf. Min.mq	15.000	10.000	3.000	2.000	adeguato
Zona segnal. recinzione	si	si	si	si	non obblig.
Traguardo: individuaz.	si	si	si	si	non obblig.
Parco chiuso: individuaz.	si	si	si	si	non obblig.
Parco Chiuso: recinzione	si	si	si	si	non obblig.
Cabina di Cronomet.	si	si	si	si	non obblig.
Area Verifiche tecniche:	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Area Verifiche.:	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Area Servizi	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Paddock: recinzione	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Parco Conduttori: illum.	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Servizi igienici: Minimo	6	4	3 (fissi/mobili)	3 (fissi/mobili)	2 (fissi/mobili)
Spogliatoio Con docce	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Lavaggio moto: N. prese					
Acqua	30	15	2	non obblig.	non obblig.
Lavaggio moto: N.prese					

Elettriche	30	15	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Premiazioni: Area	si	si	si	si	non obblig.
Sistema di comun. audio	si	si	Mobile	Mobile	non obblig.
Sala Giuria	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Ufficio Stampa	si	si	non obblig.	non obblig.	non obblig.
Area Pubblico: capacità minima utenti	5.000	1.000	200	non obblig.	non obblig.

Nota bene

- 1) Le caratteristiche e le dotazioni in elenco sono da considerare integrative a quelle di base previste per gli impianti per allenamento (5J\Categoria.)
- 2) Per ogni tipologia/categoria di impianto per attività fuoristrada non è necessaria la dotazione di spogliatori e docce per Arbitri, Giudici di manifestazione e personale di servizio ed in generale, altre strutture rispetto a quelle sopraindicate.

2. Estensione Quad Cross

I circuiti di motocross per essere idonei anche per il Quad Cross devono rispettare tutte le caratteristiche previste per il motocross, ma con le seguenti modifiche:

2.1 Larghezza

La larghezza minima, nel punto più stretto del percorso, non potrà essere inferiore a metri 8 e dovrà essere il più possibile costante. In caso di variazioni della larghezza della pista, essi dovranno avvenire in maniera molto graduale, nella proporzione di 1 metro ogni 40 per i restringimenti ed 1 metro ogni 20 per gli allargamenti.

La pista percorribile deve essere indicata con paletti in plastica non più alti di 50 cm e conficcati nel terreno obliquamente, con inclinazione verso il senso di marcia e verso l'esterno e/o terrapieno di stessa altezza.

Essi potranno essere congiunti, in prossimità di curve e salti tra loro da fettuccia plastica di colore ben visibile sul terreno e di facile rottura.

La pista non può essere divisa. Si possono creare traiettorie diverse all'interno della pista a condizione che essa rimanga interamente percorribile.

Solo nel corso delle prove libere è consentito limitare l'uso del tracciato, servendosi di balle di paglia o materiale idoneo ad assorbire gli urti.

Lungo i lati interni del percorso, in prossimità delle curve, non dovranno essere presenti terrapieni o rialzi del terreno conformati in maniera tale da agevolare il ribaltamento dei mezzi.

2.2 Zona di Partenza

La zona di partenza deve essere adeguatamente protetta con barriere che garantiscano la sicurezza delle persone autorizzate a sostare in posizione adiacente.

2.2.1 Rettilineo di partenza

La lunghezza del rettilineo di partenza, misurata dalla fine geometrica dell'ultima curva sino all'inizio geometrico della prima curva, deve essere compresa tra gli 80 ed i 125 metri per gli impianti di 1a e 2a Categoria. e non inferiori ai 50 m per la 3a Categoria.

La larghezza del rettilineo di partenza dovrà essere uguale alla larghezza della pista.

Nel caso in cui essa fosse di larghezza superiore, tale maggior larghezza dovrà estendersi almeno fino alla fine della prima curva.

Qualora i rettilinei di partenza siano in salita con una pendenza superiore al 10%, potranno essere ammessi rettilinei di lunghezza superiore fino ad un massimo di 150 m.

La superficie del rettilineo di partenza deve essere piana, priva di salti e/o ostacoli di alcun genere e deve consentire il transito dei piloti solo per la partenza e solo al termine del giro completo.

2.2.2 Numero di partenti

Il numero dei partenti sarà determinato in funzione della lunghezza del circuito in ragione di un Quad per ogni 50 metri di lunghezza dello stesso.

Il numero di partenti non potrà in ogni caso essere superiore a 24.

2.2.3 Griglia di partenza

La linea di partenza deve essere posizionata ad una distanza compresa tra 30 e 60 metri dall'inizio geometrico della prima curva in funzione della lunghezza del rettilineo stesso.

La griglia di partenza deve essere tracciata sul terreno trasversalmente al rettilineo di partenza.

Ogni posizione di partenza deve essere indicata a terra mediante una linea bianca della lunghezza di 50 cm e larga 8 cm. e deve essere individuato il centro della stessa.

Il Quad deve posizionarsi al centro della linea tracciata a terra.

La prima posizione (pole) andrà posizionata nel lato opposto al verso della prima curva (di conseguenza e nello stesso ordine anche le successive posizioni di partenza in tutte le file).

La distanza tra la prima posizione e la linea di demarcazione laterale della pista deve essere almeno 1,5 metri.

La distanza tra la prima posizione e la linea di partenza deve essere di 1 metro.

Lo spazio laterale di ogni posizione non deve essere inferiore a 1,5 m in modo che tra due mezzi affiancati vi siano almeno 3 metri e che i mezzi posti alle estremità della griglia siano posizionati ad almeno 1,5 metri di distanza dal bordo pista.

La distanza tra due righe di partenza deve essere 6 m.

Il numero dei partenti per ogni riga è:

3 - 2 - 3 - 2 per un rettilineo largo almeno 9 metri;

2 - 2 - 2 - 2 per un rettilineo largo almeno 8 metri;

In ogni riga:

- la seconda posizione deve essere posizionata indietro di 1 metro dalla prima posizione;
- la terza posizione deve essere posizionata indietro di 1 m dalla seconda posizione;
- la quarta posizione deve essere posizionata indietro di 1 m dalla terza posizione.

La seconda riga deve essere configurata come la prima, curando che le posizioni siano collocate di fronte agli spazi liberi tra le posizioni della prima fila; la terza, quinta e settima fila dovranno essere allineate alla prima mentre la quarta, sesta e ottava allineate alla seconda.

3. Estensione Mini bike cross – Pit bike cross

I circuiti destinati ad ospitare competizioni di Mini Cross, Mini Bike Cross e Pit Bike Cross, debbono avere le stesse caratteristiche di un impianto per Motocross con le seguenti modifiche.

3.1 Lunghezza

Il tracciato non deve essere inferiore a 270 metri e la lunghezza massima non deve comunque essere superiore a 800 metri.

3.2 Larghezza

La larghezza utilizzabile della pista non deve essere inferiore a 4 metri nel punto più stretto.

Non sono consentiti bruschi restringimenti del percorso.

La larghezza della pista alla base dei salti deve essere più larga di 1 metro rispetto alla sommità del salto stesso.

3.3 Piste contigue

Tra le corsie contigue deve esserci uno spazio neutro di almeno 4 metri.

Nel caso in cui lo spazio fosse inferiore alla misura prevista, le piste contigue dovranno essere separate e protette da una adeguata barriera (balle di paglia, o plastica, rete metallica, terrapieno ecc.).

3.4 Rettilineo di partenza

La superficie della pista dopo la linea di partenza e fino alla prima curva deve essere piana, senza alcun ostacolo.

La lunghezza del rettilineo di partenza deve essere compresa tra 30 e 80 metri.

3.5 Cannello di partenza

L'accesso al cancello di partenza dei piloti deve essere possibile anche durante la manifestazione.

Il cancello di partenza deve essere un dispositivo trasversale individuale, che si abbassa o si ripiega nel corso del suo esercizio.

Deve essere costruito con materiale solido e rigido, provvisto di meccanismo di sgancio manuale o a distanza.

Il cancello di partenza deve essere composto da postazioni singole della larghezza di metri 1, e l'altezza dal suolo compresa tra 40 e 52 centimetri.

La larghezza del materiale consolidato impiegato per l'ancoraggio del cancello non deve superare i 60 centimetri.

Al fine di evitare l'arretramento dei piloti in partenza, deve essere collocato, da 2,5 a 3 metri di distanza dal cancello, un ostacolo che serva alla funzione specifica.

3.6 Postazione contagiri e cronometraggio

Il servizio di contagiri e/o cronometraggio deve essere situato all'altezza della linea d'arrivo e segnalato con una bandiera, una linea al suolo, e un paletto sul lato opposto.

3.7 Numero di partenti

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso non può superare le 20 unità.

4. Impianti provvisori Motocross

4.1 Caratteristiche generali

La pista deve avere le stesse caratteristiche tecniche di una pista permanente con le seguenti variazioni:

4.2 Dimensioni pista

La lunghezza della pista deve essere di almeno 500 metri.
La larghezza minima della pista deve essere di almeno 4,5 m;

4.3 Rettilineo di partenza

Il rettilineo di partenza, deve avere una lunghezza minima di 40 metri e una larghezza minima di 6 metri in corrispondenza della fine prima curva.

La prima curva dopo la partenza deve avere un raggio tale da garantire un adeguato rallentamento per favorire un deflusso regolare dei conduttori ed evitare che possano agganciarsi all'interno della stessa.

4.4 Partenti

Il numero massimo di motocicli ammessi contemporaneamente in pista è determinato in funzione di un motociclo ogni 35 metri di lunghezza della pista con arrotondamento al numero inferiore.

La larghezza in corrispondenza della partenza dovrà essere tale da contenere un cancelletto avente un numero di porte uguali a quello dei conduttori ammessi contemporaneamente in pista , più un metro per ciascun lato di zona neutra.

Il cancelletto potrà essere anche del tipo a caduta in avanti consentito per gli impianti di terza categoria.

Il numero massimo dei partenti non deve mai essere superiore a 24.

4.5 Paddock e strutture connesse

Nei circuiti provvisori non è richiesta la presenza di un paddock attrezzato.

E' comunque opportuno prevedere una zona nella quale i concorrenti ed i loro accompagnatori possano parcheggiare in maniera agevole i loro mezzi.

La zona deve essere dotata di servizi igienici o avere nelle vicinanze strutture che possano sopperire a tale bisogno.

E' necessario prevedere almeno una zona protetta dalle intemperie per i cronometristi, la direzione e la segreteria di manifestazione.

In prossimità della partenza dovranno essere individuate due zone delimitate da adibire a preparco di dimensione tale da poter ospitare un numero di motocicli pari a quello degli ammessi contemporaneamente in pista ed un'area da adibire a parco chiuso.

Devono essere comunque previste, nei pressi del circuito, installazioni sanitarie con capacità adeguate.

5. Impianti provvisori Quad Cross

La pista deve avere le stesse caratteristiche tecniche di una pista permanente con le seguenti variazioni:

5.1 Dimensioni pista

La lunghezza della pista deve essere di almeno 600 metri.
La larghezza minima della pista deve essere di almeno 7 m.

5.2 Rettilineo di partenza

Il rettilineo di partenza, deve avere una lunghezza minima di 50 metri e una larghezza minima di 8 metri.
La larghezza del rettilineo non deve diminuire fino alla fine della prima curva.

La prima curva dopo la partenza deve avere un raggio tale da garantire un adeguato rallentamento per favorire un deflusso regolare dei conduttori ed evitare che possano agganciarsi all'interno della stessa.

5.3 Partenti

Il numero massimo di quad ammessi contemporaneamente in pista è determinato in funzione di un quad ogni 60 metri di lunghezza della pista con arrotondamento al numero inferiore.

Il numero massimo dei partenti non deve mai essere superiore a 16.

5.4 Paddock e strutture connesse

Nei circuiti provvisori non è richiesta di norma la presenza di un paddock attrezzato.

E' comunque opportuno prevedere una zona nella quale i concorrenti ed i loro accompagnatori possano parcheggiare in maniera agevole i loro mezzi. La zona deve essere dotata di servizi igienici o avere nelle vicinanze strutture che possano sopperire a tale bisogno.

E' necessario prevedere almeno una zona protetta dalle intemperie per i cronometristi, la direzione e la segreteria di gara.

In prossimità della partenza dovranno essere individuate due zone recintate da adibire a preparco e parco chiuso.

La loro dimensione dovrà essere tale da poter ospitare un numero di motocicli pari a quello degli ammessi contemporaneamente in pista più il 20%.

Devono essere comunque previste, nei pressi del circuito, installazioni sanitarie con capacità rapportata al numero di piloti presenti.

Sezione Supercross – Cross indoor

1. Generalità

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un impianto per corse di supercross per ottenere l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

1.1 Percorso

L'impianto può essere permanente o temporaneo ed il circuito coperto o scoperto.

La pista deve essere costruita con materiale naturale (terra, sabbia ecc) e per i percorsi all'aperto bisogna porre particolare attenzione al drenaggio delle acque.

Un'attenzione particolare deve essere posta nella costruzione dei salti e della loro angolatura.

La pista deve essere delimitata per tutta la lunghezza da bandiere, pannelli, fettuccia o balle di paglia.

Se vengono utilizzati paletti, essi devono essere di materiale flessibile e non più alti di cm. 50.

Durante le prove libere si possono utilizzare balle di paglia, avvolte in un imballaggio di plastica, per creare traiettorie supplementari.

1.1.1 Lunghezza

Il tracciato non deve essere inferiore a 270 metri per i circuiti coperti e 400 per i circuiti a cielo aperto.

La lunghezza massima non deve comunque essere superiore a 800 metri.

1.1.2 Larghezza

La larghezza utilizzabile della pista non deve essere inferiore a 5 metri nel punto più stretto.

Non sono consentiti bruschi restringimenti del percorso.

La larghezza della pista alla base dei salti deve essere più larga di 1 metro rispetto alla sommità del salto stesso.

1.1.3 Zona neutra

Una distanza minima di 3 metri deve essere mantenuta tra tutte le sezioni della pista.

Se, per ragioni di spazio, ciò non fosse possibile, dovranno essere collocate barriere di protezione composte da balle di paglia o altro materiale in grado di assorbire gli urti, al fine di separare le piste contigue e comunque deve essere sempre prevista una zona neutra di almeno 1 metro.

1.1.4 Spazio verticale

Lo spazio verticale tra la superficie della pista e qualsiasi ostacolo situato al di sopra della stessa, non deve essere inferiore a 4 metri.

1.1.5 Postazioni ufficiali di percorso

Lungo tutto il percorso deve essere previsto un numero sufficiente di postazioni per gli Ufficiali di percorso, indicate con numeri e poste in posizione di sicurezza, ben visibili dai piloti.

1.1.6 Protezione ostacoli

Tutti le strutture come ad esempio pali, ponti, podio, muri, ecc. devono essere protetti con balle di paglia avvolte in un imballaggio di plastica o altro materiale in grado di assorbire gli urti

2. Zona di Partenza

2.1 Rettilineo di partenza

La superficie della pista dopo la linea di partenza e fino alla prima curva deve essere piana, senza alcun ostacolo.

La lunghezza del rettilineo di partenza deve essere compresa tra 30 e 80 metri.

2.2 Cannello di partenza

L'accesso al cancello di partenza dei piloti deve essere possibile anche durante la manifestazione.

Il cancello di partenza deve essere un dispositivo trasversale individuale, che si abbassa o si ripiega nel corso del suo esercizio.

Deve essere costruito con materiale solido e rigido, provvisto di meccanismo di sgancio manuale o a distanza.

Il cancello di partenza deve essere composto da postazioni singole della larghezza di metri1, e l'altezza dal suolo compresa tra 50 e 52 centimetri.

La larghezza del materiale consolidato impiegato per l'ancoraggio del cancello non deve superare i 60 centimetri.

Al fine di evitare l'arretramento dei piloti in partenza, deve essere collocato, a 3 metri di distanza dal cancello, un ostacolo che serva alla funzione specifica.

2.3 Postazione contagiri e cronometraggio

Il servizio di contagiri e/o cronometraggio deve essere situato all'altezza della linea d'arrivo e segnalato con una bandiera, una linea al suolo, e un paletto sul lato opposto .

3. Numero dei partenti

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso non può superare le 25 unità.

4. Parco piloti

Il parco piloti deve essere situato in un'area sufficientemente ampia per accogliere i mezzi dei piloti e deve presentare una superficie piana e possibilmente consolidata, in grado di assicurare sempre il deflusso delle acque.

Deve essere assicurata una distribuzione razionale dei posti per gli automezzi, affinché possano uscire dal parco in qualsiasi momento.

Il parco piloti deve avere un accesso diretto alla zona di partenza.

4.1 Installazioni

Il parco piloti deve essere dotato di docce con acqua calda e fredda, servizi igienici per donne e uomini e rubinetti d'acqua potabile.

Deve comprendere una postazione di servizio medico, equipaggiamento antincendio, un'area coperta per le verifiche tecniche e un pannello su cui apporre le comunicazioni ufficiali.

Eventuali punti di rifornimento carburante non possono essere collocate all'interno del parco piloti.

5. Amplificazione

Deve essere previsto un sistema di amplificazione per il pubblico e per i piloti, con la possibilità di isolare le comunicazioni riservate al paddock.

Il paddock deve essere provvisto di impianto di amplificazione autonomo e separato.

6. Installazioni per la stampa

Ove possibile e richiesto, deve essere previsto uno spazio per la Stampa ed i fotografi con prese di corrente, linee telefoniche, sedie e tavoli in quantità adeguata

7. Pubblico

7.1 Installazioni

Le installazioni per il pubblico devono rispettare le norme di legge vigenti, in particolare per quanto concerne le tribune, i servizi igienici, i ristoranti e bar, i parcheggi ed il servizio medico.

7.2 Sicurezza

Tra la prima fila degli spettatori e il bordo pista, ci deve essere una distanza minima di 8 metri.

Se questa zona neutra non fosse disponibile, bisogna tenere libere le prime file dei posti riservati al pubblico.

Questa zona deve essere delimitata, dalla parte del pubblico, da una barriera solida e abbastanza alta da garantire sufficiente protezione.

Non è necessario installare protezioni in presenza di tribune o installazioni per il pubblico sopraelevate almeno di un metro rispetto al piano della pista.

8. Depuratori dell'aria

Per le manifestazioni che si svolgono in ambienti chiusi deve essere previsto un adeguato sistema di eliminazione dei gas di scarico e dei funi nocivi.

9. Servizi di soccorso

In tutte le manifestazioni deve essere previsto un adeguato sistema di soccorso medico e di antincendio, equipaggiato con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

Sezione Off-Road

1. Generalità

Le presenti norme fissano i requisiti e le caratteristiche che debbono possedere gli impianti Off-Road.

Gli Off-Road sono impianti destinati ad attività diverse dalle competizioni quali: allenamenti, campi scuola ecc.

Il tracciato è soggetto ad ispezione da parte della SdA Regionale UISP, con rilascio in caso di esito positivo dell'ispezione, dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo per "ALLENAMENTI" con validità di **quattro anni**.

Essi potranno essere utilizzati anche per lo svolgimento di manifestazioni occasionali del tipo, manifestazioni di fine corso. In questo caso vanno applicate le norme specifiche per le competizioni con la possibilità di derogare dalle stesse solo per le caratteristiche non strettamente connesse con la sicurezza.

La possibilità di ospitare competizioni andrà chiaramente indicata sul Verbale d'Ispezione e sull'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo il quale diventerà di tipo "ALLENAMENTI + COMPETIZIONI" con la stessa validità di quattro anni.

2. Percorso

Tutto il materiale impiegato nella realizzazione del percorso dovrà essere composto da sostanze naturali, quali terra, sabbia, ecc, e la superficie dovrà assicurare una buona trazione, una facile manutenzione e dovrà essere sufficientemente drenante.

Nella costruzione del tracciato, dovrà essere tenuta in particolare considerazione la sicurezza degli utenti E' proibito l'uso di superfici pavimentate o comunque di materiale solido, quale catrame, cemento ecc.

2.1 Lunghezza

La lunghezza del tracciato non potrà essere inferiore a 300 m; essa dovrà essere rilevata al centro del tracciato.

2.2 Larghezza

La larghezza minima, nel punto più stretto del percorso, non potrà essere inferiore a 4 m.

Possono essere realizzati tratti con larghezza inferiore ai 4 m a condizione che non vi siano salti negli stessi.

Lungo il percorso non possono essere posizionati ostacoli per dividere le traiettorie.

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso è funzione della lunghezza dello stesso con una presenza massima di un pilota ogni 50 m.

2.3 Spazio verticale

Lo spazio verticale tra la superficie della pista e qualunque ostacolo non può essere inferiore a 3 m.

2.4 Zona neutra

Lungo i lati dell'intero percorso deve essere approntata una zona neutra di sicurezza.

Deve essere predisposta in ragione delle caratteristiche del tracciato e comunque non potrà essere inferiore a 50 cm lungo tutto lo sviluppo del tracciato.

La zona neutra dovrà essere protetta, dal lato pubblico, da barriere che non permettano agli spettatori di occupare il tracciato e che nello stesso tempo garantiscano adeguata sicurezza e dal lato pista.

Dovrà essere delimitata da terrapieno e/o paletti di legno di facile rottura o materiale plastico flessibile o facilmente abbattibile, di altezza non superiore a 50 centimetri e di diametro non superiore a 2,5 cm che potranno essere congiunti tra loro da fettuccia o nastro di facile rottura.

E' vietato l'uso di corde, filo di ferro o materiali simili. Ove possibile, la zona neutra, lato pista, dovrà essere delimitata da terrapieno in materiale naturale.

2.5 Salti

Particolare attenzione dovrà essere posta nella conformazione e collocazione dei salti, in particolare per quanto concerne l'angolatura delle rampe di accesso e uscita.

I salti devono essere facilmente individuabili ed interpretabili dagli utenti.

L'intero sviluppo del salto deve essere percorribile con le ruote del motociclo a contatto con la superficie.

La larghezza dei salti deve rispettare la larghezza minima prevista per il circuito.

2.6 Piste contigue

Tra le corsie contigue deve esserci uno spazio neutro di almeno 4 metri. Nel caso in cui lo spazio fosse inferiore alla misura prevista, le piste contigue dovranno essere separate e protette da una adeguata barriera (balle di paglia, o plastica, rete metallica ecc.).

2.7 Protezione ostacoli

Tutti gli ostacoli lungo il percorso, ad esempio ponti, muri, pali, piante ecc. devono essere adeguatamente protette con balle di paglia o materiale in grado di assorbire gli urti.

2.8 Protezioni e delimitazioni con pneumatici

E' vietato l'uso di pneumatici lungo il percorso.

La delimitazione del circuito e/o delle curve dovrà essere costituita da terrapieni in materiale naturale.

I punti di corda devono essere raccordati con un terrapieno sia in entrata che in uscita.

3. Parco utenti

Deve essere prevista un'area, con superficie piana, possibilmente di materiale solido e consistente, nella quale ospitare i mezzi di servizio degli utenti.

La dimensione deve essere adeguata al numero di utenti contemporaneamente presenti sul tracciato ed ai loro accompagnatori.

Esso dovrà essere dotato dei servizi minimi necessari ad assicurare un utilizzo corretto dell'impianto ed in particolare un punto di pronto soccorso, servizi igienici ecc.

Tutti gli impianti tecnologici presenti dovranno essere realizzati secondo le specifiche Normative Nazionali vigenti. Possibilmente deve avere un accesso diretto alla zona d'attesa e deve consentire il transito a qualunque mezzo in qualsiasi momento della manifestazione.

4. Servizi di soccorso

In tutte le manifestazioni deve essere previsto un adeguato sistema di soccorso medico e di antincendio, equipaggiato con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

Sezione Minimoto velocità / Kart

1. Generalità

Le presenti norme, in vigore dal 1° Gennaio 2010, fissano i requisiti minimi che deve possedere un impianto con pista asfaltata destinato a corse di Minimoto, Minimotard, Kart a carattere regionale, provinciale e sociale, per ottenere l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo di 3ª Categoria della UISP SdA Motorismo. Per caratteristiche superiori, gli impianti sono classificati come 1ª o 2ª Categoria. Gli impianti con caratteristiche inferiori potranno avere idoneità impianto di 4ª categoria, con destinazione solo allenamenti e/o ricreativa. Gli impianti precedentemente dichiarati idonei conservano la propria idoneità fino alla scadenza, ma dovranno comunque uniformarsi all'articolo 7 relativo la griglia di partenza.

2. Percorso

2.1 Strada di accesso e viabilità

Tutta l'area degli impianti e le strade di accesso devono garantire un agevole transito, in qualsiasi momento e anche in caso di maltempo, ai mezzi di servizio delle manifestazioni (ambulanza, soccorso, auto, camper, furgoni ecc.).

2.2 Dimensione pista

La lunghezza del tracciato deve essere compresa tra i 250 e 1.000 metri. La larghezza minima consentita è di metri 4, misurati all'interno delle linee di delimitazione. Il rettilineo di partenza deve essere lungo almeno mt. 40 per una larghezza minima di mt. 4,50 fino alla prima curva. La larghezza della pista deve essere uniforme: in caso di forti differenze, occorre segnalare la pista con birilli.

2.3 Segnaletica

Su entrambi i perimetri del tracciato devono essere tracciate linee di delimitazione, della larghezza di cm. 10/15, di colore bianco o giallo; nella realizzazione si raccomanda vernice anti-scivolamento. Nelle zone di entrata e uscita pista, le linee devono essere a tratteggio. Sul rettilineo di partenza si deve tracciare una linea perpendicolare indicante il traguardo, di cm. 20.

2.4 Recinzioni

Il tracciato deve essere recintato in modo che non si verifichino intrusioni, anche accidentali, di persone non addette all'evento. Si consiglia un'altezza minima di m. 1,80.

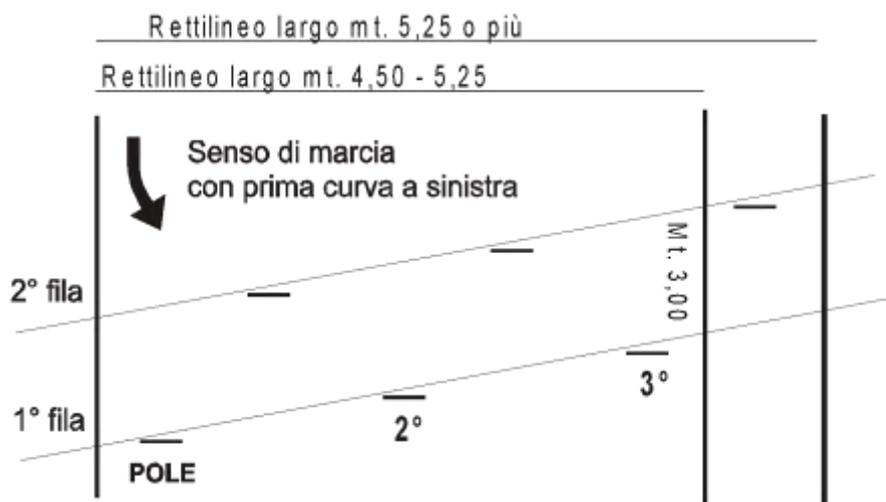
2.5 Zona d'attesa

Adiacente il cancello di ingresso, deve essere predisposta la zona di attesa, dove i piloti possono montare i transponders. Deve essere visibile un orologio e cartelli di vietato fumare.

2.6 Zona di partenza

Dietro la linea di arrivo si deve tracciare la griglia, marcando le posizioni dove si devono piazzare i piloti; le marche avranno una dimensione di cm. 40x8; la pole-position deve distare mt. 2 dalla linea di arrivo e mt. 0,75 dalla linea di delimitazione, sulla traiettoria ideale per l'impostazione della prima curva. La seconda posizione deve essere posizionata lateralmente a mt. 1,50 e più indietro di mt. 0,50 rispetto alla pole e così via. Le file di partenza devono distare tra loro minimo mt. 3. Le posizioni nelle file vanno disegnate sfalsate tra loro in modo che ogni pilota abbia uno spazio libero davanti a sé. Il numero di partenti per ogni fila deve essere:

rettilineo largo da metri 4,50 a 5,25 – 1° fila 3 posti; 2° fila 2 posti; 3° fila 3 posti e così via
rettilineo largo da metri 5,25 e oltre – 3 posti ogni fila



2.7 Ostacoli

Tutti gli ostacoli fissi posizionati negli spazi di fuga, nel caso si trovino nella traiettoria di una possibile uscita di strada di un veicolo, devono essere protetti da materiali capaci di assorbire urti, come, balle di paglia, materiale espanso eccetera. In caso si debba realizzare un nuovo impianto, si raccomanda che tutti gli ostacoli fissi (pali, recinzioni) siano ad almeno mt. 3 dalla pista. In caso di strutture sovrastanti il tracciato, come ponti, striscioni, semaforo, queste devono distare dall'asfalto, in altezza, almeno mt. 3,00.

2.8 Cordoli

Se presenti, i cordoli devono essere allo stesso livello dell'asfalto e raccordati alla banchina, con una pendenza massima del 10%.

2.9 Spazi di fuga

Ai lati della pista, sullo stesso piano, deve esserci uno spazio neutro di almeno mt. 2, possibilmente a prato. Tale valore può essere ridotto fino a mt. 1 nei tratti rettilinei dove la traiettoria ideale dei piloti non sia tangente al rettilineo stesso. Nei tratti adiacenti, qualora non sia possibile rispettare la distanza di mt. 2 tra le corsie, occorre installare barriere con materiale idoneo (balle di paglia, materiale espanso eccetera); si consiglia di mettere comunque tali barriere nei tratti adiacenti dove, per la perdita di controllo della moto, sia possibile un attraversamento. Spazi di fuga con letti di ghiaia sono altamente sconsigliati e dovranno comunque essere separati da 1 metro di prato dal manto asfaltato; in tali tratti la zona esterna le recinzioni deve essere inaccessibile al pubblico.

2.10 Postazione segnalatori coadiuvanti

Lungo tutta la pista vanno individuate postazioni per i segnalatori muniti di bandiere e i coadiuvanti, in numero sufficiente a garantire che questi coprano tratti di pista per un massimo di 3 curve o un tratto di mt. 60. Le postazioni devono essere adeguatamente protette e indicate nella planimetria.

2.11 Numero partenti

Il numero massimo dei partenti minimoto e kart ammessi in pista è determinato in funzione delle dimensioni della pista, secondo la seguente tabella, dove B indica la larghezza del rettilineo di partenza in metri, mentre L indica la lunghezza del tracciato in metri.

Dimensioni di B e L	Minore di 450	Da 450 a 600	Maggiore di 600
Minore di 6,50	18	18	20
Da 6,50 a 7,00	18	20	22
Maggiore di 7,00	20	22	22

Il numero delle minimotard che possono accedere dovrà essere il 75% rispetto le minimoto. Per le prove libere o cronometrate possono accedere, rispetto la precedente tabella, il 20% in più dei partenti (arrotondamenti per difetto).

3. Direzione manifestazione

3.1 Postazione cronometraggio

La cabina cronometraggio deve corrispondere di fronte alla linea di arrivo, con prese di corrente e illuminazione, in grado di ospitare almeno 4 persone con tavoli e sedie, protetta dalle intemperie e dal sole.

3.2 Uffici-Servizi

Gli impianti devono essere dotati dei seguenti locali: Segreteria, con accesso diretto al paddock e sulla pista, dotata di fotocopiatrice e fax, con a disposizione la planimetria della pista; locale infermeria attrezzata secondo le normative locali, accessibile direttamente dalla pista, o in alternativa una ambulanza presente; sala stampa, protetta da intemperie e dal rumore, accessibile agli addetti ai lavori; locale riservato a vip e ospiti della UISP SdA Motorismo; servizi igienici con lavabo per gli addetti ai lavori (almeno 1).

3.3 Impianti voce

L'impianto a microfono, anche provvisorio, deve coprire l'intera struttura.

4. Zona box

4.1 Box

La zona box va realizzata in modo da limitare al minimo il rischio di collisione tra i piloti in entrata e uscita con quelli già in pista, protetta verso la pista stessa. Devono essere visibili cartelli di vietato fumare. La zona box deve essere recintata e accessibile, oltre che dai piloti e addetti all'organizzazione, solo dai meccanici muniti di pass. All'interno va tracciata la corsia che i piloti dovranno percorrere a passo d'uomo.

4.2 Parco chiuso

Il parco chiuso è l'area dove i piloti, a fine prove e manche, consegnano le moto per le eventuali verifiche tecniche, il cui accesso deve essere direttamente dalla pista. Deve avere la possibilità di rendersi inaccessibile e protetta dalla visione dall'esterno. All'interno va sistemato un banco di lavoro e una bilancia pesapersona. Il parco chiuso deve essere in grado di ospitare un numero di minimoto pari ad almeno 2 classi. All'interno devono essere visibili cartelli di vietato fumare.

4.3 Zona podio

Il podio per le premiazioni va sistemato in modo tale che sia possibile entrare agli aventi diritto e con spazio per i fotografi.

4.4 Zona paddock

Il parco conduttori deve avere un'ampiezza idonea ad ospitare i mezzi di trasporto e di assistenza dei piloti e meccanici in relazione alle manifestazioni che si intendono organizzare. Nei limiti del possibile l'area paddock deve essere separata dalle zone riservate al pubblico. Negli accessi al paddock devono essere visibili cartelli di vietato fumare e all'interno devono essere ricavate queste installazioni minime:

- 2 servizi igienici (uomo + donna, uno dei quali per disabili) con lavabo;
- area per le prove fonometriche di metri 6x6 al riparo da fonti di rumore;
- estintori segnalati (almeno 2 a polvere da Kg. 6);
- prese elettriche a disposizione dei conduttori (almeno 2);
- rubinetti e/o prese idriche a disposizione dei conduttori (almeno 1);
- segnaletica per la rapida individuazione dei vari servizi;
- una bacheca nelle dimensioni di almeno mt. 2x1;
- contenitori per rifiuti.

4.5 Zona pubblico

Le zone del pubblico devono essere dislocate fuori dalla pista, che deve essere totalmente recintata, realizzate secondo le normative locali, munite di locale ristoro con annesso bar e servizi igienici.

5. Norma transitoria

La Commissione Impianti si riserva di concedere deroghe, eventualmente provvisorie, al presente Regolamento, per strutture di particolare interesse promozionale.

6. Servizi di soccorso

In tutte le manifestazioni deve essere previsto un adeguato sistema di soccorso medico e di antincendio, equipaggiato con idonee attrezzature per gli interventi del caso.

7. Caratteristiche impianti per ottenere la Classe A

(consigliate per manifestazioni internazionali e nazionali, fermo il resto)

7.1 Dimensione pista

La lunghezza del tracciato deve essere di una lunghezza compresa tra i 450 e 1.000 metri. La larghezza minima consentita è di metri 6, misurati all'interno delle linee di delimitazione. Il rettilineo di partenza deve essere lungo almeno mt. 60 per una larghezza minima di mt. 7,00 fino alla prima curva. La

larghezza della pista deve essere uniforme: in caso di forti differenze, occorre segnalare la pista con birilli.

7.2 Spazi di fuga

Ai lati della pista, allo stesso piano, deve esserci uno spazio neutro di almeno m. 4, possibilmente a prato. Tale valore può essere ridotto fino a mt. 3,00 nei tratti rettilinei dove la traiettoria ideale dei piloti non sia tangente al rettilineo stesso. Nei tratti adiacenti, qualora non sia possibile rispettare la distanza di mt. 4 tra le corsie, occorre installare barriere con materiale idoneo (balle di paglia, materiale espanso eccetera); si consiglia di mettere comunque tali barriere nei tratti adiacenti dove, per la perdita di controllo della moto, sia possibile un attraversamento. Nel caso gli spazi siano realizzati con letti di ghiaia, altamente sconsigliati, in tali tratti la zona esterna deve essere inaccessibile al pubblico.

7.3 Paddock

Il parco conduttori deve avere un'ampiezza minima di m² 6.000 idonea ad ospitare i mezzi di trasporto e di assistenza dei piloti e meccanici. Ove possibile, occorre separare l'area paddock dalla zona pubblica. Negli accessi al paddock devono essere visibili cartelli di vietato fumare e all'interno devono essere ricavate le seguenti installazioni minime:

- 5 servizi igienici (uomo + donna, + uno per disabili) con lavabo;
- area per le prove fonometriche di metri 6x6 al riparo da fonti di rumore;
- estintori segnalati (almeno 4 da Kg. 6);
- prese elettriche a disposizione dei conduttori (almeno 8);
- rubinetti e/o prese idriche a disposizione dei conduttori (almeno 2);
- segnaletica per la rapida individuazione dei vari servizi;
- una bacheca nelle dimensioni di almeno mt. 2x1.

8. Caratteristiche impianti per ottenere la Classe B (consigliate per manifestazioni nazionali e regionali, fermo il resto)

8.1 Dimensione pista

La lunghezza del tracciato deve essere di una lunghezza compresa tra i 350 e 1.000 metri. La larghezza minima consentita è di metri 5, misurati all'interno delle linee di delimitazione. Il rettilineo di partenza deve essere lungo almeno mt. 50 per una larghezza minima di mt. 6,00 fino alla prima curva. La larghezza della pista deve essere uniforme: in caso di forti differenze, occorre segnalare la pista con birilli.

8.2 Spazi di fuga

Ai lati della pista, sullo stesso piano, deve esserci uno spazio neutro di almeno mt. 3, possibilmente a prato. Tale valore può essere ridotto fino a mt. 2 nei tratti rettilinei dove la traiettoria ideale dei piloti non sia tangente al rettilineo stesso. Nei tratti adiacenti, qualora non sia possibile rispettare la distanza di mt. 3 tra le corsie, occorre installare barriere con materiale idoneo (pneumatici, balle di paglia, materiale espanso eccetera); si consiglia di mettere comunque tali barriere nei tratti adiacenti dove, per la perdita di controllo della moto, sia possibile un attraversamento. Nel caso gli spazi siano realizzati con letti di ghiaia, altamente sconsigliati, in tali tratti la zona esterna deve essere inaccessibile al pubblico.

8.3 Paddock

Il parco conduttori deve avere un'ampiezza minima di m² 3.000 idonea ad ospitare i mezzi di trasporto e di assistenza dei piloti e meccanici. Ove possibile, occorre separare l'area paddock dalla zona pubblica. Negli accessi al paddock devono essere visibili cartelli di vietato fumare e all'interno devono essere ricavate le seguenti installazioni:

- 3 servizi igienici (uomo + donna, + disabili) con lavabo;
- area per le prove fonometriche di metri 6x6 al riparo da fonti di rumore;
- estintori segnalati (almeno 4 da Kg. 6);
- prese elettriche a disposizione dei conduttori (almeno 5);
- rubinetti e/o prese idriche a disposizione dei conduttori (almeno 1);
- segnaletica per la rapida individuazione dei vari servizi;
- una bacheca nelle dimensioni di almeno mt. 2x1

Sezione Supermoto

1. Generalità

1.1 Oggetto e scopi

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un impianto per corse di Supermoto per ottenere

2. Caratteristiche

2.1 Strade di accesso

La strada di accesso al circuito deve essere idonea ad assicurare sia il transito dei mezzi di soccorso ed emergenza, sia il passaggio dei più moderni mobile home ed autotreni.

Essa deve essere idonea a garantire ai mezzi di trasporto di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica e di allontanarsi in qualsiasi momento.

Dovranno essere installati cartelli indicatori che portano al circuito dagli incroci stradali più importanti.

2.2 Percorso

Il percorso per gare di Supermoto deve essere composto da:

65/85 % asfalto o materiale simile 15/35 % materiale naturale consistente (terra battuta o simili), privo di pietre, provvisto di adeguato sistema di drenaggio per il deflusso delle acque piovane e sistema di bagnatura per evitare la polvere.

Nella zona fuoristrada possono essere installati salti e/o dossi.

2.3 Lunghezza

Il percorso non può essere inferiore a 800 metri e, possibilmente, non superiore a 2.000 metri.

La misurazione deve essere effettuata lungo la linea centrale del tracciato.

2.4 Larghezza

Il punto più stretto del tracciato percorribile non deve essere inferiore a 7 metri per la parte asfaltata e 6 metri per la parte fuoristrada.

La pista percorribile deve essere delimitata da entrambi i lati da una striscia di 10 ÷ 15 cm. di colore bianco o giallo realizzata con vernice anti derapante.

Il tracciato non deve presentare ostacoli che comportino improvviso restringimento del percorso e gli allargamenti ed i restringimenti della pista devono avvenire secondo il rapporto minimo di 1 metro ogni 20 per i restringimenti e di 1 metro ogni 10 per gli allargamenti.

2.5 Spazio verticale

Lo spazio verticale minimo tra la superficie del percorso e qualunque ostacolo non deve essere inferiore a 3 metri.

2.6 Ostacoli

Tutti gli ostacoli fissi posizionati al limite delle banchine e/o delle zone di fuga devono essere protetti, nel caso in cui vengano a trovarsi sulla traiettoria di una possibile fuoriuscita di un motociclo, con barriere, balle di paglia, sacchi di materiale espanso e dispositivi simili che assicurino la stessa o superiore capacità di assorbimento degli urti, legati tra loro ed ancorati a terra.

2.7 Cordoli

Nel caso se ne ravvisi la necessità, nelle curve possono essere installati dei cordoli con il bordo interno alla pista posto allo stesso livello della pista stessa e con quello esterno raccordato planimetricamente con la banchina.

2.8 Banchine e zone di fuga

Lungo tutta la pista asfaltata dovrà essere assicurata la presenza di una banchina laterale (spazio neutro) della larghezza minima di 1 metro.

Essa dovrà essere complanare con la pista e libera da qualsiasi ostacolo e possibilmente seminata ad erba. All'esterno delle curve, gli spazi neutri sopra indicati vanno aumentati per permettere l'arresto del motociclo che esce di pista (zone di fuga).

Nel caso in cui le zone vengono dotate di letti di ghiaia, queste devono essere complanari con la parte erbosa. Sia le zone di fuga che gli spazi neutri debbono essere tenuti sgombri da qualsiasi ostacolo o detrito. E' opportuno che fra la pista ed il letto di ghiaia venga lasciata una striscia erbosa per evitare che particelle di ghiaia invadano la pista.

Nella parte sterrata la banchina è sostituita da una zona neutra avente le stesse caratteristiche della pista stessa e delimitata verso la pista da una fettuccia sorretta da paletti in materiale flessibile di altezza 50 cm.

3. Zona di partenza

3.1 Zona di attesa

La zona di attesa deve avere una superficie in grado di ospitare il 20% in più del numero massimo di conduttori previsti sulla griglia di partenza.

Essa deve avere l'ingresso rivolto verso il parco conduttori e l'uscita rivolta verso la griglia di partenza.

Deve essere provvista di orologio, visibile da tutti e cartelli di "VIETATO FUMARE".

3.2 Rettilineo di partenza

Il rettilineo di partenza dovrà essere obbligatoriamente posizionato nella parte asfaltata.

La lunghezza minima del rettilineo di partenza deve essere approssimativamente di almeno 80 metri misurati lungo la mezzeria della pista, dalla fine geometrica della curva che precede il rettilineo all'inizio geometrico della curva che lo segue.

La larghezza minima del rettilineo di partenza deve essere di almeno 8 metri. Tale larghezza non dovrà diminuire fino alla fine della 1a curva salvo le tolleranze previste.

3.3 Griglia di partenza

La linea di partenza deve essere posizionata ad una distanza compresa tra 50 e 80 metri dall'inizio geometrico della prima curva in funzione della lunghezza del rettilineo stesso.

La griglia di partenza deve essere tracciata sul terreno trasversalmente al rettilineo di partenza.

Ogni posizione di partenza deve essere indicata a terra mediante una linea bianca della lunghezza di 50 cm e larga 8 cm. e deve essere individuato il centro della stessa.

Il motociclo deve posizionarsi al centro della linea tracciata a terra.

La prima posizione (pole) andrà posizionata nel lato opposto al verso della prima curva (di conseguenza e nello stesso ordine anche le successive posizioni di partenza in tutte le file).

La distanza tra la prima posizione e la linea di demarcazione laterale della pista deve essere almeno di 1 metro. La distanza tra la prima posizione e la linea di partenza deve essere di 1 metro.

Lo spazio laterale di ogni posizione non deve essere inferiore a 1 m in modo che tra due motocicli affiancati vi siano almeno 2 metri e che i motocicli posti alle estremità della griglia siano posizionati ad almeno 1 metro di distanza dal bordo pista.

La distanza tra due partenti affiancati deve essere almeno di 2 m mentre la distanza tra due righe di partenza deve essere di 4 m.

Il numero dei partenti per ogni riga è:

4 - 4 - 4 - 4 per un rettilineo largo almeno 9 metri;

4 - 3 - 4 - 3 per un rettilineo largo almeno 8 metri;

3 - 3 - 3 - 3 per un rettilineo largo almeno 7 metri.

In ogni riga:

- la seconda posizione deve essere posizionata indietro di 1 metro dalla prima posizione;
- la terza posizione deve essere posizionata indietro di 1 m dalla seconda posizione;
- la quarta posizione deve essere posizionata indietro di 1 m dalla terza posizione.

La seconda riga deve essere configurata come la prima, curando che le posizioni siano collocate di fronte agli spazi liberi tra le posizioni della prima fila; la terza, quinta e settima fila dovranno essere allineate alla prima mentre la quarta, sesta e ottava allineate alla seconda.

3.4 Numero di partenti

Il numero massimo di piloti ammessi contemporaneamente sul percorso non deve superare le 32 unità.

Il numero massimo dei partenti ammessi in pista è determinato in funzione della lunghezza della pista secondo la seguente tabella dove: "B" è la larghezza del rettilineo di partenza e "L" è la lunghezza del circuito.

Dimensioni di B e L minore di 1.100 Da 1.100 a 1.500 maggiore di 1500

Minore di 8,75 24 24 28

Da 8,75 a 9,50 24 28 32

Maggiore di 9,50 28 32 32

4. Servizio box e segnalatori (1a e 2a categoria)

4.1 Zona box

La zona box e la zona segnalatori devono essere posizionata in modo visibile dai piloti.

Deve essere provvista di cartelli indicatori "VIETATO FUMARE".

All'uscita della zona deve essere prevista una postazione di Ufficiali di percorso.

4.2 Corsia box

La corsia box deve essere posizionata in corrispondenza del rettilineo di partenza e dotata di ingresso ed uscita che non interferiscano con la linea ideale di percorrenza della pista.

La corsia box e tutte le aree destinate ai meccanici dovranno essere recintate e dovranno prevedere un accesso diretto dal parco conduttori.

4.3 Zona segnalatori

La zona destinata ai segnalatori deve essere ubicata all'interno della zona box ed essere dotata di punti di alimentazione elettrica e supporti per i monitor di cronometraggio.

Qualora per la zona segnalatori non esista una piattaforma di segnalazione, deve essere realizzata una

barriera di protezione per i segnalatori realizzata con i dispositivi di cui al punto 2.4.

5. Zona di arrivo

5.1 Linea di arrivo

La linea di arrivo deve essere indicata con una linea di 10 ÷ 15 cm. di colore bianco realizzata con vernice anti derapante in corrispondenza della cabina cronometraggio e nei suoi pressi deve essere posizionato un contagiri e da un orologio di dimensioni idonee.

5.2 Cabina di cronometraggio

In corrispondenza della linea di arrivo deve essere realizzata una postazione per i cronometristi in grado di ospitare almeno 4 persone.

La postazione deve essere un locale chiuso o comunque protetto dalle intemperie in modo da permettere ai cronometristi di lavorare con qualsiasi situazione meteorologica.

La postazione dei cronometristi deve essere dotata di energia elettrica per il collegamento dei computer e/o di altre attrezzature.

5.3 Zona podio

La zona podio deve essere prevista presso la zona di arrivo e adiacente al parco chiuso.

Deve essere protetta da barriere che impediscano l'ingresso ai non aventi diritto.

Deve avere dimensioni idonee ad ospitare giornalisti, fotografi ecc.

5.4 Parco chiuso

Il parco chiuso deve essere posizionato in modo da essere facilmente raggiungibile dai piloti dopo la fine della competizione per gli eventuali controlli ed avere una superficie in grado di ospitare almeno il doppio del numero massimo di moto previste sulla griglia di partenza.

Esso deve essere completamente recintato e controllato costantemente per impedire l'ingresso ai non aventi diritto. Deve essere provvisto di cartelli indicatori "VIETATO FUMARE".

6. Parco conduttori

Il parco conduttori deve avere un'ampiezza idonea ad ospitare un numero di mezzi di trasporto in relazione al livello delle manifestazioni che si intendono organizzare, con un minimo di mq. 2000.

Deve essere completamente recintato e presidiato durante le manifestazioni da un servizio di vigilanza atto ad impedire l'ingresso ai non autorizzati (in ogni caso deve essere separato dalle zone riservate al pubblico).

La superficie deve essere pianeggiante e comunque idonea a garantire ai mezzi di trasporto dei conduttori di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica.

La sua posizione ed ubicazione deve altresì permettere che i conduttori possano allontanarsi dall'impianto in qualsiasi momento.

All'interno del parco conduttori devono essere ricavate le seguenti installazioni:

- servizi igienici (almeno 2 WC di tipo permanente);
- locale per le operazioni preliminari e per le verifiche tecniche dotato di una bilancia;
- area per prova fonometrica;
- segnaletica per una rapida individuazione delle varie zone e servizi, individuati nella planimetria con appositi simboli;
- un tabellone su cui affiggere la documentazione prevista di almeno 2 metri x 1 metro;
- un numero sufficiente di estintori e/o dispositivi antincendio;
- un numero sufficiente di contenitori per rifiuti;
- un numero adeguato di prese elettriche;
- un numero adeguato di prese idriche;
- un numero sufficiente di cartelli indicatori "VIETATO FUMARE" nelle zone previste.

7. Uffici ed installazioni

Gli impianti devono essere dotati dei seguenti locali:

- Locale chiuso per la Segreteria, per Direzione manifestazione e per i Commissari della S.d.A .UISP: funzionale ed accessibile direttamente dalla pista. Esso deve essere arredato ed attrezzato in relazione al livello di manifestazioni che si dovranno svolgere.
- Locale per infermeria e pronto soccorso (solo 1a e 2a Categoria.): sufficientemente attrezzato, secondo il Codice sanitario della SdA UISP e le normative vigenti, direttamente accessibile dalla pista.
Tale locale deve essere idoneo anche ad un eventuale prelievo antidoping.
- Cabina di cronometraggio: funzionale, protetta dalle intemperie e dal rumore.
Essa deve essere inaccessibile agli estranei ed avere la capacità di ospitare un numero di persone rispondente al livello delle manifestazioni che si intende organizzare.
- Locale per lo speaker dotato di impianto di diffusione acustica e comandato da microfono(anche provvisorio) realizzato in modo da coprire l'intero impianto sportivo.
- Sala stampa (solo 1a Categoria.): funzionale protetta dalle intemperie e dal rumore ,inaccessibile agli estranei e dotata di attrezzature atte a facilitare il compito dei giornalisti.

- Locale per le riunioni degli Ufficiali di manifestazione e della Giuria. (solo 1a e 2a Categoria.): protetta dalle intemperie e dal rumore, inaccessibile agli estranei. In tale locale deve essere affissa una planimetria dell'impianto.
- Locale riservato ai VIP e zona ospitalità (solo 1a Categoria.):
- Locale "welcom point" ubicato all'ingresso dell'impianto (solo 1a Categoria.)

Tali strutture devono essere dotate di autonomi servizi igienici (complessivamente almeno 2 WC di tipo permanente) in perfetta efficienza e decoro.

8. Zone per il pubblico

Le zone per il pubblico dovranno, in ogni caso, essere dislocate al di fuori del perimetro esterno della pista e separate da quest'ultima con apposite ed idonee e solide protezioni.

Esse devono avere un'ampiezza idonea ad ospitare ad ospitare il numero di spettatori preventivato in maniera confortevole e dovranno essere dotate di servizi igienici (anche di tipo provvisorio da installare solo quando è prevista la presenza di pubblico) ed eventualmente di punti di ristoro in relazione al livello della categoria dell'impianto e del tipo di manifestazioni che si intende organizzare.

In relazione al numero di spettatori previsto, dovranno essere reperite delle aree da adibire a parcheggio la cui superficie deve essere idonea a garantire ai mezzi di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica e di allontanarsi dall'impianto in qualsiasi momento.

Un impianto di diffusione acustica ad uso del pubblico (possibilmente separato da quello del paddock) deve essere presente in modo da coprire l'intero circuito.

In tutte le manifestazioni deve essere previsto un adeguato sistema di soccorso medico e di antincendio, equipaggiato con idonee attrezzature per gli interventi del caso

9. Categorie – impianti permanenti

9.1 Impianti di 1a Categoria - caratteristiche:

- numero di partenti: 32;
- lunghezza minima del tracciato: 1.600 metri;
- superficie minima del parco conduttori: 10.000 mq;
- superficie minima per parcheggio pubblico: 10.000 mq;
- superficie minima parco chiuso recintato: 50 mq;
- presenza di almeno 15 WC e 6 docce nel parco conduttori (10 WC e 4 docce possono essere di tipo provvisorio da installare per le sole manifestazioni più importanti)
- locale permanente per la Direzione della manifestazione;
- locale permanente per i Cronometristi;
- locale permanente per Segreteria, Commissari, Giuria, Stampa;
- presenza di almeno 4 WC nell'area Direzione manifestazione;
- presenza di un'area di almeno 2000 mq da destinare a zona ospitalità per gli sponsor dotata dei servizi necessari;
- presenza di una struttura ad uso bar/tavola calda/ristorante;
- presenza di impianto permanente di diffusione sonora;
- presenza di adeguati impianti elettrici, idrici, ecc.

9.2 Impianti di 2a Categoria - caratteristiche:

- numero minimo di partenti: 28;
- lunghezza minima del tracciato: 1.200 metri;
- superficie minima del parco conduttori: 6.000 mq;
- superficie minima per parcheggio pubblico: 6.000 mq;
- superficie minima parco chiuso recintato: 40 mq;
- presenza di almeno 10 WC e 4 docce nel parco conduttori (6 WC e le docce possono essere di tipo provvisorio da installare per le manifestazioni più importanti)
- locale permanente per la Direzione della manifestazione;
- locale permanente per i Cronometristi;
- locale permanente per Segreteria, Commissari;
- presenza di almeno 2 WC nell'area Direzione manifestazione;
- presenza di impianto permanente di diffusione sonora;
- presenza di adeguati impianti elettrici, idrici, ecc.

10. Impianti provvisori

La pista deve avere le stesse caratteristiche tecniche di una pista permanente con le seguenti variazioni:

10.1 Dimensioni pista

La lunghezza della pista deve essere compresa tra 600 e 1500 metri.

La misurazione deve essere effettuata lungo la linea centrale del tracciato.

La larghezza minima della pista deve essere di:

- almeno 6 m per la parte asfaltata e possibilmente costante;

- almeno 5 m per la parte sterrata e possibilmente costante.

La pista percorribile deve essere delimitata da entrambi i lati da una striscia di 10 ÷ 15 cm. di colore bianco o giallo realizzata con vernice anti derapante.

Qualora ciò non fosse possibile, il bordo pista potrà essere indicato con cordoli mobili, dissuasori stradali, tubi flessibili in gomma etc.

Per la delimitazione del bordo pista è vietato l'uso di funi, corde e presse di paglia o altri tipi di barriere assorbenti gli urti.

Il tracciato non deve presentare ostacoli che comportino improvviso restringimento del percorso e gli allargamenti ed i restringimenti della pista devono avvenire secondo il rapporto minimo di 1 metro ogni 20 per i restringimenti e di 1 metro ogni 10 per gli allargamenti.

10.2 Rettilineo di partenza

Il rettilineo di partenza, deve avere una lunghezza minima di 60 metri e una larghezza minima di 7 metri. Tale larghezza non dovrà diminuire fino alla fine della 1a curva, salvo le tolleranze previste.

10.3 Zona segnalatori e parco meccanici

Le zone riservate ai meccanici ed ai segnalatori devono essere debitamente recintate. E' assolutamente vietata la libera circolazione dei meccanici e dei segnalatori in pista.

10.4 Numero di partenti

Per gli impianti provvisori il numero di partenti non può essere mai superiore a 24 e viene determinato in funzione della lunghezza della pista secondo la seguente tabella dove: "B" è la larghezza del rettilineo di partenza e "L" è la lunghezza del circuito.

Dimensioni di B e L Minore di 800 Da 800 a 1.100 Maggiore di 1100

Minore di 8,25 16 16 20

Da 8,25 a 9,50 16 20 24

Maggiore di 9,50 20 24 24

11. Impianti per allenamenti

Gli impianti per allenamenti sono destinati ad attività non competitive quali allenamento, scuola ecc.

Qualora le caratteristiche di sicurezza lo consentano, essi possono ospitare competizioni di club, di fine corso e non titolate di valenza territoriale con partenza in griglia.

Tale possibilità deve essere chiaramente indicata nell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

La pista deve avere le stesse caratteristiche tecniche di una pista permanente con le seguenti variazioni:

11.1 Dimensioni pista

La lunghezza della pista dovrà essere di almeno 600 metri

La larghezza della pista deve essere di almeno 6,00 m per la parte asfaltata e di 5,00 mt per la parte sterrata e deve essere possibilmente costante.

La presenza della parte sterrata è consigliata ma non obbligatoria

Eventuali restringimenti devono avvenire gradualmente.

11.2 Numero di piloti ammessi contemporaneamente in pista

Il numero massimo dei piloti ammessi contemporaneamente in pista è determinato in funzione della lunghezza della pista secondo la seguente tabella:

Lunghezza pista in metri

minore di 800 da 800 a 1100 maggiore di 1100

16 20 24

11.3 Competizioni

Qualora sul tracciato siano ammesse anche le competizioni, esse saranno regolate, dalle norme previste per gli impianti provvisori

Sezione Velocità

1. Generalità

1.1 Oggetto e scopi

Le presenti norme fissano i requisiti che deve possedere un impianto per corse di velocità per ottenere l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

2. Gradi di idoneità

2.1 Idoneità Impianto

I gradi vengono stabiliti in sede di sopralluogo e sono concessi in funzione delle caratteristiche

geometriche del circuito ed in funzione delle prestazioni e della tipologia dei mezzi ai quali è riferito. Uno stesso circuito può avere, a sua richiesta, anche idoneità contemplanti due o tutti e tre i livelli di idoneità.

I gradi di Conformità sono i seguenti :

Grado 1A:

Abilita allo svolgimento di competizioni con motocicli di tutte le classi.

Grado 1B:

Abilita allo svolgimento di competizioni con motocicli delle seguenti classi: Superstock 600, Naked 650, 125GP, sidecar ed a quelle rientranti nel Grado C.

Grado 1C:

Abilita allo svolgimento di competizioni con motocicli delle seguenti classi: 125SP, Moto Storiche, Moto Classiche.

3. Caratteristiche

3.1 Strade di accesso

La strada di accesso all'impianto deve essere idonea ad assicurare sia il transito dei mezzi di soccorso ed emergenza, sia il passaggio dei più moderni mobile home ed autotreni.

Essa deve essere idonea a garantire ai mezzi di trasporto di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica e di allontanarsi in qualsiasi momento.

Dovranno essere installati cartelli indicatori che portano al circuito dagli incroci stradali più importanti.

3.2 Lunghezza pista

La lunghezza minima della pista deve essere di:

3.5 Km per impianti di **1A** Categoria;

2,5 Km per impianti di **1B** Categoria;

1,5 Km per impianti di **1C** Categoria.

La lunghezza del circuito non dovrà superare in ogni caso i 8 Km.

3.3 Larghezza pista

La larghezza minima di una pista è di 9 m.

Se la pista si allarga o si restringe la variazione di larghezza deve avvenire in maniera graduale nella proporzione di:

- 1 m ogni 25 m per gli allargamenti;

- 1 m ogni 45 m per i restringimenti.

3.4 Profilo Longitudinale

Le pendenze longitudinali massime ammesse sono:

13 % in salita

10 % in discesa

Ogni cambiamento di pendenza concava o convessa deve essere oggetto di un raccordo altimetrico costituito da un arco di cerchio il cui raggio tenga conto della velocità nel punto in esame per non pregiudicare la distanza di visibilità d'arresto.

3.5 Pendenza

Si intende per pendenza l'inclinazione trasversale della pista, misurata perpendicolarmente all'asse geometrico della pista stessa.

La pendenza in rettilineo può essere unilaterale o a tetto ed il suo valore è il minimo necessario per assicurare un buon deflusso delle acque meteoriche.

La pendenza in curva è invece unilaterale ed è funzione del raggio di curvatura con un valore massimo del 10%.

Fanno eccezione le piste permanenti di alta velocità che possono avere anche pendenze superiori.

Ogni variazione di pendenza ha bisogno di uno studio accurato per assicurare un buon smaltimento delle acque meteoriche e per impedire una brusca variazione dell'accelerazione trasversale non compensata della pendenza.

4. Banchine e zone di fuga

4.1 Definizione e scopi

Le banchine (e all'esterno delle curve le zone di fuga) costituiscono le parti esterne del profilo trasversale della pista. Contribuiscono ad aumentare la sicurezza poiché migliorano la visibilità e l'utilizzazione della pista su tutta la sua larghezza.

La larghezza minima delle banchine è di 1.5 m. Tale valore può essere ridotto ad 1 m. nei rettilinei in cui la traiettoria di percorrenza ideale della pista non sia tangente al bordo della pista sul lato dove viene effettuata la riduzione.

4.2 Caratteristiche

Le banchine e le zone di fuga devono essere libere da qualsiasi detrito o pietre e devono essere possibilmente seminate ad erba o asfaltate.

Il limite della banchina verso la pista deve avere la stessa quota del bordo pista (o del cordolo) e la sua superficie deve essere il più possibile piana.

4.3 Letti di ghiaia

La superficie dei letti di ghiaia deve essere completamente piatta senza ondulazioni e complanare con il resto dell'area costituente la zona di fuga.

Per mantenere l'efficacia del letto di ghiaia, esso deve essere arato e successivamente livellato prima di ogni manifestazione e comunque quando superi un certo grado di compattamento.

La ghiaia deve essere a grani tondi e scevra di pietre.

Tra il bordo della pista ed il letto di ghiaia è buona norma lasciare una banchina della larghezza di almeno 1 m. per evitare che la ghiaia invada la pista

5. Smaltimento delle acque superficiali

Fognature e drenaggi devono garantire il rapido smaltimento delle acque piovane dalla pista e dal terreno laterale.

Nel calcolare le precipitazioni (intensità e durata della pioggia) bisogna tener conto delle caratteristiche locali.

Pozzetti e caditoie vanno di norma posizionati alle spalle della prima linea di protezione e nel caso in cui fosse indispensabile il loro posizionamento tra esse ed il bordo pista, bisognerà fare in modo che le suddette non provochino rigonfiamenti sulla superficie delle banchine e delle zone di fuga e soprattutto che non presentino spigoli vivi scoperti.

Detti manufatti, coperti con rete metallica a maglie piccole, vanno realizzati in modo tale da non interrompere la normale superficie delle banchine e delle zone di fuga.

Soluzioni diverse sono ammesse solo dopo aver ricevuto parere positivo dalla UISP SdA Motorismo regionale.

6. Opere accessorie di protezione

6.1 Accessori

Opere accessorie di protezione devono essere usate permanentemente o provvisoriamente a protezione di ostacoli che per la loro rigidità possono costituire un pericolo per i piloti che fuoriescono dalla pista.

Esse devono essere poste in opera direttamente contro l'ostacolo rigido senza spazio tra di gli elementi costitutivi la barriera di protezione e tra la barriera e l'ostacolo da proteggere.

Deve essere disponibile ad ogni evento non solo la quantità di materiale sufficiente a coprire tutti gli ostacoli presenti ma anche uno stock di sistemi in grado di coprire almeno 100 m di ostacolo.

6.2 Tipologia

Sono omologati i seguenti sistemi:

TIPO A) Airfence Type IS, Airfence Type IIS, Airfence Bike, Alpina Air-Module, Alpina,Air-Module AA, Alpina Superdefender, Alpina Superdefender 2, PKS Modelle 1 Recticel,Safeguard Barrier 1, Recticel Safeguard RR, Bridgestone Module 1000 e 1300, SPM,AirPADS, SPM Energy Absorber Type A, Trackcare Inflatable Barrier, Trackcare Hi-Lite

TIPO B) Airfence Type I, Airfence Bike B, Alpina Defender Barrier, Reticel Safeguard,Barrier 2

TIPO C) Balle di paglia inserite in involucro resistente al fuoco, Alpina Synthetic Bales,Filling Italian Protection System (ONDA 27/33 E 20/26), PKS Modelle 5,Balle di schiuma sintetica omologate, Reticel Safeguard Barrier 3 e 4

TIPO D)

Eventuali altri tipi di barriere che dovessero essere omologati dalla L.M dopo l'entrata in vigore delle presenti norme, sono da considerare automaticamente riportate nel presente paragrafo.

7. Segnaletica

7.1 Pannelli di distanza

Le curve devono essere segnalate da pannelli piazzati ad intervalli di 50 m a partire dall'inizio della curva geometrica indietro fino al di là del punto di decelerazione.

Le dimensioni minime dei pannelli (Larghezza x Altezza) devono essere:

- pannelli verticali 55 x 156 cm
- pannelli orizzontali 160 x 64 cm

Le dimensioni minime delle cifre devono essere (Larghezza x Altezza) 30 x 40 cm e dovranno essere di colore nero o blu scuro su fondo bianco.

I pannelli devono essere visibili per i piloti che si trovino ad almeno 100 m dai pannelli stessi e da qualsiasi punto della pista essi si trovino.

Qualora i pannelli vengano installati davanti alla prima linea di protezione, essi dovranno essere realizzati con materiali estremamente morbidi e non infiammabili (per. Es poliestere).

I pannelli possono essere integrati da strisce bianche dipinte sulle banchine (perpendicolarmente al bordo

pista) e sulla prima linea di protezione

7.2 Luci di segnalazione

Tutte le luci di segnalazione posizionate sui vari punti del percorso dovranno essere ben visibili e, per evitare i riflessi del sole, dovranno essere coperte nella parte superiore.

7.2.1 Luci di partenza

Il semaforo di partenza dovrà prevedere due luci: rossa e gialla.

Per il funzionamento sono possibili le seguenti combinazioni:

- luce rossa
- luce gialla intermittente
- luce rossa + luce gialla intermittente

7.2.2 Luci rosse lungo la pista (facoltative)

Queste luci vengono accese dal Direttore di gara per segnalare l'interruzione della competizione.

Esse sono addizionali alle bandiere rosse dei commissari di percorso.

Nel caso in cui tali luci vengano installate dovranno essere almeno tre, la prima situata sulla linea di partenza, le altre ad intervalli regolari con la distanza tra due luci non eccedente i 1500 m.

Le luci devono essere ben visibili ed onde evitare riflessione del sole su di esse, devono essere coperte nella parte superiore.

7.2.3 Luci uscita box

Le luci di segnalazione poste sulla corsia di uscita dai box devono avere il colore rosso, il verde ed il blu lampeggiante.

Esse devono regolare l'ingresso in pista dei motocicli e devono essere sotto il costante controllo di un commissario.

7.2.4 Luci gialle lampeggianti

Ogni circuito nel quale si svolgono competizioni notturne deve essere dotato di luci gialle lampeggianti in corrispondenza di ogni postazione di commissari di percorso poste sotto il loro controllo e sotto quello della postazione seguente.

7.3 Segnaletica orizzontale

I bordi della pista devono essere chiaramente indicati con una linea continua di pittura bianca della larghezza di 10-15 cm lungo tutto il tracciato con l'eccezione della corsia di ingresso ed uscita dai box nei quali la striscia deve essere tratteggiata.

Sono vietate strisce direzionali lungo l'asse della pista.

La vernice che viene utilizzata per la delimitazione del bordo pista, la griglia di partenza ed ogni altra segnalazione sull'asfalto deve essere di tipo antiderapante omologato.

7.4 Ingressi in pista

Le interruzioni nella prima linea di protezione che vengono realizzate per permettere l'ingresso in pista ai mezzi di soccorso, commissari ecc. devono essere segnalate mediante la colorazione in verde a strisce oblique bianche della parte terminale della barriera (o delle protezioni su di essa) che precede l'accesso per una lunghezza di almeno 2 m o con un segno di colore arancione fluorescente dipinto sulla prima linea di protezione o sulle protezioni addizionali.

8. Zona di partenza - box - parco conduttori

8.1 Descrizione

La zona di partenza, box e piattaforma di segnalazione dovrà essere ubicata lungo un rettilineo o una curva di raggio molto ampio che sia assimilabile ad un rettilineo e goda della più ampia visibilità.

8.2 Rettilineo di partenza

8.2.1 Il rettilineo di partenza dovrà essere lungo:

almeno 250 m per impianti di 1a Categoria;
almeno 200 m per impianti di 2a Categoria;
almeno 150 m per impianti di 3a Categoria.

8.2.2 La linea di partenza deve essere posizionata dalla prima curva ad una distanza di:

almeno 200 m per impianti di 1a Categoria;
almeno 140 m per impianti di 2a Categoria;
almeno 80 m per impianti di 3a Categoria.

e non deve necessariamente coincidere con quella di arrivo.

8.2.3 La larghezza minima in corrispondenza della griglia è di:

12 m per impianti di 1a Categoria;

10 m per impianti di 2a Categoria;

9 m per impianti di 3a Categoria.

Tale larghezza deve rimanere costante almeno per:

250 m per la 1a Categoria; 200 m. per la 2a Categoria 150 m per la 3a Categoria. o almeno fino alla fine della prima curva.

8.3 Griglia di partenza

La griglia di partenza varia in funzione della larghezza del rettilineo di partenza ed in funzione del tipo di moto che si utilizzano.

Essa verrà indicata con una simbologia dipendente dal tipo di moto ma comunque sempre realizzata con vernice anti derapante di tipo omologato.

8.3.1 Motocicli e sidecars

La posizione di ogni motociclo deve essere indicata con un tratto di vernice bianca dello spessore di 8 cm e della lunghezza di 80 cm con due risvolti laterali sempre dello spessore e della lunghezza di 40 cm.

Deve essere inoltre indicato il numero che individua la posizione di partenza.

I motocicli saranno disposti come nella figure 1.a e 1.b e, in funzione della larghezza della pista nel rettilineo di partenza, la griglia avrà la seguente configurazione:

Per $L > 10.5$ m 4 – 4 – 4 – 4

Per $L < 10.5$ m 4 – 3 – 4 – 3

I sidecars saranno disposti come nella e, in funzione della larghezza della pista nel rettilineo di partenza, la griglia avrà la seguente configurazione:

Per $L > 10.5$ m 3 – 2 – 3 – 2

Per $L < 10.5$ m 2 – 2 – 2 – 2

La posizione della pole position è determinata in funzione del verso della prima curva dopo la partenza posizionando la pole sulla destra se la curva è sinistra e sulla sinistra se la curva è destra.

8.3.2 – endurance

I motocicli vanno posizionati sul lato della piattaforma di segnalazione, distanziati di almeno 2 m ed inclinati di 45° rispetto all'asse della pista con i piloti posizionati sul lato opposto ognuno di fronte al proprio motociclo

La posizione del pilota viene indicata con un cerchio di vernice bianca anti derapante del diametro di 100 cm e dello spessore di 8 cm.

8.4 Corsia box (facoltativa per circuiti di 3a categoria)

8.4.1 Corsia

La corsia box dovrà avere una larghezza minima di 12 m per impianti di 1a categoria e di 10m. per impianti di 2a categoria.

Essa potrà avere una pendenza longitudinale massima dell'1% ed una pendenza trasversale non maggiore di quella necessaria per lo smaltimento dell'acqua piovana.

Essa dovrà essere pavimentata con materiale avente le stesse caratteristiche di quello utilizzato per la pista tranne che nella corsia di lavoro adiacente all'ingresso dei box che dovrà essere pavimentata con un materiale resistente al carburante.

8.4.2 Corsia di decelerazione

La corsia di decelerazione ha la funzione di permettere un agevole rallentamento alle moto che rientrano ai box.

Essa dovrà essere ubicata in modo tale da non creare interferenza tra i piloti che la percorrono e quelli che percorrono la pista. Il collegamento tra essa e la pista dovrà essere realizzato in maniera tale che non vi siano discontinuità né in senso planimetrico né in senso altimetrico né dal punto di vista del trattamento superficiale.

Un cartello con il limite di velocità di 60 Km/h dovrà essere installato su entrambe i lati della corsia sul terreno ed un striscia bianca deve essere disegnata nella corsia.

La posizione della striscia e dei cartelli verrà determinata in sede d'ispezione in funzione della velocità d'ingresso alla corsia di decelerazione e della lunghezza della stessa.

8.4.3 Corsia di accelerazione

La corsia di accelerazione ha la funzione di permettere alle moto che entrano in pista di raggiungere una velocità compatibile con quella delle moto che percorrono la pista nel punto ideale di congiunzione.

Essa dovrà essere comunque ubicata in modo tale da non creare interferenza tra i piloti in uscita e quelli che percorrono la pista.

L'uscita deve essere controllata da un semaforo posto sotto il controllo di un commissario di gara.

In corrispondenza del semaforo, su entrambe i lati della corsia e sul terreno dovrà essere installato un cartello che indichi la fine del limite di velocità di 60 Km/h ed una striscia bianca dovrà essere disegnata nella corsia.

8.5 Piattaforma di segnalazione (facoltativa per impianti di 3a categoria)

- Tra la corsia box e la pista deve essere realizzata una piattaforma di segnalazione in c.l.a. avente le seguenti caratteristiche:
- lunghezza tale da iniziare 25 m prima del primo box e finire 25 m dopo l'ultimo;
- larghezza 1.2 m;
- piano della piattaforma +35 cm rispetto alla quota della corsia box;
- muretto verso la pista alto almeno 1,00 m (rispetto al piano del terreno) e spesso 25 cm;
- barriera di protezione verso la corsia box di altezza 80 cm con aperture della larghezza di 80 cm poste ad un intervallo massimo di 25 m;
- presenza di una apertura interessante l'intera struttura e munita di chiusura scorrevole saldamente ancorata al muro, della larghezza di almeno 2 m e posta in corrispondenza della linea di partenza/arrivo;
- presenza ad una distanza compresa tra 30 e 50 m dopo la linea di partenza di una piattaforma circondata da parapetto e rialzata almeno 1 m rispetto alla sommità del muretto, dalla quale si possa osservare tutta la griglia di partenza.

8.6 Box

I box dovranno essere ubicati tra la corsia box ed il parco conduttori ed avere un accesso carrabile sia verso la corsia che verso in parco conduttori.

Essi dovranno essere dotati di almeno una porta pedonale con maniglione antipanico che può anche essere ricavata all'interno della porta carrabile.

8.6.1 Consistenza box

Il loro numero e la loro dimensione minima è il seguente:

Impianti di 1a Categoria

- numero 40
- superficie minima 30 mq.
- dimensioni minime 6 x 5 m.

Impianti di 2a Categoria

- numero 30
- superficie minima 30 mq
- dimensioni minime 6 x 5 m.

Impianti di 3a Categoria

- numero 20
- superficie minima 20 mq.
- dimensioni minime 5 x 4 m.

Per gli impianti di 3a Categoria, in via provvisoria e dietro l'autorizzazione della UISP SdA Motorismo regionale, i box possono essere sostituiti con strutture precarie da utilizzare solo durante il corso delle manifestazioni ed essere di numero inferiore al minimo previsto.

8.6.2 Dotazione

Nei box dovranno essere presenti le seguenti dotazioni:

- elettricità e forza motrice
- acqua
- set di equipaggiamento antincendio
- set per la pulizia per olio e benzina
- servizio igienico (solo per i circuiti di 1a categoria)

8.7 Parco chiuso

Un luogo adatto, sito tra la pista ed il parco conduttori è riservato al parco chiuso la cui superficie deve essere di:

almeno 300 mq per impianti di 1a Categoria;

almeno 200 mq per impianti di 2a Categoria;

almeno 100 mq per impianti di 3a Categoria.

Detto parco deve essere solidamente recintato e dotato di un unico accesso costantemente vigilato.

8.8 Parco conduttori

Il parco conduttori deve essere completamente chiuso al pubblico 24 ore su 24 dall'inizio delle prove fino all'indomani della corsa.

La sua superficie deve permettere la circolazione di mezzi pesanti.

La disposizione delle corsie di circolazione, delle superfici vietate e delle superfici a parcheggio deve assicurare una razionale distribuzione dei veicoli nel parco conduttori

I veicoli (Autocarri, caravan, motor home) devono essere posizionati in modo da permettere lo scarico delle acque reflue nel sistema fognaria con collegamenti che evitino che le stesse vengano a contatto con l'ambiente esterno.

Se il parco conduttori è posizionato all'interno del circuito, la sua raggiungibilità deve essere assicurata da un ponte o da un tunnel con almeno 4.5 m di altezza utile, agibile 24 ore su 24.

E' ammesso il frazionamento della superficie totale richiesta per ciascuna categoria in più aree a condizione che una parte sostanziale dell'area totale sia immediatamente a ridosso dei box e che da tutte le varie zone nelle quali viene suddiviso il parco conduttori sia agevolmente raggiungibile la pista.

8.8.1 – dimensioni

Le dimensioni minime richieste per il parco conduttori sono le seguenti:

- Impianti di 1a Categoria 30.000 mq
- Impianti di 2a Categoria 20.000 mq
- Impianti di 3a Categoria 10.000 mq

Le superfici sopra individuate potrebbero rivelarsi insufficienti per particolari eventi che prevedano più classi e/o un notevole numero di partecipanti. In questo caso è possibile reperire e destinare a parco conduttori anche aree limitrofe che normalmente non vengono utilizzate a tale scopo.

8.8.2 – dotazioni

La dotazione minima del parco conduttori sono le seguenti:

Impianti di 1a Categoria

- n. 30 WC (20U + 10 D)
- n. 12 docce (9U+3D) con acqua calda
- n. 30 rubinetti con acqua potabile con disponibilità di 30 lt/giorno per persona
- n. 240 prese di energia elettrica (sia da 220V che da 380V) omogeneamente distribuite sulla superficie del parco conduttori e poste in scatole a norma

Impianti di 2a Categoria

- n. 18 WC (12U + 6D)
- n. 8 docce (6U+2D) con acqua calda
- n. 20 rubinetti con acqua potabile con disponibilità di 30 lt/giorno per persona
- n. 160 prese di energia elettrica (sia da 220V che da 380V) omogeneamente distribuite sulla superficie del parco conduttori e poste in scatole a norma

Impianti di 3a Categoria

- n. 8 WC (6U + 2D)
- n. 4 docce (3U+1D) con acqua calda
- n. 10 rubinetti con acqua potabile con disponibilità di 30 lt/giorno per persona
- n. 60 prese di energia elettrica (sia da 220V che da 380V) omogeneamente distribuite sulla superficie del parco conduttori e poste in scatole a norma.

8.9 Area verifiche

All'interno o vicino al parco conduttori deve essere individuata una zona riservata ai commissari nella quale effettuare le verifiche amministrative e tecniche.

Essa deve avere le seguenti caratteristiche:

- superficie piana di almeno 100 mq per i Impianti di 1a e 2a Categoria, 60 mq per quelli di 3ª Categoria
- deve essere recintata e coperta
- deve essere dotata di un apparecchio per la pesatura
- il suo accesso deve essere strettamente controllato

Al limite della zona deve essere installato un tabellone della superficie di almeno 3 mq per impianti di 1a e 2a categoria e 2 mq per quelli di 3a categoria, protetto dalle intemperie, sul quale affiggere i fogli dei comunicati ufficiali.

Il tabellone deve essere posizionato in maniera tale da essere perfettamente visibile a tutti gli interessati.

9. Direzione manifestazione

9.1 Centro di controllo della manifestazione

Il Centro di Controllo della manifestazione è il centro di sorveglianza e direzione della stessa.

Esso deve essere ubicato in prossimità della linea di partenza/arrivo e deve avere una uscita indipendente sulla pista o sulla corsia box.

L'ingresso in questa area deve essere strettamente riservato al personale autorizzato.

Nel Centro di Controllo della manifestazione devono essere previste le seguenti strumentazioni:

- telefono collegato con la rete della pista e la rete esterna urbana ed interurbana (facoltativo per la 3a Categoria.);
- radio ricetrasmittente collegata con la rete interna di servizio;
- uno o più apparecchi televisivi collegati con i canali esterni (1a e 2a Categoria);
- monitor e videoregistratori dell'impianto televisivo a circuito chiuso (1a e 2a Categoria);
- controllo delle luci disposte lungo il circuito.

Il Centro di Controllo della manifestazione deve conoscere ogni dettaglio del circuito, l'esatto posizionamento dei posti di controllo, dei veicoli di emergenza, delle ambulanze e dei punti di soccorso.

Dal Centro di Controllo della manifestazione saranno pertanto gestite le seguenti funzioni;

- telecomunicazione con tutti i posti di controllo;
- disposizione dei veicoli d'emergenza;
- disposizione delle ambulanze;
- collegamenti con il centro medico;
- collegamenti con il Direttore di manifestazione.

9.2 Posti di controllo lungo il circuito

9.2.1 Numero ed ubicazione

Il numero e l'ubicazione dei posti di controllo lungo il circuito sono in funzione delle caratteristiche plano-altimetriche dello stesso e dovranno essere ubicati in modo tale che:

- nessuna parte della pista, delle banchine e delle zone di fuga possa sfuggire all'osservazione degli addetti ai posti di controllo;
- ogni posto sia in contatto visivo con il successivo;
- la distanza tra i posti di controllo non può superare i 300 m;
- ogni posto di controllo dovrà poter comunicare con la direzione della manifestazione;
- tutti i posti di controllo dovranno essere segnalati con un cartello numerato progressivamente;
- il primo posto dopo la linea di partenza avrà il N. 1, il secondo il N. 2 e così via;
- tutti i posti devono essere ubicati in prossimità di una apertura nel sistema di barriere e protezioni;

9.2.2 Protezioni

I posti di controllo devono:

- avere un pavimento solido;
- proteggere gli ufficiali di percorso e gli equipaggiamento dalle intemperie;
- essere protetti in caso di una possibile fuoriuscita di un motociclo o veicolo dal tracciato;
- essere ubicati in modo tale che il personale non si trovi mai costretto ad operare senza protezione in caso d'incendio.

9.2.3 - Attrezzature

Per ciascun posto bisognerà prevedere:

- telefono collegato con la direzione manifestazione e/o il centro di controllo;
- serie di bandiere ufficiali (verde, gialla, blu, bianca, rossa, gialla con strisce rosse, nera con disco arancio di diametro 40 cm.);
- 2 scope rigide e delle pale;
- un recipiente da 15 l. e due da 4 l. pieni di carbonato di calcio o prodotto simile in grado di assorbire olio;
- due estintori da 6 Kg;
- un estintore da 1 l. di "AFFF foam spray unit";
- se la distanza tra due postazioni supera i 200 m dovrà essere posizionato a metà strada tra i due un estintore senza sorveglianza;
- cinghie per il sollevamento delle moto;
- stock di elementi di protezione aggiuntiva del tipo C;
- per le corse in notturna, le bandiere andranno sostituite da segnali riflettenti e le bandiere gialle da luci gialle lampeggianti.

9.3 Servizio di trasmissione

Il circuito dovrà essere in grado di comunicare con l'esterno e nel suo interno.

Normalmente sono da prevedere, in funzione della categoria del circuito i seguenti sistemi:

9.3.1 Telefonica

- collegamento con la rete urbana almeno dalla direzione manifestazione, dalla segreteria, dal locale giuria e dalla sala stampa (questi ultimi due se presenti);
- collegamento interno tra la direzione manifestazione, i posti di controllo ed il centro medico.

9.3.2 Radio

Interna collegante la direzione della manifestazione con gli ufficiali esecutivi, i capiposto dei posti di controllo ed il centro medico.

9.3.3 Televisione a circuito chiuso (solo 1a e 2a categoria)

L'impianto televisivo a circuito chiuso deve essere realizzato con le seguenti caratteristiche;

- il numero ed il posizionamento delle telecamere lungo il circuito deve essere tale da permettere di osservare ogni punto del tracciato così da poter seguire un pilota che percorre la pista in ogni momento senza zone d'ombra;
- è raccomandabile che le telecamere siano sia brandeggiabili e dotate di zoom;
- ogni telecamera deve essere collegata ad un proprio monitor situato all'interno del Centro di Controllo della manifestazione e ciascun monitor deve essere collegato ad un video registratore;
- il sistema deve essere in perfetta efficienza sin dall'inizio della manifestazione.

9.3.4 Fonico

- collegante direzione manifestazione e parco conduttori;
- coprente tutte le zone per il pubblico.

9.4 Locale cronometristi ed ufficio classifiche

Il locale cronometristi deve essere insonorizzato, abbastanza capiente per il livello delle competizioni previste sul tracciato ed avere una visibilità totale della zona di partenza e di tutto il rettilineo di arrivo. Le apparecchiature di cronometraggio, se fisse, devono garantire una rilevazione dei tempi sul giro fino al centesimo di secondo.

L'ufficio di calcolo deve essere organizzato in maniera tale da calcolare immediatamente i tempi di ogni pilota sul giro.

L'ufficio classifiche situato possibilmente in un ambiente attiguo al locale cronometraggio, deve disporre di computer e di fotocopiatrici.

9.5 Locale speaker (solo 1a e 2a categoria)

Separato ma adiacente al locale cronometraggio, deve essere previsto un locale per lo speaker completamente insonorizzato. In detto locale devono essere ubicati anche i servizi per diffondere le informazioni ed i comunicati ufficiali della manifestazione.

9.6 Locale giuria e segretario di manifestazione (solo 1a e 2a categoria)

Il locale per le riunioni della Giuria deve essere preferibilmente ubicato in prossimità della direzione di manifestazione.

Se lo spazio è sufficiente anche il segretario di manifestazione può installarsi in questo locale.

Il locale deve essere accessibile ai conduttori che, durante la manifestazione, desiderino porre domande o presentare reclami alla direzione di manifestazione o alla giuria.

Esso dovrà essere equipaggiato con:

- TV connessa con le reti nazionali;
- monitor collegato con il cronometraggio;
- telefono;
- tavolo e sedie per almeno 12 persone.

9.7 Podio (solo di 1a e 2a categoria)

Il podio deve essere visibile e protetto durante la cerimonia di premiazione installando una linea temporanea di protezione, abbastanza distante dal podio, così da permettere ad un buon numero di fotografi di lavorare efficientemente.

10. Installazioni per i media (solo di 1a e 2a Categoria)

10.1 Sala stampa

La sala stampa deve essere abbastanza capiente in funzione del livello di manifestazioni che si svolgono nel circuito ed essere possibilmente posizionata in modo che da essa si possa vedere la zona di partenza/arrivo.

Essa deve essere dotata di un buon impianto di riscaldamento e condizionamento.

La sala dovrà avere le caratteristiche e presentare le attrezzature che seguono.

10.1.1 Capacità

La sala stampa dovrà avere dimensioni tali da ospitare 150 giornalisti per impianti di 1a Categoria o 70 giornalisti per impianti di 2a Categoria.

Dovranno pertanto essere realizzati 200 (50) postazioni di lavoro costituite da tavolo e sedia.

Ogni tre postazioni di lavoro dovrà essere presente una presa di energia elettrica con adattatore multiplo.

10.1.2 Apparecchi TV

Nella sala dovranno essere posizionati un certo numero di apparecchi TV (dell'ordine di uno ogni 10 postazioni di lavoro) collegati con il circuito interno dell'impianto ed in grado di fornire tutte le informazioni riguardanti l'andamento della manifestazione ed in grado anche di ricevere i canali esterni.

E' auspicabile il posizionamento degli stessi a soffitto.

10.1.3 Telecomunicazioni

E' necessario riservare un'area per le comunicazioni telefoniche in una zona appartata e possibilmente insonorizzata, dotata di almeno 15 linee telefoniche per circuiti di 1a Categoria e 5 per circuiti di 2a Categoria, possibilmente con linee del tipo a fibra ottica per collegamenti internet veloci, e con almeno 12 telefax (4) con linea dedicata.

10.1.4 Fotocopiatrice

Occorre prevedere la presenza di 3 fotocopiatrici per circuiti di 1a Categoria ed 1 per circuiti di 2a Categoria con elevata velocità di copia ed eventualmente con possibilità di fascicolazione.

10.1.5 Reception (solo 1a categoria)

Deve essere prevista una reception situata nei pressi dell'ingresso principale alla sala stampa con funzioni di informazioni.

10.2 Televisione (obbligatori solo per 1a categoria)

Devono essere previsti almeno 12 postazioni per commentatori TV aventi le seguenti caratteristiche:

- diretta ed ampia visuale sulla pista all'altezza della linea di partenza/arrivo;
- possibilità di ospitare comodamente almeno due persone;
- presenza di almeno due monitor di cui uno collegato con il riepilogo dei tempi e delle posizioni giro dopo giro;
- collegamento simultaneo con il servizio informazioni per la stampa
- diretta informazione (per mezzo di telefono e/o radio) di tutte le notizie che arrivano dalla corsia box, dal paddock e del centro medico riguardanti ogni aspetto della competizione.

11. Ufficio addetto stampa (solo 1a categoria)

In adiacenza alla sala stampa deve essere previsto un locale per l'addetto stampa equipaggiato con:

- scrivania con relativa poltroncina e cassetiera con chiave;
- armadio con chiave;
- un tavolo di dimensioni almeno 8 x 1 m;
- una linea telefonica diretta con collegamento internet;
- un telefax con linea dedicata;
- collegamento via cavo con la postazione dei cronometristi;
- un set di monitor TV collegati sia con il circuito interno che con l'esterno;
- una fotocopiatrice.

12. Attrezzature di soccorso

12.1 Servizio Medico

Ad ogni manifestazione deve essere presente un proprio servizio medico con alla testa un capo-medico responsabile che agisce sotto l'autorità del Direttore della manifestazione.

Negli impianti di 1a e 2a Categoria dovrà essere previsto anche un locale chiuso avente le funzioni di struttura sanitaria di pronto soccorso con la possibilità di atterraggio nelle sue adiacenze di una eliambulanza.

Sono obbligatorie un numero congruo di autoambulanze e relativo personale di servizio.

12.2 Servizio antincendio

Sulla pista, nei box, nel parco conduttori ed in ogni luogo ove previsto anche dal piano di sicurezza, deve essere organizzato un idoneo servizio antincendio, conforme alle normative di Legge vigenti in materia.

Ogni posto di sorveglianza lungo la pista deve essere equipaggiato con estintori e si raccomanda di installare lungo la pista estintori supplementari senza operatore.

Ogni box dovrà essere dotato di almeno un estintore portatile della capacità di 5 Kg.

Nel parco conduttori dovrà essere predisposto un numero sufficiente di estintori portatili e la zona deve essere facilmente accessibile ai mezzi di soccorso antincendio.

Nella scelta delle sostanze e dei mezzi antincendio, sono da tenere in considerazione l'efficacia, la rapidità, l'assenza di residui scivolosi e la minima influenza sulla visibilità.

Il numero, o la tipologia e l'ubicazione dei mezzi antincendio deve essere conforme alle norme vigenti in

materia e rispondere al piano di sicurezza dell'impianto.

13. Installazioni per il pubblico

E' buona norma prevedere delle aree destinate al pubblico vicino alla pista e dalla quale essa possa essere vista in maniera migliore.

Queste aree devono però essere posizionate in punti non pericolosi (per. es. all'interno delle curve).

Le installazioni per il pubblico devono rispettare le leggi nazionali e le normative locale sulle costruzioni con particolare riferimento ai:

- tribune (valutazione dei carichi e deflussi);
- parcheggi;
- servizio medico;
- servizio antincendio;
- ristorazione.

14. Abbattimento delle barriere architettoniche

Una quantità minima delle seguenti attrezzature da destinare all'utilizzo delle persone disabili e quindi realizzati secondo le normative nazionali in materia devono essere previste in ogni circuito con numero crescente al crescere della categoria dello stesso:

- una zona pubblico con buona visibilità destinata spettatori con disabilità motoria utilizzando sedie a rotelle;
- possibilità di accesso alle zone interne del circuito (paddock, palazzina box zona media ecc.);
- bagni per disabili costruiti in modo da permettere l'ingresso alle sedie a rotelle;
- parcheggi riservati possibilmente posizionati in prossimità delle zone riservate ai disabili o alle quali è previsto il loro accesso;
- percorsi preferenziali realizzati in modo da essere agevolmente percorribili dai disabili;
- possibilità di facile utilizzo da parte dei disabili dei posti di pronto soccorso.

15. Rispetto ambientale

Al fine di garantire il massimo rispetto ambientale, è importante che nei circuiti vengano realizzate e posizionate le seguenti opere:

- realizzazione di una buona rete fognaria di raccolta delle acque usate collegate a fosse settiche a tenuta o alla rete fognaria pubblica;
- presenza di serbatoi per la raccolta degli oli usati opportunamente distribuiti nell'area paddock;
- presenza di un buon numero di contenitori per rifiuti solidi sia nella zona paddock che nella zona pubblico.

16. Manutenzione del circuito

La corretta manutenzione del circuito è fondamentale per la sicurezza e la validità del tempo dell'omologazione.

Necessitano allo scopo regolari controlli per:

- la pulizia della pista e le condizioni del manto stradale;
- la conservazione del manto erboso e della quota delle banchine e delle zone di fuga;
- la riparazione delle protezioni danneggiate;
- la riparazione dei cordoli danneggiati;
- il mantenimento in buona condizione delle strade di servizio e soccorso;,,
- l'ispezione e la pulizia dei canali e dei pozzetti di drenaggio e di scolo;
- la tinteggiatura delle linee di delimitazione della pista e delle arre de paddock;
- l'eliminazione e/o la potatura degli arbusti e dei cespugli per mantenere una perfetta visibilità;
- l'eliminazione delle erbe infestanti a bordo pista e sull'asfalto;
- il controllo della regolare efficienza di tutta l'impiantistica (TV circuito chiuso, linee elettriche, telefoniche, ecc.);
- la revisione e sistemazione delle recinzioni, dei cancelli, delle postazioni di servizio e di quant'altro necessario a tenere in perfetta efficienza e decoro l'impianto;
- la conservazione e manutenzione degli edifici.

Un veicolo di pronto intervento con il materiale necessario per eseguire piccole riparazioni deve essere a disposizione durante le competizioni.

17. Numero dei veicoli ammessi in pista

Il numero di veicoli massimo ammesso alla partenza è dato dalla seguente formula $N = \sqrt{100 \times B \times T}$

Dove:

N = Numero massimo di veicoli ammessi alla partenza;

B = Larghezza minima della pista in metri;

T = record della pista sul giro espresso in minuti .

Per i sidecar il numero massimo di cui sopra (N) viene diminuito del 40% mentre per le gare di endurance

esso viene aumentato del 25%.

Durante le sessioni di prova, il numero di veicoli massimo ammesso contemporaneamente in pista (N) è aumentato del 25% valore.

Idoneità degli impianti sportivi UISP SdA Motorismo

Sezione piste ovali

1. Generalità

Le presenti norme fissano i requisiti che un impianto per competizioni di motocicli su pista ovale (Speedway, Pista Lunga, Pista su Erba, Corse su Ghiaccio, Short – Track) deve possedere per ottenere il rilascio dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

2. Tipologia

Le piste ovali possono essere predisposte per diversi tipi di manifestazioni motociclistiche e precisamente:

- Speedway
- Pista lunga
- Pista di erba
- Pista su ghiaccio
- Short-Track

3. Caratteristiche pista

3.1 - Descrizione

La pista, ad anello, presenta due rettilinei e due curve.

Il percorso, di livello costante, è costituito da uno strato superficiale di materiale idoneo e conforme al tipo di disciplina cui la pista è destinata: Speedway, Pista lunga, Pista su erba, corse su ghiaccio.

La pista potrà essere perfettamente piana o con una leggera sopraelevazione dall'interno verso l'esterno.

Tale sopraelevazione, costante dal ciglio interno sino alla barriera di sicurezza, non potrà essere superiore al 5% nei rettilinei ed al 10% nelle curve.

Il bordo interno della pista va delimitato da un cordolo in manufatto di cemento o legno, dolcemente raccordato, o in alternativa da una linea bianca tracciata con polvere di gesso.

Il bordo esterno della pista deve essere realizzato mediante recinzione di cm. 120 minimo di altezza, costituita da telaio e rivestimento interno in tavole di legno disposte verticalmente, oppure da rete metallica opportunamente posata o, comunque, da un materiale che assicuri un sufficiente contenimento in caso d'urto, senza costituire pericolo per il conduttore. La parte inferiore della recinzione dovrà essere adeguatamente rivestita per tutta la sua lunghezza.

All'esterno della recinzione si trova la "zona neutra".

Tale zona, delimitata a sua volta da opportuna recinzione, deve avere una larghezza di:

Speedway: minimo 1ml

Pista lunga e la pista su erba : minimo 2 ml nei rettilinei e 3 ml nelle curve.

Per garantire una buona visibilità e sicurezza, il pubblico dovrà essere dislocato su gradoni o su terrapieno rilevato rispetto al piano della pista.

A metà di un rettilineo è posta la linea di partenza in simmetria della quale ed al di fuori della zona neutra (con accesso diretto in pista) si trova la torretta sopraelevata del D.D.G., degli eventuali cronometristi, del segretario di manifestazione e dello speaker.

In corrispondenza della linea di partenza è collocato lo "Starter", di modello approvato.

Circa 10 metri prima e dopo la linea di partenza devono essere installati due fari verdi (sempre all'interno della zona neutra) chiaramente visibili dai conduttori e dall'Ufficiale addetto all'allineamento.

Ad una altezza non superiore ai 150 cm vanno collocati, lungo tutto il tracciato, almeno 6 fari rossi lampeggianti (minimo 3 in ogni curva) per segnalare ai conduttori l'immediato arresto della batteria.

Dovrà inoltre essere installata una sirena, udibile anche con i motori in moto, funzionante in congiunzione con i fari rossi.

Preferibilmente dalla parte opposta alla zona di partenza, devono essere collocati i cancelli di ingresso ed uscita dai box, anch'essi rivestiti, nella parte rivolta verso la pista, dello stesso materiale usato per la recinzione e non devono presentare discontinuità od ostacoli rispetto allo sviluppo della recinzione.

La pista deve essere costantemente mantenuta in condizioni ottimali ed andrà adeguatamente inaffiata prima della manifestazione per proteggere il pubblico ed i conduttori dalla polvere; a tale fine si può provvedere mediante una cisterna opportunamente predisposta in modo tale che l'inaffiamiento risulti omogeneo lungo tutto il tracciato della manifestazione.

Per il riassetto del manto superficiale occorre passare, al traino di un trattore, con una barra spianatrice che ha la funzione di ripristinare la superficie riportando il materiale mosso nella sua sede naturale e contemporaneamente livellare il fondo della pista.

Per quanto riguarda le altre installazioni, ricordiamo che deve essere previsto un collegamento telefonico tra il D.D.G., la zona di partenza, la segreteria ed i box.

Dovrà essere approntato anche un impianto di amplificazione voce di potenza e capacità sufficienti a garantire un buon ascolto a tutto il pubblico presente.

All'esterno del tracciato di gara ed al riparo di una copertura trovano collocazione i box dei conduttori, in numero minimo di 20 e della superficie unitaria di circa 8 mq.

Accanto alla zona box trovano posto il locale segreteria, il locale Infermeria, gli spogliatoi, i servizi igienici e le docce per i conduttori, per gli Ufficiali di manifestazione ed il personale di servizio nonché un locale od una zona protetta e coperta riservata alle verifiche tecniche.

Nella zona riservata al pubblico sono da prevedere i servizi igienici in numero sufficiente, in proporzione della capacità di ricezione dell'impianto.

In area contigua ai box, ma protetta, dovranno essere previsti parcheggi per i mezzi dei conduttori e degli Ufficiali di manifestazione.

Un parcheggio per il pubblico di dimensioni appropriate, dovrà essere disposto all'esterno dell'impianto; all'interno dell'area riservata al pubblico, è opportuno collocare alcuni punti di ristoro, facilmente accessibili.

3.2 Lunghezza

Le misure qui sotto riportate sono delle raccomandazioni che dovranno essere seguite per quanto possibile.

La misura va rilevata ad un metro dal ciglio interno.

- Speedway da m 260 a 425
- Pista lunga e pista di erba "426" 1.300
- Pista su ghiaccio "260" 425
- Short-Track "250" 1.300

3.3 Larghezza

Rettilineo curva

- Speedway m 10 m 14
- Pista lunga e pista di erba "12" 15
- Pista su ghiaccio "10" 11
- Short-Track "8" 12

3.4 Pavimentazione

Per meglio garantire nel tempo la conservazione delle caratteristiche di uniformità del fondo della pista, consigliamo di predisporre il piano di posa sul quale stendere uno strato di tessuto non tessuto prima di posare uno strato di circa 30 cm di ghiaione per sottofondi stradali, sopra il quale, dopo opportuno livellamento ed adeguata compattazione, andrà posato il materiale che dovrà costituire il manto superficiale.

Quanto sopra non è evidentemente applicabile alle piste su erba e su ghiaccio.

3.4.1 Pista Speedway

Il manto superficiale di uno spessore compreso tra i 3 ed i 7 cm. è costituito da materiale inerte, tipo cotto macinato, pietra frantumata, schisto o simili, misto a legante, di granulometria non superiore a 7 millimetri ed è posato direttamente sul sottofondo preconstituito.

Occorre che il fondo si presenti compatto e permeabile, perfettamente piano e senza sconessioni.

E' fatto divieto di posare il manto superficiale su fondo a base solida, tipo cemento, asfalto o simili.

Il materiale impiegato per il manto superficiale non deve contenere prodotti tossici o dannosi per la salute dei conduttori.

3.4.2 Pista lunga e Short-track

Per questi tipi di impianto è necessario che il fondo, se naturale, si presenti ben livellato e pressato per poter poi procedere, ove necessario, alla posa del manto superficiale (sabbia, argilla o materiali simili).

Non sono comunque consentite ondulazioni tali da costituire pericolo per i conduttori.

3.4.3 Pista in erba

Il fondo si deve presentare piano e ricoperto per tutta la sua superficie da un tappeto uniforme e compatto di erba rasata.

3.4.4 Pista su ghiaccio

Lo strato di ghiaccio che costituisce la pista, deve presentarsi omogeneo e perfettamente livellato ed avere uno spessore costante di almeno 10 cm.

3.5 Deflusso delle acque meteoriche

E' utile prevedere lungo il cordolo interno della pista un sufficiente numero di pozzetti grigliati, che consentano un rapido deflusso delle acque meteoriche; essi vanno collocati lungo il cordolo e devono essere di dimensioni contenute e non devono sporgere rispetto al piano circostante.

3.6 Delimitazione della pista

Il tracciato di gara deve essere opportunamente delimitato e recintato lungo tutto il suo perimetro esterno. A tale scopo sono previste varie soluzioni per garantire sia il contenimento che la sicurezza dei piloti, in caso di urto.

3.7 Bordo interno

Il bordo interno della pista deve essere chiaramente evidenziato in modo che risulti perfettamente visibile sia dai conduttori che dagli Ufficiali di manifestazione. Il sistema migliore per durata ed efficacia risulta essere la posa di un cordolo in manufatto di cemento o legno, verniciato di colore bianco o giallo della larghezza minima di cm 5 e di dislivello non superiore a cm 5 raccordato dolcemente con il terreno in modo tale che consenta di essere agevolmente superato dal conduttore che ne avesse la necessità, senza costituire pericolo.

E' ammesso delimitare il percorso di manifestazione con una linea tracciata con polvere di gesso o simili, della larghezza minima di cm 15, che andrà mantenuta ben visibile per tutto il suo sviluppo e per tutta la durata della manifestazione.

Per manifestazioni su Pista lunga, Pista su erba e Short-Track è anche ammesso delimitare la pista con bandierine di piccole dimensioni, infisse nel terreno ad un intervallo di 1,5 m una dall'altra.

3.8 Terreno all'interno della pista

Il terreno all'interno della pista dovrà essere allo stesso livello della pista e dovrà essere costituito da una superficie abbastanza piana, tale da consentire ad un conduttore di percorrerla senza pericolo.

E' vietato porre all'interno del campo qualsiasi ostacolo ad eccezione delle installazioni indispensabili alla manifestazione, quali ad esempio la guida dello starter, che comunque devono essere adeguatamente protetti.

3.9 Zona di partenza

3.9.1 Zona di partenza

- deve essere costituita da una superficie piana e compatta;
- deve essere chiaramente visibile dagli Ufficiali di manifestazione.

3.9.2

Linea di Partenza/Traguardo

E' situata a metà di un rettilineo, in corrispondenza della postazione del D.D.M. e deve:

- essere tracciata ad angolo retto rispetto ai bordi della pista;
- attraversare il tracciato della manifestazione per tutta la sua larghezza;
- essere di colore contrastante con il fondo;
- essere di larghezza non inferiore a 5 cm;
- essere rinnovata ad ogni partenza.

3.10 Aree di partenza

La zona di partenza dovrà essere divisa in tante aree uguali, secondo il numero dei conduttori ammessi al via, mediante linee longitudinali tracciate sul terreno con polvere di gesso o simili, di colore contrastante con il fondo, della larghezza di almeno 5 cm. e lunghe almeno un metro.

3.11 Posizioni di partenza

Due guide verticali, alte circa 3 metri, fissate saldamente al suolo, saranno poste una sul campo interno ed una nella zona neutra oltre la barriera, ad esatta proiezione della linea di partenza. All'interno delle guide scorrono i cursori ai quali sono allacciati i nastri, che alzandosi danno il via. I nastri dovranno essere di materiale facilmente rompibile.

3.12 Zona neutra

All'esterno delle barriere deve essere prevista una zona neutra, oltre la quale staziona il pubblico.

La recinzione a protezione del pubblico può essere realizzata mediante rete metallica molto resistente o tubolari metallici oppure altri sistemi atti comunque a contenere e proteggere gli spettatori, in grado di resistere ad eventuali pressioni od urti sia esterni che interni.

La larghezza della zona neutra dovrà essere di almeno 2 metri costanti per le piste di Speedway, di 2 m sui rettilinei e 3 m sulle curve per le Piste lunghe e su erba.

3.13 Manutenzione

Per garantire una manifestazione di buon livello tecnico e spettacolare è necessario mantenere la pista in condizioni ottimali ed in perfetta efficienza; essa andrà abbondantemente innaffiata prima della manifestazione per assicurare al fondo il giusto grado di umidità e contemporaneamente per proteggere i conduttori ed il pubblico dalla polvere.

Inoltre, affinché il fondo si mantenga in buone condizioni per tutta la durata della gara, è necessario provvedere ad una costante manutenzione, prevista peraltro anche dai regolamenti.

Si procede alla manutenzione mediante una spiana - livellatrice trainata da un trattore, che ha il compito di ripristinare il manto superficiale e di spostare il materiale mosso nella sua sede naturale.

Qualora se ne presentasse la necessità si dovrà procedere all'innaffiamento della pista, tenendo presente che l'acqua ha il solo compito di inumidire il fondo e pertanto andrà distribuita con particolare attenzione, in modo uniforme e nella quantità strettamente necessaria.

3.14 Segnali di pista

I segnali ai conduttori dovranno essere inviati mediante l'accensione di luci opportunamente collocate lungo il percorso e/o attraverso l'esposizione da parte degli Ufficiali di manifestazione di bandiere di colore appropriato della dimensione di cm. 60 x 60.

I colori dei segnali sono i seguenti:

- LUCE VERDE (start) AVVISO DI PARTENZA
- BANDIERA NAZIONALE in caso di mancato funzionamento dello start
- LUCE ROSSA e/o Bandiera Rossa ARRESTO IMMEDIATO
- BANDIERA GIALLA con linee diagonali nere di cm. 5 di larghezza ULTIMO GIRO
- BANDIERA A SCACCHI BIANCHI e NERI ARRIVO
- LUCI COLORATE ESCLUSIONE DEL CONDUTTORE

indicanti il colore del copri casco di un conduttore a cui si riferisce il colore e/o bandiera nera accompagnata da disco del colore del copri casco di un conduttore (diametro del disco cm 45).

Oltre a ciò deve essere collocato un segnale acustico ben udibile all'interno dei box e sulla linea di partenza, accompagnato da due lampeggianti di colore ambra, visibili sia dai box che dalla postazione del D.D.M., necessari per la chiamata dei conduttori ed il decorso del tempo limite previsto per l'entrata in pista.

Tutti i segnali di pista saranno comandati dal D.D.M. e pertanto dovranno essere provvisti di ripetitore sul quadro comandi situato nella postazione del D.D.M. stesso.

A 10 metri dalla linea di partenza e ad una altezza non superiore ai 150 cm da terra, andrà collocata, nella zona neutra, una luce di colore verde.

La luce color verde dovrà essere ripetuta anche 10 metri prima della linea di partenza e collocata in modo da essere ben visibile all'Ufficiale addetto all'Allineamento.

Le luci colorate di esclusione individuale consistono di un gruppo di fari in linea da 4 a 8, corrispondenti ai colori dei caschi dei conduttori (rosso, blu, bianco, giallo/nero, verde, bianco/nero, rosso/bianco, blu/bianco). Tali fari dovranno essere posizionati in verticale ed in maniera da essere visibili da qualsiasi parte dello stadio (solitamente dopo la linea di partenza).

Lungo la pista, sempre in zona neutra, saranno installati, ad una altezza non superiore a 1,50 metri da terra, i fari rossi di arresto immediato, in numero minimo di tre per ogni curva.

Tutte le lampade di intensità tale da poter essere immediatamente viste anche con sole brillante, saranno montate su supporti elastici di tipo approvato, in modo tale che un eventuale impatto contro di esse non provochi danno al conduttore.

3.15 Postazione dell'arbitro e degli ufficiali di manifestazione

La postazione del D.D.M., perpendicolare alla linea di partenza, deve essere abbastanza ampia da consentire agli Ufficiali di manifestazione che vi operano, di lavorare comodamente.

Dovrà essere installata oltre la zona neutra ed offrire una adeguata copertura ed una efficiente protezione. Al suo interno trovano posto il D.D.M. gli eventuali cronometristi, il segretario di gara e lo speaker.

La postazione del D.D.M. va isolata da quella degli altri Ufficiali di manifestazione e dotata di un pannello comandi di modello omologato.

Deve altresì essere prevista la possibilità di poter scrivere senza allontanarsi dalla postazione.

E' consigliabile, ove ve ne fosse la possibilità, di usufruire della parte inferiore della torretta per destinarla a zona riservata alla stampa ed alle autorità.

La torretta e le singole postazioni dovranno essere collegate telefonicamente con la zona di partenza all'interno del campo, con la segreteria di manifestazione e con la zona box. Nel caso in cui il D.D.M. fosse collocato su un piano diverso da quello dei cronometristi, sarà necessario un ulteriore collegamento telefonico tra questi Ufficiali di manifestazione.

Dalla torretta si dovrà poter accedere direttamente in pista, attraverso un cancello posto lungo la barriera di sicurezza.

Tutta la costruzione dovrà essere ben isolata dal resto dell'impianto e non dovrà offrire la possibilità di accesso alle persone non autorizzate.

4. Zona box

Adiacente al tracciato di gara e direttamente comunicante, deve essere predisposta la zona box, di dimensioni e caratteristiche opportune.

Ad ogni conduttore deve essere riservato uno spazio di almeno 8 metri quadrati, su terreno solido (cemento o simili) protetto dalle intemperie.

Nella zona box trovano collocazione anche il locale segreteria, possibilmente servito da telefono interurbano ed attrezzato con il materiale di cancelleria necessario, il locale infermeria con i medicinali indispensabili ad un pronto intervento, gli spogliatoi previsti per almeno 20 conduttori, i servizi igienici per i conduttori, gli Ufficiali di manifestazione ed il personale di servizio ed i locali doccia in numero sufficiente, provvisti di acqua corrente calda e fredda.

Sempre nella stessa zona dovrà essere previsto anche uno spazio libero per lo stazionamento delle Ambulanze, in posizione tale che il percorso da coprire in caso di intervento sia sempre perfettamente transitabile.

Una piccola zona sarà riservata ai mezzi di servizio e sarà provvista di presa d'acqua per il riempimento dell'autobotte.

Le piste più attrezzate prevedono anche il locale officina provvisto degli attrezzi necessari per un pronto intervento sui mezzi meccanici (saldatrice, trapano elettrico ecc.) e dell'occorrente per le verifiche tecniche (misurazioni, prelievi carburante ecc.). Naturalmente la zona, in particolare ogni singola area riservata ai conduttori, dovrà essere opportunamente illuminata e provvista di energia elettrica.

Tutta l'area sarà recintata e completamente isolata dal resto dell'impianto.

Per le corse di Speedway su ghiaccio, lo spazio riservato ai conduttori dovrà essere protetto, isolato e riscaldato.

Un'altra area protetta e riservata sarà da destinare al parcheggio delle auto dei conduttori, degli Ufficiali di manifestazione, della stampa, delle autorità e del personale di servizio. La zona avrà accesso alla pista attraverso un cancello di entrata-uscita (meglio se i cancelli sono due: uno per l'entrata ed uno per l'uscita), collocato in posizione tale da non costituire pericolo per i conduttori.

La zona box dovrà essere collegata telefonicamente con la torretta, con la zona di partenza e con la Segreteria.

5. Zona pubblico

La zona pubblico deve essere realizzata in modo tale che agli spettatori sia assicurata la più ampia visibilità e deve essere tenuta costantemente accessibile in tutta la sua superficie.

Nella zona pubblico, di dimensioni e capacità appropriate, sono da prevedersi: i servizi igienici in numero adeguato e tenuti sempre in efficienza; i punti di ristoro, facilmente accessibili e tutto quanto necessario per la piena soddisfazione dello spettatore.

L'area esterna all'impianto, anch'essa mantenuta con cura, dovrà prevedere: le biglietterie e gli ingressi allo stadio, in numero adeguato; i parcheggi per le auto, di dimensioni appropriate e quanto altro necessario per garantire efficienza strutturale ed organizzativa.

Importanti sotto questo aspetto sono anche le strade di accesso all'impianto che, se agevoli e facilmente percorribili, contribuiscono a determinare il successo dell'iniziativa.

6. Impiantistica

6.1 Impianto di amplificazione voce

L'impianto di amplificazione, di potenza sufficiente a diffondere la voce dello speaker anche durante lo svolgimento della manifestazione, dovrà essere installato in modo tale che il suo effetto raggiunga tutto il pubblico nel suo insieme, la zona box, la zona partenza, e gli addetti ai servizi.

Si consiglia di predisporre delle prese supplementari per il microfono anche accanto alla zona partenza, utile per premiazioni ed interviste ed eventuali riprese filmate.

Importanti sotto questo aspetto sono anche le strade di accesso all'impianto che, se agevoli e facilmente percorribili, contribuiscono a determinare il successo dell'iniziativa.

6.2 Impianto elettrico

L'impianto elettrico e di distribuzione di energia nei vari punti dell'impianto, palazzina servizi, paddock, torretta di direzione manifestazione ecc. devono essere realizzati in conformità con leggi vigenti in materia di impiantistica nel settore di edifici o aree adibite ad uso pubblico e pertanto la loro progettazione va fatta da specialisti in materia.

6.3 Impianto di illuminazione

Tutti gli impianti di illuminazione devono avere una rete separata da quella della fornitura dell'energia elettrica di cui al punto 7.2 e devono rispettare le norme di Legge vigenti e pertanto devono essere progettati e firmati solo da tecnici abilitati e realizzati solo da imprese in possesso di idonea

qualificazione. Tutti i materiali ed apparecchiature impiegati sia per l'impianto elettrico in generale e sia per l'impianto di illuminazione devono essere certificati dal Direttore dei lavori e così pure la loro installazione, che sarà certificata dalla impresa costruttrice.

Gli impianti di illuminazione della pista e delle aree pubblico dovranno essere separati ed autonomi.

6.3.1 Impianto di illuminazione della pista

L'impianto di illuminazione della pista vera e propria, va progettato scegliendo la soluzione più idonea per raggiungere il miglior risultato tecnico in termini di illuminamento di tutta la superficie adibita al percorso di manifestazione, senza fenomeni di abbagliamento o zone d'ombra per i piloti e con sostegni adeguati opportunamente ubicati, in zona sicura e senza impedire la visibilità per il pubblico presente.

L'impianto di fornitura di energia deve prevedere una fonte alternativa costituita da un gruppo elettrogeno dalle caratteristiche idonee, in grado di intervenire immediatamente consentendo l'accessione delle lampade di emergenza. E' assolutamente necessario che non vi sia soluzione di continuità tra lo spegnimento dell'illuminazione principale e l'accensione di quella di emergenza per cui, qualora non si potesse assicurare questo, occorre realizzare un doppio impianto di illuminazione, ognuno collegato alle due fonti di energia previste (ENEL e Generatore) che funzionino in parallelo così da assicurare in ogni momento la quantità di luce necessaria ad interrompere la gara in sicurezza in caso di spegnimento di uno dei due.

L'impianto di illuminazione deve prevedere l'installazione di lampade o fari sorretti da pali o da torri faro, posizionati al di fuori della zona neutra, in numero sufficiente e ad una altezza adeguata a proiettare un fascio di luce verticale, direttamente sulla pista senza invadere la zona per il pubblico e la zona interna, per le quali sarà previsto un altro sistema di illuminazione appropriato.

6.3.2 Impianto di illuminazione delle aree pubblico

L'impianto di illuminazione delle aree adibite al pubblico all'interno dell'impianto deve essere allacciato autonomamente alla fonte di energia prevista e deve rispettare tutte le norme vigenti in materia di sicurezza trattandosi appunto di aree con presenza del pubblico, per cui anche qui è da prevedere una fonte alternative di energia in grado di assicurare la immediata accensione delle lampade di emergenza qualora venga meno la fornitura di energia nell'impianto generale.

7. Impianti minori di allenamento

La pista deve avere le caratteristiche tecniche previste dal punto 3 del presente annesso e potrà essere utilizzata per allenamenti e gare a livello interregionale con le seguenti variazioni:

7.1 Dimensioni pista

La lunghezza della pista, misurata d 1 metro dal ciglio interno, non potrà essere inferiore a m 150

7.2 Recinzione del bordo esterno della pista

La recinzione del bordo esterno della pista potrà essere composta da una fila di balle di paglia sovrapposte avente l'altezza di c. 120 senza la necessità del rivestimento inferiore per tutta la sua lunghezza. Le balle di paglia dovranno essere coperte con una protezione impermeabile in caso di pioggia.

7.3 Zona box, zona pubblico e impiantistica

Gli impianti minori e di allenamento sono dispensati da quanto previsto ai punti 4 – Zona Box, 5 – Zona Pubblico, 6 – Impiantistica

8. Impianti provvisori

La pista deve avere le caratteristiche tecniche previste dal punto 3 del presente annesso e potrà essere utilizzata per competizioni anche internazionali con le seguenti variazioni:

8.1 Dimensioni pista

La lunghezza della pista, misurata ad 1 metro dal ciglio interno, non potrà essere inferiore a m. 100.

8.2 Recinzione del bordo esterno della pista

La recinzione del bordo esterno della pista potrà essere composta da una fila di balle di paglia sovrapposte avente l'altezza di c. 120 senza la necessità del rivestimento inferiore per tutta la sua lunghezza. Le balle di paglia dovranno essere coperte con una protezione impermeabile in caso di pioggia.

8.3 Segnali di pista

I segnali ai conduttori devono essere inviati mediante l'accensione di luci opportunamente collocate lungo il percorso e/o attraverso l'esposizione da parte degli ufficiali di manifestazione, di bandiere di colore appropriato della dimensione di cm. 60 x 60.

I colori dei segnali sono i seguenti:

- LUCE VERDE (start) AVVISO DI PARTENZA

- BANDIERA NAZIONALE in caso di mancato funzionamento dello start
- LUCE ROSSA e/o Bandiera Rossa ARRESTO IMMEDIATO
- BANDIERA GIALLA con linee diagonali nere di cm. 5 di larghezza ULTIMO GIRO
- BANDIERA A SCACCHI BIANCHI e NERI ARRIVO
- LUCI COLORATE ESCLUSIONE DEL CONDUTTORE

indicanti il colore del copri casco di un conduttore a cui si riferisce il colore e/o bandiera nera accompagnata da disco del colore del copri casco di un conduttore (diametro del disco cm. 45)

8.4 Postazione del D.D.M. e degli ufficiali di manifestazione

La postazione del D.D.M., perpendicolare alla linea di partenza, deve essere abbastanza ampia da consentire agli Ufficiali di manifestazione che vi operano, di lavorare comodamente.

Dovrà essere installata oltre la zona neutra ed offrire una adeguata copertura ed una efficiente protezione. Al suo interno trovano posto il D.D.M., gli eventuali cronometristi, il segretario di manifestazione e lo speaker.

8.5 Zona box, zona pubblico e impiantistica

Gli impianti temporanei sono dispensati da quanto previsto ai punti 4 – Zona Box , 5 – Zona Pubblico, 6 – Impiantistica.

ABILITAZIONE AL RILASCIO IDONEITA' IMPIANTI

L'abilitazione al rilascio dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo è prerogativa unica degli Ispettori Tecnici con abilitazione acquisita tramite appositi corsi di formazione tenuti nel rispetto del regolamento Nazionale Formazione.

UIISP SdA Motorismo Regionale è incaricata di tutte le procedure per l'espletamento delle operazioni di verifica idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, tenuta documenti e rilascio dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, in mancanza di specifici Ispettori Tecnici, è compito della UIISP SdA Motorismo Nazionale inviare incaricato alle operazioni di Idoneità, archiviazione e tenuta documenti.

9. Commissione di Vigilanza

Quanto esposto vale, salvo diversa prescrizione della Commissione Provinciale di Vigilanza per il pubblico spettacolo (se impianto adibito a ricevere il pubblico).

IDONEITA' IMPIANTO

SOPRALLUOGO PER RILASCIO IDONEITA' IMPIANTO PERMANENTI

(compreso 1° bollino) 1a categoria, 2a categoria, 3a categoria, 4a categoria Supplemento Categoria
Notturna

SPECIALITA' TERRA: Motocross – Supercross - Off Road – Quad Cross – Piste Ovali

SPECIALITA' ASFALTO: Minimoto – Supermoto – Velocità – Scooter – Quad Road

CONVALIDA ANNUALE idoneità Impianto (bollini successivi al 1°) 1a Categoria 2a Categoria 3a Categoria 4a Categoria

SPECIALITA' TERRA: Motocross – Supercross - Off Road – Quad Cross – Piste Ovali

SPECIALITA' ASFALTO: Minimoto – Supermoto – Velocità – Scooter – Quad Road

SOPRALLUOGO PER RILASCIO IDONEITA' IMPIANTO PROVVISORIO

SPECIALITA' TERRA: Motocross – Supercross - Off Road – Quad Cross – Piste Ovali

SPECIALITA' ASFALTO: Minimoto – Supermoto – Velocità – Scooter – Quad Road

Le quote per l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo sono decise annualmente dalla UIISP SdA Motorismo Nazionale.

Qualora su un impianto venga effettuato un sopralluogo per il rilascio di più **idoneità impianto**, il corrispettivo da versare alla UIISP SdA Motorismo sarà pari all'importo per l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, categoria/valore superiore più il valore del bollino di convalida per ogni altra idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

NORME PER RICHIESTA DI IDONEITA' IMPIANTO E PARERI IMPIANTI

1. Generale

La UISP SdA Motorismo svolge la propria attività sportiva istituzionale su impianti sportivi che, per lo scopo, debbono acquisire l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo:

- 1) **tipologia (permanenti e provvisori)**
- 2) **specialità (velocità, motocross, ecc.)**
- 3) **categoria (1a, 2a, 3a e 4a Allenamenti)**

2. Tipologia impianti e caratteristiche

Impianti permanenti

Sono impianti che una volta costruiti, normalmente, rimangono attivi per molti anni; nel tempo possono essere sottoposti ad adeguamenti e/o modifiche.

A seguito del rilascio dell'idoneità Impianto, sono dichiarati idonei allo svolgimento di:

- manifestazioni organizzate dall'UISP SdA Motorismo a tutti i livelli, anche in collaborazione con le affiliate, e prove ad esse correlate
- allenamenti individuali, effettuati da piloti tesserati UISP per discipline afferenti la UISP SdA Motorismo in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, definita "permanente", ha una validità temporale di **quattro anni** (per qualsiasi categoria e allenamenti), subordinata a dichiarazione di conformità annuale rilasciata dall'intestatario dell'idoneità Impianto, alla richiesta del bollino di convalida e al regolare pagamento di affiliazione UISP.

Impianti provvisori

Sono impianti che vengono realizzati per l'effettuazione di una singola manifestazione/competizione al termine della quale vengono completamente smantellati e la loro area di sedime ritorna nella situazione precedente.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo "provvisorio" ha una validità temporale pari al periodo di svolgimento della manifestazione/competizione per la quale è stata richiesta e delle prove ad essa correlata N.B. Per particolari esigenze e con specifica deroga, l'idoneità Impianto "provvisorio" può essere rilasciato anche ad impianti di tipo permanente.

3. Specialità e categorie impianti

SPECIALITA' TERRA

1. Motocross
2. Supercross
3. Off Road
4. Quad Cross
5. Piste ovali

SPECIALITA' ASFALTO

1. Minimoto
2. Supermoto
3. Velocità
4. Scooter
5. Quad Road

CATEGORIE

- 1a Categoria
- 2a Categoria
- 3a Categoria
- 4a Categoria (Allenamenti)

4. Acquisizione/rinnovo idoneità impianto

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo può essere acquisita esclusivamente a seguito di sopralluogo con esito positivo e presentazione di documentazione regolare.

5. Richiesta sopralluogo conformità nuovi impianti

Per ottenere il sopralluogo all'impianto, atto al rilascio di Conformità, i titolari/gestori* debbono inoltrare alla UISP SdA Motorismo– Settore Impianti **della propria regione:**

1. richiesta scritta di sopralluogo (fac-simile agli allegati "A" o "B", in funzione della tipologia);
2. elaborati grafici dell'impianto a corredo della richiesta (conformi art. 7. Impianti permanenti/provvisori elaborati grafici)
3. ricevuta di pagamento della tassa di sopralluogo (importo in funzione della Conformità richiesta);
4. nominativo di un Responsabile, referente nei confronti della tecnico Comitato Impianti UISP SdA Motorismo regionale.

Gli elaborati grafici a corredo della richiesta di sopralluogo debbono pervenire debitamente firmati dal titolare/gestore e da un tecnico civile abilitato.

In caso di inadeguatezza/insufficienza degli elaborati grafici, la richiesta di sopralluogo si considera sospesa fino alla regolarizzazione degli atti e, in questo caso, i termini utili per le richieste - vedi punti successivi - vanno riferiti alla data in cui si presenta la documentazione completa.

** La SdA UISP si riserva di chiedere atti ufficiali che danno diritto a formulare richiesta di sopralluogo. In mancanza di documentazione grafica, la richiesta di sopralluogo non verrà presa in considerazione.*

6. Rilascio idoneità impianto

La UISP SdA Motorismo rilascia l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo a seguito di:

1. sopralluogo, con esito positivo, del tecnico Comitato Impianti.
2. valutazione positiva del verbale di sopralluogo appositamente redatto e della specifica documentazione grafica a completamento.

Per gli impianti provvisori, il verbale di sopralluogo assume direttamente valore di l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo temporaneo con validità temporale pari al tempo di effettuazione della manifestazione.

7. Convalida annuale

Successivamente al primo anno di acquisizione, la UISP SdA Motorismo rilascia un apposito bollino per la convalida annuale dell'idoneità Impianto, senza ulteriore sopralluogo.

Il bollino sarà rilasciato a seguito di:

1. richiesta scritta, formulata esclusivamente dai titolari/gestori dell'impianto;
2. ricevuta di pagamento bollino di convalida;
3. dichiarazione che Impianto e strutture annesse non sono state modificate.
4. Regolare Affiliazione alla UISP del titolare/gestore.

Il mancato pagamento del bollino sospende la validità dell'Idoneità Impianti.

8. Perdita validità

L'idoneità Impianto decade automaticamente nei seguenti casi:

- scadenza dei termini temporali di validità;
- modifiche del circuito e/o delle strutture annesse;
- modifiche alla Normativa UISP SdA Motorismo regionale e/o UISP SdA Motorismo nazionale;
- ritiro da parte della UISP SdA Motorismo. Dove non esiste una struttura regionale, sarà compito della SdA nazionale procedere al ritiro.

PROCEDURA PER ACQUISIZIONE IDONEITA' IMPIANTO PERMANENTI

Generale

La procedura per l' acquisizione dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo "permanente" è diversa in funzione del precedente stato di fatto.

A) Scadenza

Alla scadenza dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, il titolare/gestore dell'impianto deve inoltrare la richiesta di sopralluogo come indicato al punto "5. Richiesta sopralluogo".

In sede di sopralluogo, per una corretta valutazione dell'Impianto, all'ispettore tecnico incaricato deve essere consegnata copia della documentazione grafica allegata alla richiesta di sopralluogo.

B) Ispezione con esito positivo

Al termine dell'ispezione con esito positivo, l'ispettore tecnico redige un apposito verbale di sopralluogo da completare con la documentazione grafica ricevuta in sede di ispezione.

Copia del verbale viene rilasciata, per conoscenza, al titolare/gestore dell'impianto.

Il verbale di sopralluogo **non sostituisce l'idoneità impianto** alle attività Uisp SdA Motorismo, salvo in casi particolari espressamente indicati.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo viene rilasciato dalla SdA di appartenenza, previa valutazione positiva del verbale di sopralluogo e della documentazione grafica a corredo e completamento dello stesso. Il verbale di sopralluogo e la documentazione grafica acclusa costituiscono gli atti essenziali per la registrazione dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

C) Ispezione con esito negativo

Qualora nel corso del sopralluogo emergano lavori da eseguire e/o modifiche sostanziali da apportare all'Impianto, l'ispettore rilascerà un apposito verbale di sopralluogo con esito negativo, indicando nello stesso i lavori da eseguire al fine del rilascio dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

Il titolare/gestore dell'impianto, una volta ultimati i lavori per la realizzazione delle modifiche richieste, dovrà richiedere alla UISP SdA Motorismo un nuovo sopralluogo secondo le modalità al punto "5. Richiesta sopralluogo".

D) Modifiche ad impianti

In caso di modifiche ad un impianto che abbia l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo in corso di validità, esclusivamente per la parte che si intende variare, si segue la procedura indicata al punto "5. Richiesta sopralluogo".

E) Modifiche alla normativa

In caso di modifica della normativa dell' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo, sarà cura della UISP SdA Motorismo Regionale darne opportuna informazione.

In tal caso, i titolari/gestori dovranno adeguare i loro Impianti alla nuova normativa ed attivare una nuova procedura di verifica seguendo il percorso di cui al punto "5. Richiesta sopralluogo" o al punto "B) Modifiche ad impianti" qualora la nuova normativa comporti parziali modifiche al circuito.

F) Nuovi impianti

Per la realizzare di nuovo Impianto per il quale si intenda richiedere l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo Impianti della SdA, è opportuno fare richiesta dell' esame del progetto preventivo.

La richiesta di esame progetto andrà formulata utilizzando il fac-simile all' allegato "D" con acclusa la documentazione grafica specifica, redatta conformemente all' allegato "A".

UISP SdA Motorismo Regionale, attraverso il suo Settore Impianti, rilascerà un parere preventivo di merito con eventuali suggerimenti e prescrizioni e/o richiedendo una rivisitazione del progetto.

Alla fine dei lavori di costruzione, dovrà essere richiesto alla UISP SdA Motorismo Regionale un sopralluogo atto al rilascio dell' omologazione, secondo la procedura al punto "5. Richiesta sopralluogo".

Qualora tra il rilascio del parere preventivo e la fine dei lavori di costruzione dovessero sopraggiungere modifiche alla Normativa Uisp dell' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, sarà cura della UISP SdA Motorismo Regionale darne giusta comunicazione affinché possano essere apportate, in corso d' opera, tutte le variazioni necessarie per rendere il futuro circuito in regola con la nuova Normativa Uisp.

G) Ispezioni d' ufficio

Nel caso in cui la UISP SdA Motorismo Regionale decidesse di eseguire ispezioni d' ufficio, ne verrà data comunicazione al titolare/gestore dell' impianto con congruo avviso scritto.

PROCEDURE PER ACQUISIZIONE DELL'IDONEITA' IMPIANTO PROVVISORI "SOPRALLUOGO"

Per ottenere l' ispezione degli impianti provvisori è necessario procedere alla richiesta in base alle indicazioni riportate al punto "5. Richiesta sopralluogo".

SOPRALLUOGO/IDONEITA' IMPIANTO

L' Ispettore Tecnico incaricato effettuerà il sopralluogo nel giorno in cui viene allestito l' Impianto in modo che, qualora lo ritenesse necessario, possa rilasciare suggerimenti e/o prescrizioni in tempo reale ed ottenere l' immediata modifica del tracciato, delle protezioni di sicurezza e delle strutture annesse ed il controllo sulla regolare esecuzione dei lavori.

In sede di sopralluogo, per una corretta valutazione dell' Impianto, all' Ispettore Tecnico incaricato deve essere consegnata documentazione grafica opportunamente quotata, come allegata alla richiesta di sopralluogo, deve essere presente mezzo meccanico movimento terra, per eseguire eventuali modifiche, deve essere presente mezzo meccanico e relativo pilota per testare il tracciato

A) Ispezione con esito positivo

Al termine dell' ispezione con esito positivo, controllata la corretta applicazione delle eventuali modifiche richieste, l' Ispettore rilascia un Verbale di Sopralluogo che assume valenza di idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo Temporaneo, esclusivamente per il periodo temporale necessario allo svolgimento delle gare previste nel Regolamento Particolare della manifestazione..

Al termine della manifestazione il Verbale di Sopralluogo perde ogni valore ed efficacia e l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo decade automaticamente.

B) Ispezione con esito negativo

Qualora l' impianto risultasse non idoneo alle attività Uisp SdA Motorismo a causa di lavori e/o modifiche sostanziali che non possano essere realizzati nei tempi utili del sopralluogo e della manifestazione, l' Ispettore rilascerà un apposito Verbale di Sopralluogo di Esito Negativo e la manifestazione non potrà avere seguito

TEMPISTICA PER LA PRESENTAZIONE DELLE RICHIESTE DI SOPRALLUOGO

Idoneità Impianto Permanente

Per l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo permanente, la richiesta di sopralluogo, corredata da tutta la documentazione prevista, dovrà pervenire alla SdA Reg. UISP - Settore Impianti almeno 90gg. dalla data per cui necessità la verifica stessa.

Idoneità Impianto Provvisorio

Per l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo provvisori, la richiesta di sopralluogo, corredata da tutta la documentazione prevista, dovrà pervenire alla SdA reg. UISP - Settore Impianti almeno 30 gg dalla data per cui necessità l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motorismo.

Idoneità Impianto Velocità in Salita

Per gli Impianti provvisori di Velocità in Salita la richiesta di sopralluogo, corredata da tutta la documentazione prevista, dovrà pervenire al Settore Impianti 90 gg. dalla data per cui necessità la verifica. In caso di domanda senza documentazione, la stessa non sarà considerata valida.

REGOLAMENTO DI GIOCO/DISCIPLINA

Definizione Regolamenti di Gioco/Disciplina

Per ciascuna attività, approvata dal CN, afferente il Settore di Attività è previsto il seguente Regolamento di gioco/disciplina.

Attività, Regolamenti di Gioco/Disciplina/Programmi tecnici

Per ciascuna attività approvata annualmente dal Consiglio Nazionale, afferente il Settore di Attività, l'Uisp in coerenza con quanto indicato nel precedente capitolo Regolamento Attività, organizza:

- attraverso le proprie affiliate ed anche direttamente attività didattiche quali corsi di avviamento, corsistica, attività ludico motoria, al fine di promuovere le attività motorie sportive come educazione permanente per tutte le età nella sua dimensione dello sport per tutti e quindi "nessuno escluso", in una dimensione associativa di inclusione sociale;
- direttamente e in collaborazione con le Associazioni e Società affiliate attività sportive non competitive e promozionali, amatoriali, dilettantistiche seppur con modalità competitive.

Fermo restando quanto sopra, inoltre, sono previsti i seguenti Regolamenti di gioco/disciplina/programmi tecnici.

MOTOCROSS

MiniCross - EpocaCross - PitCross - CrossCountry – HobbyCross

DEFINIZIONE

Sono manifestazioni motociclistiche di motocross che si svolgono su piste 'fuoristrada' chiuse ad anello e da percorrere più volte.

Le piste da 'fuori strada' possono essere permanenti oppure temporanee, ma in entrambi i casi dovranno essere ritenute idonee, mediante verifica di UISP, alla pratica del motocross.

Dovrà essere salvaguardata l'incolumità dei partecipanti e dell'eventuale pubblico.

DIREZIONE EVENTI E GIURIE

Il Direttore viene approvato dal UISP SdA Motorismo del livello competente.

il Giudice viene nominato dal competente settore SdA Regionale per eventi regionali e territoriali mentre per eventi Nazionali e Interregionali viene nominato dal competente settore della SdA Nazionale.

CATEGORIE E CILINDRATE MOTOCROSS

- **125 2t** . HobbyCross AMATORI – ESPERTI-AGONISTI Motocicli originali di cilindrata da 100 a 125 cc 2 tempi età 13 compiuti misure delle ruote minimo 18 max 21
- **MX 2**. HobbyCross AMATORI – ESPERTI – AGONISTI – Motocicli originali di cilindrata da 100 a 144 cc 2 tempi – e da 175 a 250 cc 4 tempi: età 14 compiuti e misure delle ruote minimo 18 max 21
- **MX 1**. HobbyCross AMATORI – ESPERTI – AGONISTI Motocicli originali di cilindrata da 175 cc fino a 500 cc, 2 tempi
- e da 290 4 tempi fino a 650 4 tempi: età da 15 anni compiuti e misure delle ruote minimo 18 max 21
- **EpocaCross** Motocicli originali di cilindrata da 50 cc fino a 650 2/ 4 tempi: età da 15 anni compiuti
- **PitCross** -Motocicli originali di cilindrata da 100 a 150 cc 2/4 tempi età 13 compiuti Motocicli originali di cilindrata da 100 a 200 cc 2/4 tempi – età 14 compiuti

CATEGORIE E CILINDRATE MINICROSS

- **MINI PROMO 65**. Motocicli di cilindrata fino a 65 cc età da 8 anni compiuti a 12 anni compiuti al compimento si può terminare la stagione ruote minimo 10 max 14
- **MINI PROMO 85**. Motocicli di cilindrata 85 cc 2 tempi – e fino a 150 cc 4 tempi: età da 10 anni compiuti a 14 anni compiuti al compimento si può terminare la stagione ruote minimo 14 max 19
- **MINI ESPERTI 85**. Motocicli di cilindrata 85 cc 2 tempi – e fino a 150 cc 4 tempi: età da 10 anni compiuti a 14 anni compiuti al compimento si può terminare la stagione ruote minimo 16 max 21

CATEGORIA

Un pilota non può per nessun motivo partecipare a più di una categoria o cilindrata nella stessa manifestazione, (escluso per la categoria epoca) ma è sua facoltà decidere a che cilindrata prendere parte (con motociclo di cilindrata adeguata, vedi art.2), indipendentemente dalla cilindrata riportata sulla documentazione.

Qualora un pilota decidesse di passare alla categoria superiore dovrà obbligatoriamente comunicarlo alla Associazione o Società Sportiva di appartenenza e presentarsi alla manifestazione con la documentazione aggiornata.

CILINDRATA

Qualora il pilota prendesse parte alla manifestazione con moto di cilindrata non adeguata verrà immediatamente escluso dalla manifestazione e cancellato dagli ordini di arrivo (se avesse disputato una o entrambe le manche).

Qualora venisse esposto reclamo verso un pilota per presunta cilindrata illecita, il pilota sotto accusa dovrà dimostrare che la cubatura del suo motore rientra nei parametri previsti dal regolamento.

Ogni reclamo di questo tipo prevede il versamento aggiuntivo di euro 50.00 ai 100.00 previsti per i reclami normali. La quota di 150.00 euro verrà restituita solo se il reclamo verrà accettato, altrimenti la quota va al pilota che risulta regolare.

Qualora il pilota si rifiutasse di far verificare la cilindrata del proprio mezzo sarà escluso immediatamente dalla competizione e alla competizione successiva è facoltà della direzione di richiedere la verifica cilindrata in fase di iscrizione. Se il conduttore si rifiutasse nuovamente non sarà ammesso alla manifestazione e saranno presi provvedimenti disciplinari.

DURATA DELLA MANCHE

- CATEGORIA HobbyCross 10' minuti + 2 giri massimo
- CATEGORIA AMATORI 12' minuti + 2 giri massimo
- CATEGORIA ESPERTI 15' minuti + 2 giri massimo
- CATEGORIA AGONISTI 20' minuti + 2 giri massimo
- CATEGORIA EpocaCross 10' minuti + 2 giri massimo
- CATEGORIA PitCross 10' minuti + 2 giri massimo
- MINI PROMO 65 8' minuti + 2 giri massimo
- MINI PROMO 85 10' minuti + 2 giri massimo
- MINI ESPERTI 85 12 minuti + 2 giri massimo

La direzione si riserva il diritto di abbassare il tempo di manche sopraindicato in base a condizioni particolari come condizioni del tracciato, maltempo, numero di piloti iscritti.

GARE OPEN: per le manifestazioni dove si raggruppano più categorie in una manche si calcherà il tempo medio delle categorie partecipanti.

OPERAZIONI PRELIMINARI

Le operazioni preliminari si svolgono agli orari fissati dal regolamento particolare e consistono nella verifica dei documenti in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

Per tutti i piloti è obbligatorio presentare la documentazione in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP, da esibire obbligatoriamente su richiesta del personale addetto, pena la non accettazione del pilota alla manifestazione. Il giudice controlla la licenza, la regolarità del tesseramento verificando il tabulato/lista gara (estraibile dal "Tesseramento Web" disponibile nell'Area Riservata <https://areariservata2.uisp.it/>) o la tessera dalla APPUISP oppure, in casi eccezionali e limitati, verificando la tessera cartacea.

Nelle manifestazioni in cui è presente il servizio di cronometraggio automatico, il ritiro dell'apparecchio (transponder) comporta il deposito di un documento che verrà restituita alla riconsegna.

PROVE LIBERE UFFICIALI E QUALIFICHE

E' assolutamente vietato ammettere alle prove i piloti che non abbiano ancora effettuato le O.P. e le Verifiche Tecniche.

Per le prove di qualificazione l'ingresso in pista verrà regolamentato schierando i piloti in zona di attesa secondo l'ordine indicato nei sorteggi.

Nel caso in cui i piloti presenti fossero in numero superiore al 10% del numero ammesso al cancelletto di partenza si dividono gruppi a+b+c.

Nel caso di più gruppi di qualificazione di ciascuna classe, il miglior tempo Assoluto determina l'ordine di allineamento alla griglia di partenza, la seconda posizione sarà del primo miglior tempo dell'altro gruppo, la terza posizione al secondo classificato nel gruppo del miglior tempo assoluto e così via.

E' consentito ai piloti di fermarsi solo ed esclusivamente nell'apposita zona predisposta alla sosta, riparazioni e rifornimenti. E' invece vietato sostare lungo o ai lati del tracciato (senza giustificate motivazioni) durante le prove, qualifiche e la manche.

Ogni pilota che rientra in pista dalla zona di sosta deve obbligatoriamente dare la precedenza ai piloti che sopraggiungono lungo il circuito, senza impedirne il transito. Anche nella fase di uscita dalla pista verso la zona di sosta, il pilota deve preventivamente spostarsi dalla traiettoria, evitare assolutamente di tagliare la strada agli altri concorrenti.

I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera che contraddistingue la fine del turno (libere, qualifiche o warm up). Trascorsi i 5 minuti, i conduttori che non avranno ancora raggiunto il traguardo non avranno diritto a completare il giro e dovranno abbandonare il circuito il più velocemente possibile, assistiti, se necessario, dal personale di percorso.

AMMISSIONE ALLA MANIFESTAZIONE

In tutte le manifestazioni di Motocross, per essere ammessi alle manche i piloti devono aver percorso almeno 1 giro del circuito in una delle sessioni pre-manche (prove ufficiali, prove di qualificazione o warm up). Il pilota che per motivi giustificati non riesce ad effettuare può essere ammesso in manche in ultima posizione dopo aver effettuato un giro del percorso (sempre con esito favorevole del Direttore).

Il Direttore può rendere obbligatorio almeno un giro del circuito nella sessione warm up.

SOSTITUZIONE DEI MOTOCICLI

Durante la giornata di manifestazione è consentita la sostituzione del motociclo avvisando la Direzione, escluso durante lo svolgimento della propria manche.

Nelle prove cronometrate si possono utilizzare tutte e due le moto liberamente, scambiando il trasponder.

PREPARATIVI DI PARTENZA

Il conduttore o un suo meccanico dovrà portare il motociclo al pre parco. Il pre parco verrà chiuso 10 minuti prima della partenza della manche (un solo meccanico per pilota potrà assistere il conduttore in questa fase). Il responsabile del cancello di partenza inviterà il primo conduttore a portarsi sulla linea di partenza facendo seguire tutti gli altri, schierati in base ai risultati ottenuti nelle qualifiche/prove cronometrate. Il pilota che non fosse al pre parco e giungesse in ritardo perderà la sua posizione e si allineerà per ultimo. Non saranno ammessi meccanici/segналatori sulla linea di partenza. In tutta la zona di partenza non vi dovrà essere alcuna persona al di fuori del Direttore. L'addetto al controllo dello schieramento passerà davanti a tutto il cancello e se tutto risulterà regolare alzerà la bandiera verde.

Sarà a discrezione del Direttore decidere se effettuare il giro di ricognizione del tracciato prima della partenza. Al termine del giro di ricognizione verranno attesi un massimo di 5 minuti, dall'arrivo del primo pilota, prima dell'inizio della manche.

Il Direttore dovrà esporre il cartello dei 15", poi quello dei 5" e l'addetto al cancello dovrà dare lo start tra il 6" e il 10" successivi.

All'esposizione del cartello dei 15" la procedura di partenza non potrà essere interrotta.

Meccanici e segnalatori che vorranno entrare nella zona segnalatori dovranno essere in possesso di tessera UISP SdA Motorismo valida per l'anno corrente.

E' vietata la comunicazione tramite sistemi radio con i piloti durante lo svolgimento del loro turno in pista.

E' facoltà di ogni pilota visionare e preparare la sua postazione lungo la linea di partenza ma non potrà superare la linea delimitata dai cancelletti, tantomeno modificare il terreno davanti ad essa.

Un pilota può ricevere aiuto solamente dopo che la corsa ha preso il via. La sanzione per il mancato rispetto di questa norma è l'esclusione dalla corsa.

FALSA PARTENZA

La falsa partenza sarà segnalata mediante l'esposizione della bandiera rossa.

I piloti dovranno rientrare nella zona di attesa e una nuova partenza sarà data non appena possibile. Non è consentito uscire dal tracciato pena esclusione dalla manche.

Il cambio della moto non è consentito.

ASSISTENZA IN PISTA

Nei punti della pista con particolare difficoltà dovranno essere presenti i commissari di percorso per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, potranno aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dalla pista e il ripristino delle condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio avere: la presenza di 2 ambulanze di cui 1 attrezzata per la rianimazione, personale addetto e il medico che è indispensabile per tutta la durata della manifestazione.

Nel momento in cui una delle due ambulanze lascia il crossodromo si termina la manche in corso e poi si sospende la manifestazione fino al ripristino delle 2 ambulanze.

Nei crossodromi provvisti di una postazione di infermeria si può continuare la manifestazione, in attesa dell'arrivo della seconda ambulanza.

Personale di servizio tutto maggiorenne e tesserato UISP SdA Motorismo (se non tesserato dovrà essere coperto dalla specifica polizza assicurativa per il personale).

ZONA SEGNALATORI

Deve essere predisposta un'area chiusa riservata esclusivamente a meccanici e segnalatori (tesserati UISP).

RIPARAZIONI E ASSISTENZA

L'aiuto esterno lungo il percorso è vietato. Il mancato rispetto della norma comporta l'esclusione dalla corsa.

Per le riparazioni, deve essere predisposta un'area riservata ai piloti che si trovano in pista, alla quale possono accedere solo i meccanici ed i segnalatori dei piloti in quella manche e gli ufficiali di gara.

Tutti i rifornimenti devono essere effettuati a motore spento.

I piloti che entrano nella zona prevista per le riparazioni devono fermarsi prima di rientrare in pista.

CONDOTTA IN PISTA

E' fatto assoluto divieto a tutti i conduttori di presentarsi alla manifestazione sotto effetto di alcol e stupefacenti. La direzione ha la facoltà di istituire controlli antidoping a sorteggio, con relativi provvedimenti disciplinari se il pilota risultasse positivo ai controlli.

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, o altre sanzioni disciplinari a discrezione della direzione, dopo aver esaminato i fatti.

E' fatto assoluto divieto ad ogni conduttore ed in genere a chiunque di percorrere la pista, sia in prova che in manche, in senso contrario a quello di marcia.

Nel momento in cui vengano esposte le bandiere gialle sventolanti, sarà obbligo del conduttore moderare la velocità, tenersi pronto all'arresto e mantenere la propria posizione. Se esposte sulla rampa di un salto è fatto assoluto divieto di saltare. Nel punto del tracciato in cui il conduttore incontrerà il pericolo, il Commissario di Percorso provvederà a mostrare la bandiera gialla sventolante e ad indicare al pilota (nel caso in cui gli fosse possibile) il punto nel quale passare in sicurezza, dopo aver comunque rallentato la propria andatura. La bandiera gialla esposta immobile, verrà invece mostrata ai conduttori nelle postazioni precedenti a quella in cui incontreranno il pericolo e la bandiera gialla sventolante. Nel caso in cui le bandiere gialle vengano esposte immobili indicheranno il divieto di sorpasso tra piloti. Qualora non fossero rispettate tali disposizioni, il conduttore sarà penalizzato di 5 posizioni nell'ordine di arrivo della batteria (in caso di recidiva possono essere applicate sanzioni superiori). I commissari di percorso sono tenuti a segnalare alla direzione i conduttori che non rispettino le suddette disposizioni.

I conduttori che prima, durante o anche dopo la fine della manifestazione dovessero:

tenere un comportamento indisciplinato, scorretto e/o ingiurioso nei confronti dell'autorità sportiva; fare falsa dichiarazione di cilindrata; violare le norme che regolano la manifestazione o comunque tenere un comportamento ritenuto antisportivo; subiranno sanzioni disciplinari che consiste nell'esclusione dalla manifestazione e/o dalla classifica generale o altre sanzioni disciplinari in base alla gravità dell'accaduto.

Taglio di percorso: è considerato tale, con pena che prevede dalla retrocessione di 5 posizioni fino alla squalifica dall'ordine di arrivo della manche, se il pilota ottiene una riduzione di distacco nel deviare il percorso; comunque la decisione deve essere presa dal Direttore di gara dopo aver sentito il giudizio del commissario di percorso che è stato testimone del fatto.

Ogni reclamo sul campo dovrà essere presentato per iscritto (firmato) e accompagnato da una tassa di euro 100, restituibile se il reclamo verrà accettato, entro e non oltre i 30 min. (trenta) dall'accaduto, e/o esposizione della classifica interessata.

Nel caso in cui un conduttore uscisse dal tracciato recandosi ai box durante una finale, non potrà più rientrare in pista durante tale finale e verrà quindi considerato ritirato. I piloti che non rispetteranno questa norma verranno automaticamente esclusi dalla classifica della manche.

Ogni atto di violenza sui nostri campi sarà punito immediatamente con la squalifica dalla manche. La Commissione Disciplinare si riunirà e, dopo aver valutato i fatti, deciderà le sanzioni disciplinari accessorie. E' fatto divieto al conduttore qualsiasi forma di protesta considerata non lecita.

Qualsiasi richiesta da parte dei conduttori, dei meccanici e dei sostenitori deve essere rivolta con la dovuta educazione al Giudice, che a sua volta provvederà a comunicarlo al Direttore. Sanzioni disciplinari saranno prese nei confronti dei conduttori anche per eventuali comportamenti scorretti dei loro meccanici, segnalatori sostenitori o familiari.

BANDIERE

La bandiera a scacchi bianca e nera dovrà essere esposta dal Direttore, dopo il primo arrivato. In caso venga usato il servizio con Trasponder l'arrivo può essere alla base del salto e sarà segnalato con indicatori a scacchi bianchi e neri.

BANDIERA A SCACCHI BIANCA E NERA: fine sessione

BANDIERA ROSSA

Prove interrotte. I piloti devono rallentare, non sorpassare, ritornare ai box.

E' usata anche per: chiusura del circuito o percorso, arresto per falsa partenza nelle gare di motocross.

BANDIERA BLU

Avviso di sorpasso. Indica al pilota che sta per essere doppiato.

Immobile: il sorpasso sta per essere effettuato.

Agitata: il sorpasso è immediato

BANDIERA VERDE

Inizio procedura di partenza inizio sessione prove cronometrate

BANDIERA GIALLA

Segnale di pericolo:

immobile: rallentare e divieto di sorpasso

agitata: rallentare, tenersi pronti all'arresto; divieto di sorpasso, se sventolata sulla rampa di un salto divieto di saltare, pena fino alla squalifica dalla classifica di manche.

BANDIERA NERA ACCOMPAGNATA DA NUMERO PILOTA

Esposta abbinata al numero del conduttore, indica l'obbligo per quel conduttore di fermarsi obbligatoriamente al giro successivo. Può essere esposta a conduttori con problemi meccanici che mettono a rischio la sicurezza del pilota coinvolto e quella degli altri concorrenti, oppure a piloti squalificati dalla direzione per comportamento pericoloso

BANDIERA BIANCA O CON CROCE ROSSA

Segnala la presenza di personale medico che sta operando un intervento di soccorso all'interno del tracciato.

DIRETTORE

Responsabile della manifestazione. Ha il compito di gestire le manifestazioni attivando la partenza e l'arrivo, gli allineamenti ed effettuare le segnalazioni ai piloti a mezzo di apposite bandiere. Il Direttore è competente per tutte le decisioni disciplinari. La sua postazione sarà presso la zona del traguardo. Se impossibilitato al prosieguo delle sue mansioni, durante la manifestazione, il Direttore potrà essere sostituito dal Giudice.

GIUDICE

Ha il compito di sovrintendere la manifestazione per conto della UISP SdA Motorismo, collaborando con il Direttore di manifestazione.

SOSTA OBBLIGATORIA

Obbligatorio almeno 30' di sosta dopo l'arrivo dell'ultimo pilota prima di richiamare gli stessi al cancello.

L'arrivo è da intendersi come manche valida (almeno 75% del tempo totale previsto dal programma).

Qualora avvenisse una falsa partenza o non si raggiungesse il numero di giri minimi previsti, la manche può essere ripetuta senza periodi di sosta (è facoltà della direzione ripetere la manche accorciando la durata).

RISULTATI

Una manche sarà terminata ufficialmente alla fine del giro nel quale la bandiera a scacchi è stata esposta al vincitore.

I piloti che seguono il vincitore dovranno arrestarsi dopo aver superato la linea di arrivo.

Tutti i piloti che termineranno la manche nello stesso giro del vincitore saranno classificati secondo l'ordine nel quale passeranno la linea di arrivo, seguiti dai piloti con un giro in meno, poi due giri in meno e via di seguito.

I piloti hanno 5 minuti per terminare il giro in cui è stata esposta la bandiera a scacchi. Trascorsi i 5 minuti, i conduttori che non avranno ancora tagliato il traguardo saranno considerati ritirati.

PUNTEGGI

1° 250	9° 120	17° 80	25° 64	33° 48	41° 40	49° 32	57° 24	65° 16	73° 8
2° 220	10° 110	18° 78	26° 62	34° 47	42° 39	50° 31	58° 23	66° 15	74° 7
3° 200	11° 100	19° 76	27° 60	35° 46	43° 38	51° 30	59° 22	67° 14	75° 6
4° 180	12° 95	20° 74	28° 58	36° 45	44° 37	52° 29	60° 21	68° 13	76° 5
5° 160	13° 90	21° 72	29° 56	37° 44	45° 36	53° 28	61° 20	69° 12	77° 4
6° 150	14° 87	22° 70	30° 54	38° 43	46° 35	54° 27	62° 19	70° 11	78° 3
7° 140	15° 84	23° 68	31° 52	39° 42	47° 34	55° 26	63° 18	71° 10	79° 2
8° 130	16° 82	24° 66	32° 50	40° 41	48° 33	56° 25	64° 17	72° 9	80° 1

Dall'81° posto (compreso) in poi tutti i piloti riceveranno 0 punti. I piloti che non verranno classificati o non termineranno la manche riceveranno 0 punti.

Sono ammessi in classifica tutti i piloti che hanno percorso almeno il 75 % dei giri totali della manche e sono transitati sotto la bandiera a scacchi.

Nelle classifiche di fine giornata, a parità di punteggio prevarrà il pilota con il miglior risultato nella seconda (o ultima) Manche effettuata.

In caso di Finali A – B – C – ecc. se alcuni dei piloti delle finali superiori non otterranno punti, i loro punteggi non verranno trasferiti ai primi piloti delle finali inferiori.

ARRESTO DI UNA CORSA

Il Direttore può arrestare una corsa in qualunque momento, annullarne una parte e/o tutta, per ragioni di sicurezza o per cause di forza maggiore.

Nel caso in cui una corsa è fermata entro il 75% del tempo di manche (l'inizio ufficiale della manche viene considerato dall'istante in cui si abbassa il cancelletto), la stessa sarà ripetuta. (Per tempo manche si intende il tempo indicato nel timetable senza considerare i 2 giri finali).

Nel caso in cui una corsa sarà fermata dopo che sarà trascorsa il 75% del tempo, la corsa sarà considerata validamente terminata e l'ordine di arrivo sarà quello risultante dall'attraversamento della linea di arrivo del giro precedente l'esposizione della bandiera rossa.

ABBIGLIAMENTO

L'abbigliamento dovrà essere di tipo adeguato e indossato correttamente. L'organizzazione tutta, Direttore compreso, viene sollevata da ogni responsabilità se il pilota, in caso di infortunio, non ottempera anche ad

uno dei punti sotto riportati, non potendo oggettivamente verificare ogni singolo concorrente durante l'intera durata della manifestazione.

E' data al pilota la responsabilità di seguire le indicazioni OBBLIGATORIE presenti in questo regolamento, il cui unico scopo è quello di preservare le vite e limitare i danni.

Maglia: Le maniche della maglia devono coprire i polsi. Ai partecipanti alla manifestazione è fatto obbligo di riportare il numero sulla parte posteriore della maglia con dimensioni visibili. La parte inferiore deve obbligatoriamente essere infilata nei pantaloni in fase di partenza.

Pettorina rigida sono obbligatori e vanno indossati sotto la maglia.

Neck Brace e paraschiena: è consigliabile l'uso del neck brace o collare cervicale.

Occhiali: vanno indossati obbligatoriamente alla partenza. Gli occhiali da vista vanno indossati sotto gli occhiali da cross, e devono essere di tipo sportivo (infrangibili)

Casco: per tutti i partecipanti alle prove ed alle gare è obbligatorio. Il casco deve essere in perfette condizioni, omologato e di misura adatta, indossato correttamente e sempre allacciato con l'apposito cinturino sottogola.

Guanti, pantaloni e stivali devono essere di tipo adeguato alla pratica del motocross.

Ginocchiere e gomitiere non sono obbligatorie, ma se indossate vanno obbligatoriamente sotto la maglia/pantaloni.

E' sconsigliato presentarsi alla griglia di partenza con piercing sul volto, orologi. Interfoni e comunicazioni radio: è vietato installare nel/sul casco dispositivi per la comunicazione a distanza fra pilota e meccanico.

VERIFICHE TECNICHE

PROVA FONOMETRICA

Il limite massimo di rumorosità per i motocicli impiegati in qualunque manifestazione nazionale sono i seguenti:

- Motocross e Supermoto: 112 dB/A misurati con il metodo "2metermax";
- Minicross: 110 dB/A misurati con il metodo "2metermax";

La verifica fonometrica può essere richiesta a discrezione della direzione in qualunque momento.

Qualora la rumorosità del motociclo risultasse al di sopra dei valori massimi consentiti la direzione prenderà i dovuti provvedimenti che andranno dalla semplice ammonizione, alla retrocessione dall'ordine di arrivo fino alla non accettazione in griglia di partenza (qualora si effettuasse un controllo pre/manche).

TARGHE PORTANUMERO

Numeri: devono essere monocromatici BIANCHI o NERI (in contrapposizione con il colore della tabella).

Tabelle: sono vivamente consigliate tabelle nere o bianche in contrapposizione con i numeri consentiti (tabella nera numero bianco, tabella bianca numero nero).

E' facoltà del Direttore la non accettazione alla griglia di partenza qualora mancasse uno di questi requisiti fondamentali.

SILENZIATORE

Il silenziatore dovrà essere in ordine, con fondello non a spigolo vivo. Il pilota che perde il silenziatore potrà terminare la manche, salvo decisioni di fermarlo da parte del Direttore in caso di problematiche locali.

COMANDO ACCELERATORE

In tutti i tipi di motocicli questo comando deve richiudersi automaticamente quando il pilota abbandona la manopola del gas.

INTERRUTTORE SPEGNIMENTO

Per tutti i motocicli deve essere installato un interruttore, posto sul manubrio, che consenta di spegnere il motore.

LEVE E PEDALI

Tutte le leve di comando (frizione, freno, ecc.) sul manubrio devono essere munite alla loro estremità di una sfera fissate stabilmente e costituire parte integrante della leva.

PROTEZIONE DELLA TRASMISSIONE

In tutti i motocicli, se la trasmissione primaria è aperta, deve essere munita di una protezione di sicurezza para pignone concepita in maniera tale che in nessun caso il pilota entri in contatto accidentale con la catena e il pignone.

MANUBRIO

La larghezza dei manubri deve essere compresa tra mm. 600 e mm. 850.

Le manopole devono essere fissate in maniera tale che la larghezza minima dei manubri sia rispettata, misurando il bordo esterno delle manopole. Le estremità esposte del manubrio devono essere protette, otturando i fori con materiale solido ricoprendole in gomma.

POGGIAPIEDI

Devono essere di tipo ribaltabile, ma in tal caso devono essere equipaggiati di un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale.

FRENI

Tutti i motocicli devono essere muniti di due freni efficaci (uno su ogni ruota) che funzionino indipendentemente ed in maniera concentrica con la ruota.

E' facoltà del Direttore di controllare i motocicli e non accettarli in griglia di partenza qualora riscontrasse anomalie.

PREMIAZIONI DI GIORNATA

Le premiazioni di giornata verranno effettuate solo in base alla classifica delle finali. In tutte le manifestazioni sia titolate sia non titolate, è obbligatoria la presenza dei classificati al podio per le premiazioni.

In caso di assenza, senza il preventivo benestare del Direttore, saranno applicate le sanzioni previste.

I primi tre piloti classificati al Trofeo Italia, all'inizio del nuovo anno sportivo saranno passati d'ufficio alla categoria superiore.

CROSS COUNTRY

NORME GENERALI

Per ciò che concerne le norme comportamentali, le bandiere di segnalazione e tutto quello che non viene menzionato in questo regolamento, vige ciò che è presente nel Regolamento Generale Motocross.

INTRODUZIONE

il Trofeo cross-country consiste in una manifestazione di fuoristrada in circuito chiuso che può comprendere tratti di enduro e di cross con manche uniche differenziate per categorie e durata compresa tra 40 e 120 minuti. Il percorso può essere realizzato in corrispondenza o nei pressi di un impianto esistente, oppure messo in opera in un'area chiusa temporaneamente per il solo svolgimento della manifestazione.

I conduttori possono iscriversi e partecipare alle prove come persone singole o come coppie. Nel caso della partecipazione in coppia i due conduttori devono alternarsi e non possono mai essere presenti contemporaneamente in pista. I conduttori in coppia prendono parte alle finali all'interno della loro categoria e a fine giornata vengono separate le classifiche rispetto ai conduttori che partecipano singolarmente.

MOTOCICLI AMMESSI

Sono ammessi tutti i motocicli modello "Enduro" e "Motocross" di qualsiasi cilindrata monocilindrici o bicilindrici a due o quattro tempi (compresa tra 50 cc e 1300 cc), rispondenti al regolamento tecnico SdA Motorismo in vigore. Tutti i motocicli dovranno rispettare il limite massimo di 112 db. col metodo "2 meter max" + 1 db. dopo gara. I motocicli dovranno essere dotati di pneumatici tassellati off road (motocross o enduro).

CATEGORIE E CILINDRATE

- Motocicli originali di cilindrata da 100 a 125 cc 2 tempi età 13 compiuti
- Motocicli originali di cilindrata da 100 a 144 cc 2 tempi – e da 175 a 250 cc 4 tempi: età 14 compiuti
- Motocicli originali di cilindrata da 175 cc fino a 500 cc, 2 tempi – e da 290 4 tempi fino a 650 4 tempi: età da 15 anni
- Motocicli di cilindrata fino a 65 cc età da 8 anni compiuti a 11 anni compiuti al compimento si può terminare la stagione
- Motocicli di cilindrata 85 cc 2 tempi – e fino a 150 cc 4 tempi: età da 10 anni compiuti a 14 anni compiuti al compimento si può terminare la stagione.

ASSISTENZA SANITARIA

Nei punti del percorso con particolare difficoltà dovranno essere presenti degli addetti (maggioresi e tesserati UISP o coperti da polizza assicurativa) per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, possono aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dal percorso e ripristinare le condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio la presenza, minimo, di 1 ambulanza di rianimazione, del personale addetto e del medico la cui presenza è indispensabile per tutta la durata della manifestazione.

Nel momento in cui l'ambulanza o il medico lasciano il percorso la manifestazione si sospende

SERVIZIO SANITARIO

Durante l'attività agonistica deve essere presente almeno un'ambulanza, attrezzata al primo soccorso ed un medico.

PROGRAMMA MANIFESTAZIONE

Per ogni finale viene effettuato un giro di ricognizione prima dello schieramento sul piazzale di partenza. Durante le finali i piloti in coppia possono alternarsi (senza un numero massimo di cambi) all'interno dell'apposita zona adibita e ad ogni scambio devono spostare il transponder da un mezzo all'altro (nel caso in cui non usino lo stesso). I piloti che partecipano singolarmente possono utilizzare l'apposita zona allestita per effettuare i rifornimenti, sostare o effettuare gli eventuali interventi sul mezzo. Il rientro in pista deve essere effettuato con prudenza e dando la precedenza ai piloti in transito all'interno del tracciato, pena la squalifica del pilota/coppia.

PARTENZA

A seguito del giro di ricognizione i piloti si schierano in maniera ordinata sul piazzale di partenza. Attendono il segnale del Direttore che indica l'inizio della manche. Lo start viene sancito dallo sventolio della bandiera verde: da quel momento i piloti possono partire.

ENDURO

PERCORSO

Deve essere rilevabile su carte in scala non superiore a 1:100.000.

Per motivi di sicurezza, devono essere evitate nella scelta del percorso strade a grande traffico.

I conduttori devono attenersi a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione stradale, compresa l'osservanza di ordinanze di autorità locali.

La partenza, l'arrivo, ed i punti di controllo devono essere ubicati nei luoghi e nei modi idonei a non intralciare la circolazione; quando possibile saranno situati fuori dalla sede stradale e sue strutture e pertinenze.

Il percorso deve essere indicato da apposite segnalazioni esposte in sede di iscrizioni.

I conduttori saranno dotati di tabella di marcia.

L'uscita dal percorso o la percorrenza in senso inverso a quello indicato comporta l'esclusione immediata dalla manifestazione.

E' vietato provare il percorso durante tutta la settimana precedente la manifestazione, pena la non ammissione.

CONCORRENTI

Possono partecipare tutti i conduttori in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP che devono essere in possesso di tutti i requisiti previsti dal Codice della Strada e muniti di idonea patente di guida.

TABELLA DI MARCIA

Nella tabella di marcia sono indicati: percorso, località di partenza, arrivo, transito e tempi di eventuali controlli orario, normali e di emergenza (in ogni caso i tempi di emergenza dovranno tenere conto di una maggiorazione minima di 5 minuti primi sul tempo teorico di ogni controllo).

Possono essere indicati controlli timbro di transito, prove di abilità, distanze tra località e quant'altro ritenuto utile.

La tabella di marcia viene consegnata alla partenza ad ogni conduttore che è tenuto ad esserne provvisto per tutta la durata della manifestazione e deve presentarla personalmente ai controlli ed ai giudici di percorso che la richiedano.

In caso di smarrimento il conduttore è obbligato a comunicarlo al controllo successivo.

La tabella di marcia va obbligatoriamente consegnata all'arrivo. In caso di ritiro la tabella va ugualmente riconsegnata a qualunque Giudice di percorso, pena provvedimenti disciplinari.

SEGNALAZIONI

Il percorso viene segnalato con: frecce di colore rosso a forma triangolare, segnali di pericolo, segnali di strada giusta e sbagliata.

Tali segnali vanno apposti provvisoriamente e comunque mai sui supporti dei normali segnali previsti dal Codice della Strada, evitando confusione ed incertezze con questi, devono essere rimossi prima possibile a manifestazione conclusa.

ASSISTENZA SANITARIA

Nei punti del percorso con particolare difficoltà dovranno essere presenti degli addetti (maggiorenni e tesserati UISP o coperti da polizza assicurativa) per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, possono aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dal percorso e ripristinare le condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio la presenza, minimo, di un'ambulanza di rianimazione per ogni prova speciale, del personale addetto; per tutta la durata della manifestazione è obbligatoria, minimo, la presenza di un medico.

Nel momento in cui un'ambulanza o il medico lasciano il percorso la manifestazione si sospende.

MEDIA DI MARCIA

E' facoltà del Direttore concedere neutralizzazioni sul tempo effettivo di marcia per soste od altri fatti imprevisti.

E' sempre neutralizzato il ritardo accumulato per assistenza a conduttori od altri utenti della strada infortunati.

CONTROLLI DI TRANSITO

Per verificare che i conduttori percorrono esattamente i tratti stabiliti, possono essere predisposti controlli a timbro o a vista.

I controlli a timbro devono essere segnalati da due bandiere azzurre o cartelli con scritte C.T. posti almeno cinquanta metri prima del punto di controllo ove il conduttore deve fermarsi.

Oltre all'apposizione del timbro sull'apposito cartellino in fase di punzonatura, viene stilato un ordine cronologico di passaggio. L'ubicazione dei controlli a vista di norma non viene segnalata, ma viene stilato l'elenco cronologico dei passaggi.

La mancanza di un timbro o l'assenza sui cronologici di transito a vista, comporta l'esclusione del conduttore dalla manifestazione. In ultima analisi fa fede il cronologico di passaggio.

CONTROLLI ORARIO

Per verificare il rispetto della media oraria prestabilita, possono essere predisposti dei controlli orari.

Tali controlli ubicati in modo da non intralciare la normale circolazione vanno segnalati con due bandiere bianche o cartelli.

Dieci metri prima del posto di controllo devono essere poste due bandiere gialle e cartelli.

Dopo circa venti metri dalla linea del C.O., vengono poste due bandiere verdi e cartelli, entro cui possono essere effettuati il rifornimento e l'assistenza dei conduttori in ritardo.

I conduttori in attesa dell'orario di transito possono stazionare nella zona di assistenza compresa tra le bandiere bianche e gialle, viene penalizzato l'anticipo o il ritardo sul tempo teorico.

Un anticipo superiore a cinque minuti comporta l'immediato ritiro della tabella di marcia e quindi l'esclusione dalla manifestazione. Il conduttore in attesa dell'ora di transito, può recarsi a piedi al tavolo di cronometraggio per consultare l'ora ufficiale.

Il conduttore non deve superare le bandiere gialle con il motociclo, se non per presentare la sua tabella di marcia per l'apposizione del tempo, quindi non può arrestarsi né arretrare nello spazio compreso tra le bandiere gialle e la linea del C.O.

Il tempo è quello rilevato nello stesso istante in cui la ruota anteriore del motociclo super la bandiera gialla.

Il tempo massimo scade 30 minuti primi interi dopo il tempo teorico di transito indicato sulla tabella di marcia, dopodiché il conduttore viene eliminato e la sua tabella di marcia ritirata.

Il conduttore viene eliminato anche se non transita o transita in senso contrario al C.O.

A discrezione del Direttore, ai conduttori delle Categorie Super e/o Elite, possono essere ridotti i tempi di settore.

PROVE DI ABILITÀ'

Possono essere predisposte prove speciali di abilità secondo la seguente tipologia:

- FETTUCCIATO in terreni naturali, di durata minima di 3 minuti.
- EXTREME in zone particolarmente impegnative naturali o parzialmente artificiali, con media massima di 30 km/h e durata massima di 1,5 minuti.
- LINEA in zone boschive, di durata minima 2 minuti.

I tempi sono riferiti al primo dell'assoluta.

La somma dei tempi delle prove speciali deve essere minimo di 15 minuti in condizione normali. In caso di condizioni meteo avverse e/o nel caso di annullamento di una o più prove speciali la gara viene ritenuta valida se completata per il 50%.

Le prove speciali devono essere pulite, con il percorso ben visibile e segnalato, con fettucce di colore bianco per lato sinistro e rosso o arancio per il lato destro. L'altezza massima dei paletti non deve superare gli 80 cm fuori terra.

Tutte le prove si devono svolgere su terreni privati chiusi alla normale circolazione e senza ammissione di pubblico.

Il tracciato deve essere chiaramente delimitato da fettucce in plastica e non può essere provato dai conduttori prima della manifestazione, esclusivamente a piedi, pena la non ammissione alla manifestazione. Il tempo impiegato da ciascun conduttore in ogni singola prova, viene espresso in ore, minuti primi, minuti secondi, decimi di secondo e centesimi.

Le prove di abilità sono la somma dei tempi netti comunicati dai cronometristi.

La partenza delle prove di abilità avviene da fermo in un'area appositamente delimitata.

E' obbligatorio porre in maniera ben visibile i cartelli di inizio e fine prova.

CLASSIFICHE E PUNTEGGI

Vengono redatte classifiche individuali di classe e di società.

Il conduttore che totalizza il minor tempo complessivo e minor penalità, viene dichiarato vincitore di classe, gli altri seguono in classifica in ordine crescente alle penalità acquisite.

In caso di parità di penalità, vale come discriminante il tempo rilevato nell'ultima prova di abilità.

Per le classifiche finali dei Trofei sono considerati tutti i risultati.

Le Commissioni competenti possono applicare uno scarto purché tutte le prove in calendario siano effettuate e tale disposizione sia inserita nel Regolamento.

La classifica a squadre, viene stilata automaticamente sommando i punti acquisiti dai migliori tre conduttori di Associazione o Società Sportiva nelle rispettive classi. Apportano punteggio alla squadra solo se la classe viene costituita da un numero uguale o superiore a cinque.

Viene proclamata vincitrice la squadra che totalizza il maggior punteggio.

In caso di parità, vale il piazzamento del quarto miglior conduttore, e così via.

Per la classifica finale a squadre dei trofei vengono considerati i punti acquisiti dai migliori tre conduttori di Associazione o Società Sportiva in ogni prova. I punti vengono assegnati con il seguente criterio:

1° ----> 30 2° ----> 25 3° ----> 22 4° ----> 20 5° ----> 18 6° ----> 16 7° ----> 14 8° ----> 13 9° -
----> 12 10° ----> 11 11° ----> 10 12° ----> 9 13° ----> 8 14° ----> 7 15° ----> 6 16° ----> 5 17° ----> 4 18° ----> 3 19° ----> 2 20° ----> 1

CATEGORIE E CLASSI DI PARTECIPAZIONE

La partecipazione è prevista in tre categorie distinte:

- Categoria E: ELITE
- Categoria S: SUPER (3 classi)
- Categoria P: PROMO (7 classi)
- Categoria Epoca
- Categoria CADETTI
- Categoria Mini E

Le Classi sono così composte:

- 1E - ELITE
- 2/S - 125 2T e 250 4T
- 3/S - OLTRE 125 2T/OLTRE 250 4T
- 4/S - OVER 46 cilindrata libera
- 5/P - 125 2T e 2da50 4T
- 5/PO - 125 2T e 250 4T OVER 35 (compiuti)
- 6/P - OLTRE 125 2T/OLTRE 250 4T
- 6/PO - OLTRE 125 2T/OLTRE 250 4T OVER 35 (compiuti)
- 7/P - UNDER 20 125 2T
- 8/P - OVER 46 (fino a 50 anni compiuti)
- 9/P - OVER 51
- 10/R Epoca Enduro moto costruite fino al 1981 cilindrata open
- 10/RO Epoca Enduro moto costruite dal 1982 al 1991 cilindrata open
- CADETTI 50 codice UNDER 16 compiuti
- MiniEnduro da 8 anni compiuti fino a 16 anni non compiuti (al compimento può terminare la stagione). Cilindrata da cc 50 a cc 125
 - MiniEnduro 50 cc da 8 anni a 11 anni
 - MiniEnduro 65 cc da 8 anni a 11 anni
 - MiniEnduro 85 cc da 10 anni a 12 anni
 - MiniEnduro 85 cc da 12 anni a 14 anni
 - MiniEnduro 125 cc da 14 anni a 16 anni

Per la Classe CADETTI 50 codice e prevista una durata massima non superiore a 2 giri e la partecipazione e riservata ai conduttori di età compresa tra i 14 e 16 anni.

I piloti che abbiano un'età compresa tra i 16 anni e i 20 anni, finiti nell'anno in corso, partecipano nella Classe 7/P-Cadetti Under 20, quando per esperienza e/o meriti sportivi, non siano già inseriti in altre classi e/o Categorie.

Per la categoria Minienduro 85 cc saranno accorpate se in numero inferiori a 5 partecipanti.

I piloti PROMO e SUPER che abbiano compiuto i 46 anni prima dell'anno in corso partecipano nelle rispettive Classi Veterani.

Per tutte le manifestazioni è facoltà delle Commissioni Nazionale o Regionali costituire ulteriori classi e/o raggrupparne alcune.

ISCRIZIONI

La pre-iscrizione è obbligatoria e deve essere compilata personalmente sul modello apposito ed inviata entro le ore 20.00 del venerdì precedente come stabilito dai vari regolamenti di Trofeo.

Il conduttore che non abbia inviato la pre-iscrizione può partecipare con una penale di € 20,00 solo effettuando direttamente l'iscrizione presso la segreteria di gara secondo gli orari previsti dal Regolamento Particolare.

MOTOCICLI

Sono ammessi solo motocicli e ciclomotori in regola con il Codice della Strada equipaggiati con pneumatici omologati e sistema di scarico in assoluta efficienza.

Non sono ammessi pneumatici recanti la dicitura NHS.

I motocicli in sede di O.P. vengono punzonati nelle parti non sostituibili:

- Telaio
- Mozzi ruota

I numeri devono essere obbligatoriamente NERI su sfondo BIANCO di altezza min 10 e max 14 centimetri.

In ogni caso la veridicità dei documenti del motociclo e del pilota sono di responsabilità esclusiva del conduttore che ne assume la totale responsabilità civile e penale.

In ogni caso la veridicità dei documenti del motociclo è responsabilità esclusiva del conduttore.

Dove possibile si esegue prova fonometrica, in mancanza di fonometro ed in caso di controversia, si richiederà la collaborazione degli organi di polizia locale.

Il conduttore può sostituire tutte le parti non punzionate del proprio motociclo.

Nei paddock, durante le operazioni di rifornimento e manutenzione, è obbligatorio l'utilizzo di un tappeto idoneo ad isolare l'ambiente sotto il motociclo.

PARCO CHIUSO

Il parco chiuso è un'area delimitata dove sostano i motocicli nell'attesa della partenza.

All'interno del parco chiuso è vietato qualsiasi intervento sul mezzo, toccare e/o spostare la propria moto o di altri conduttori compreso il rifornimento e la messa in moto. Si entra ed esce dal parco chiuso a motore spento. Al suo interno è severamente vietato fumare.

VERIFICHE TECNICHE

Il parco verifiche è la zona predisposta per le punzature e tutte le altre verifiche da effettuare sui motoveicoli.

In particolare verranno punzonati:

- telaio
- motore

In mancanza di qualche documento, la partecipazione è ammessa solo con regolare denuncia all'autorità di P.S. in corso di validità.

Non è ammessa la partecipazione con targa prova.

In caso di non superamento delle O.P. non viene restituita la quota di iscrizione.

PROVA FONOMETRICA

I controlli fonometrici possono essere eseguiti con il metodo tradizionale(13ml./sec.) o con il metodo 2metermax.

I limiti di rumorosità sono i seguenti: - Vm 13 ml./sec 94 dB/A tolleranza + 2 dB/A - 2METERMAX 112 dB/A

Per tutte le misurazioni effettuate al termine o durante la manifestazione viene applicata una tolleranza di 1 dB/A.

Le misurazioni devono essere effettuate in un sito lontano da ostacoli di qualsiasi genere in grado di riflettere il suono e dove il rumore di fondo deve essere inferiore al limite consentito di almeno 10 db/A.

In caso di pioggia non si effettuano prove fonometriche.

I valori delle misurazioni sono espressi in dB/A con valore intero senza decimi.

I silenziatori sono punzonati solo dopo l'esito favorevole del controllo e non è permessa la loro sostituzione, tranne il caso in cui ne sia stato punzonato un altro.

Il motociclo che supera i limiti fonometrici prescritti ha la possibilità di effettuare ulteriori prove purché nei tempi stabiliti per la sistemazione del mezzo in Parco Chiuso.

Il mancato superamento della prova fonometrica comporta l'esclusione.

METODO TRADIZIONALE

Il fonometro deve essere impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo A (misurazione in dB/A) e ponderazione temporale di tipo "SLOW".

Il controllo viene effettuato con il microfono del fonometro posto a 50 cm. dall'estremità del silenziatore, ad un angolo di 45°(+/-10°) misurato dalla linea mediana della parte terminale e ad una altezza minima di 20 cm. dal suolo.

Il pilota deve mantenere il motore acceso con il cambio in folle e deve aumentare gradualmente il regime di rotazione sino a raggiungere il valore prescritto.

Il regime N si ricava dalla relazione: $30000 \times Vm/C$ dove N è il numero dei giri, Vm è la velocità lineare media del pistone (ml./sec.) e C è la corsa (mm.). Ad esempio: $30000 \times 13(Vm) = 390000 : 60(C) = 6500$ giri METODO 2METERMAX

Il fonometro, se previsto, deve essere dotato di filtro antivento e impostato per una rilevazione con ponderazione in frequenza di tipo "A" e ponderazione temporale di tipo "FAST".

La gamma di lettura deve comprendere l'intervallo 80>130 dB e inoltre va attivato il dispositivo di ritenzione del valore massimo rilevato.

Il microfono del fonometro si posiziona su un cavalletto, in posizione orizzontale, dietro il motociclo ad una distanza di mt.2, con un angolo di 45° dalla linea mediana del sistema di scarico e ad una altezza di mt.1,35 da terra. La misurazione si effettua con il motociclo sulle sue ruote e con il motore caldo.

Il fonometrista si posiziona vicino alla ruota anteriore del motociclo e non più indietro del manubrio, poi ruota il comando del gas rapidamente fino a fondo corsa. Il regime massimo deve essere raggiunto per almeno 1 secondo per assicurarsi che si verifichi un fuorigiri udibile.

Se il risultato supera il limite a causa di una detonazione non controllata la misura viene ripetuta fino ad un massimo di tre volte.

Qualunque tentativo da parte di un concorrente per impedire che il motore raggiunga il massimo regime è considerato non regolamentare e causa l'esclusione dalla manifestazione.

Durante le misurazioni solo il fonometrista può agire sul comando dell'acceleratore.

PARTENZA E ARRIVO

L'ordine di partenza viene stabilito in base alla classifica o per sorteggio e l'avvicendamento delle classi è il seguente: 1/E-2/S-3/S-4/S-5/P-5/PO-6/P-6/PO-7/P-8/P-9/P-10/P-11/R-CADETTI 50 codice.

La partenza viene data a motore spento con intervalli in minuti primi interi.

Al segnale di partenza il conduttore avvia il mezzo con il dispositivo di avviamento.

Qualora il mezzo non si avvii entro il minuto è ammessa la spinta, ma è prevista una penalità di 10 secondi.

Il conduttore che avvia il mezzo prima del segnale è penalizzato con 10 secondi, mentre sono 60 i secondi di penalità previsti per ogni minuto di ritardo di presentazione alla partenza fino ad un massimo di trenta minuti primi, dopodiché viene escluso.

L'arrivo anticipato al C.O. finale non viene penalizzato.

All'arrivo il conduttore deve spegnere il motore, consegnare la tabella di marcia e raggiungere a spinta il parco chiuso o verifiche se previsto.

RECLAMI

Il tempo massimo per l'inoltro di reclami scade 30 minuti primi oltre il tempo teorico di arrivo dell'ultimo concorrente partito.

I reclami avverso le classifiche devono essere presentati entro 30 minuti primi dalla loro esposizione.

Ogni reclamo, deve avvenire in forma scritta ed essere accompagnato dalla somma di Euro 50.00, che verranno restituite solo in caso di accettazione; in caso contrario verranno incamerate dalla Commissione competente.

PENALIZZAZIONI

Ritardo alla partenza per ogni minuto primo (o frazione) = secondi 60.

Messa in moto prima della linea di partenza = 10 secondi

Messa in moto prima del segnale di partenza = 10 secondi

Messa in moto a spinta alla partenza = secondi 10

Anticipo o ritardo al C.O. per ogni minuto primo (o frazione) sul tempo prescritto = 1 minuto.

Per l'ingresso ai Controlli Orario ed ai Controlli di Transito, in senso inverso a quello stabilito, è prevista la squalifica. Il superamento dei limiti consentiti nella prova fonometrica comporta la squalifica.

- Un pilota che per qualsiasi motivo esca dal tracciato delle prove speciali dovrà rientrare nello stesso punto in cui è uscito, diversamente sarà considerato un taglio di percorso. In base alla gravità del taglio sarà sanzionato da un minimo di 30 secondi sino all'esclusione della manifestazione con decisione insindacabile del Direttore di Manifestazione.
- Nel caso in cui la fettuccia sia strappata e/o il paletto abbattuto il pilota, dovrà comunque seguire il

tracciato, altrimenti potrà essere considerato un taglio.

MINIMOTO (Velocità – Roadracing)

ISTITUZIONE

UISP SdA Motorismo indice una serie di manifestazioni per atleti possessori di minimoto.

SVOLGIMENTO DELLE GARE

Le gare si disputano in unica giornata con prove di qualificazione e doppia gara di velocità con la possibilità di iscriversi ad una seconda disciplina pagando il 50% di supplemento della tassa; qualora non venga raggiunto il numero minimo di 8 piloti partenti, una Classe si potrà accorpare ad altra compatibile, con estrapolazione di classifiche separate. Rimane comunque a discrezione del Direttore stabilire gli accorpamenti.

Può essere previsto nel programma di gara, uno stage riservato a piccoli piloti della categoria non competitiva denominata Primi Passi.

IMPIANTI E PERCORSI

Le gare si disputano su percorsi, provvisori o permanenti, verificati da un tecnico della UISP SdA Motorismo.

GIURIA

Viene introdotta la figura della Giuria come organo direttivo, composta da 3 membri: il Direttore, Responsabile, ed una terza persona (verificatore tecnico), scelta in accordo tra le prime 2.

La Giuria prenderà tutte le decisioni relative alla manifestazione (variazioni al Programma, accorpamenti delle classi, verifiche tecniche, provvedimenti disciplinari eccetera).

DIRETTORE

Ha il compito di gestire le gare attivando la partenza e l'arrivo, gli allineamenti ed effettuare le segnalazioni ai piloti a mezzo di apposite bandiere.

Il Direttore è competente per tutte le decisioni disciplinari.

La sua postazione sarà presso la zona del traguardo.

Se impossibilitato al prosieguo delle sue mansioni, durante la manifestazione, il Direttore potrà essere sostituito dal Responsabile.

GIUDICE

Ha il compito di sovrintendere la gara per conto della UISP SdA Motorismo, collaborando con il Direttore.

Il Responsabile non potrà essere tesserato nella stessa associazione o società sportiva del Direttore.

SEGRETARIO DI GARA

Avrà cura di redigere tutta la documentazione riguardante la gara.

CRONOMETRAGGIO

Il cronometraggio deve essere curato da personale specializzato.

Se mancante, il Direttore predispone le qualifiche a mezzo di batterie, per il cui schieramento si procederà per sorteggio.

ASSISTENZA SANITARIA

Nei punti del percorso con particolare difficoltà dovranno essere presenti degli addetti (maggioresi e tesserati UISP o coperti da polizza assicurativa) per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, possono aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dal percorso e ripristinare le condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio la presenza, minimo, di 1 ambulanza di rianimazione, del personale addetto e del medico la cui presenza è indispensabile per tutta la durata della manifestazione.

Nel momento in cui l'ambulanza o il medico lasciano il percorso la manifestazione si sospende.

SERVIZIO SANITARIO

Durante l'attività agonistica deve essere presente almeno un'ambulanza, attrezzata al primo soccorso ed un medico.

NORMA TRANSITORIA

La UISP SdA Motorismo si riserva di concedere deroghe al presente Regolamento Generale, al Regolamento Sportivo e al Regolamento Tecnico, per comprovati e validi motivi, mettendoli per iscritto.

Modifiche e/o chiarimenti ai regolamenti e calendari, a trofeo iniziato, possono intervenire per comprovati validi motivi di forza maggiore; in tal caso la UISP SdA Motorismo avrà cura di informare gli atleti iscritti e pubblicarle nel sito Internet www.UISP.it/motorismo.

REGOLAMENTO SPORTIVO

CLASSI

La Classe è il gruppo di appartenenza dell'Atleta; in base all'età o al peso, o al tipo di propulsore della minimoto utilizzata, le classi sono così costituite:

- **Pulcini – da 8 anni**
- **Primavera – da 10 anni solari**
- **Senior da 12 anni solari**
- **Open – da 13 anni solari e oltre, peso minimo del pilota Kg 52, con minimoto a 2 o 4 tempi.**
- **Open OVER 30 – da 30 anni solari e oltre, peso minimo del pilota Kg 60 con minimoto a 2 o 4 tempi.**

Tutte le età sono intese all'anno solare, solo gli 8 anni minimi devono essere compiuti.

Il peso del pilota sarà verificato con l'abbigliamento da gara indossato, tuta-casco-guanti e paraschiena, non sono ammesse zavorre, al termine di prove o gara è ammessa una tolleranza dell'1 %.

ASSEGNAZIONE TITOLI

Il titolo di vincitore del Trofeo si assegna all'atleta che ottiene il punteggio totale più alto nella somma dei risultati ottenuti. Se al termine del trofeo due o più conduttori hanno lo stesso punteggio, si dichiara meglio classificato chi ha riportato il maggior numero di vittorie, poi si considerano i secondi posti, poi i terzi eccetera.

Non si possono sommare punti ottenuti in classi diverse.

ASSEGNAZIONE PUNTI

I punti vengono assegnati in base alla posizione di Classifica di gara.

1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°	13°	14°	15°
25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

QUALIFICHE

Le qualifiche cronometrate si disputano in due turni di 5/7 minuti ogni classe, a seconda della lunghezza del tracciato.

Per la posizione in griglia vale il miglior tempo assoluto ottenuto da ciascun pilota.

Nel caso una classe abbia un numero di iscritti superiori alla capienza della pista, nel numero di 5 o meno, i piloti saranno divisi in due gruppi e gli autori dei 7 tempi più veloci di ogni gruppo accedono alla gara finale; la Pole sarà occupata dall'autore del miglior tempo, il secondo posto dal migliore dell'altro gruppo e così via fino al 14° posto; gli esclusi disputeranno una batteria (corsa breve) per l'assegnazione dei restanti posti in griglia, che saranno assegnati in base all'Ordine di Arrivo della batteria.

La batteria avrà una durata di circa il 60% della corsa finale.

Se gli eccedenti la capienza saranno 6 o più, si disputeranno 2 gare distinte; i piloti saranno divisi, per sorteggio, in 2 gruppi per le qualifiche; i migliori tempi (in numero uguale ogni gruppo) riempiranno la griglia per la Gara A, i restanti disputeranno la gara B. Rimane comunque a discrezione del Direttore di Gara stabilire i 2 gruppi, dopo le qualifiche. I piloti della gara B prenderanno punti partendo dalla posizione successiva al numero dei classificati per la gara A. La gara B si disputerà prima della gara A e i primi 3 arrivati saranno premiati. Dopo la prima manifestazione, i due gruppi delle batterie saranno composti secondo il sistema "Teste di Serie" in base alla classifica generale provvisoria.

PROCEDURA DI PARTENZA

I piloti devono presentarsi presso il cancello di ingresso pista entro 10 minuti dall'inizio della corsa, per il montaggio dei transponder.

Al segnale del Direttore essi si porteranno sulla propria posizione in griglia a motore spento, con tutta la moto dietro l'apposita marcatura di posizione; ultimata la predisposizione in griglia, il Direttore ordina la chiusura dei cancelli (eventuali ritardatari non potranno più accedere alla pista) e impartirà le ultime indicazioni per la partenza.

Al segnale di via libera si procede celermente con 1 giro di riscaldamento e ricognizione per tornare in griglia, correttamente seduti sulla moto e coi motori accesi, dove il Direttore procederà il Via.

Il Via viene dato con lo spegnimento della luce rossa del semaforo (2/5 secondi dopo l'accensione) o con lo sventolio della bandiera Italiana (dall'alto verso il basso).

Qualora una minimoto presenti avaria, la stessa e il pilota dovranno allontanarsi dalla zona di partenza. Solo nel caso di rottura del sistema di avviamento, saranno concessi 2 minuti per il ripristino. Durante la partenza, il pilota deve mantenere una traiettoria lineare fino alla prima curva.

LA CORSA

E' composta di due finali, inizia con il segnale di via e termina con l'esposizione della bandiera a scacchi. La classifica di gara sarà decretata dalla somma dei punteggi; a parità di punteggio la premiazione avverrà in base all'arrivo della seconda finale.

CORSA SOSPESA

In caso di sospensione delle qualifiche cronometrate per pioggia o altro, queste verranno riprese al più presto ripartendo dalla interruzione.

Se viene interrotta una batteria di qualifica entro i primi 3 giri, la batteria va ripetuta partendo da capo; se la batteria si interrompe prima del compimento del 75% dei giri previsti, si riprenderà quando possibile per terminare, altrimenti viene considerata valida la classifica al giro precedente l'interruzione.

Se la corsa (Finale) si sospende entro il compimento dei primi 3 giri, si riprenderà da capo, altrimenti si dovranno compiere i giri rimanenti con un nuovo schieramento in base alla classifica parziale; in questo caso, la classifica viene stilata con la somma dei 2 Ordini di Arrivo (giri e tempi).

Se la corsa viene sospesa dopo aver percorso il 75% dei giri previsti, la corsa si riterrà conclusa con la classifica stilata in base al giro precedente l'interruzione.

Se la corsa viene interrotta dopo il compimento del 35% dei giri e prima del 75% , e per forza maggiore non può essere ripresa, la gara si ritiene conclusa e verrà assegnato il punteggio dimezzato.

Se la corsa viene interrotta prima del compimento del 35% dei giri, e per forza maggiore non può essere ripresa, la gara si ritiene rinviata o annullata.

CONDOTTA DI GARA

Durante la competizione, i conduttori non devono compiere manovre riprovevoli, sleali o pericolose.

E' vietato impennare, procedere a zig-zag e compiere brusche manovre.

Per nessun motivo è consentito percorrere la pista, o parte di essa, in senso contrario.

I primi tre classificati, se richiesto, appena depositata la moto al parco chiuso, dovranno celermente portarsi alla premiazione.

La minimoto può essere mossa solo dal proprio propulsore o dalla forza fisica dell'atleta, senza aiuti esterni.

DISTANZE

Le distanze massime da percorrere per la corsa sono:

- Pulcini Km. 6;
- Primavera Km. 7,5;
- Senior Km. 10,5;
- Open km 10,5
- Open Over 30 Km 10,5.

CLASSIFICAZIONE

Si considera classificato il pilota che transita sotto la bandiera a scacchi avendo compiuto almeno il 75% dei giri del vincitore.

Per le donne verrà estrapolata classifica separata.

Il pilota in avaria, può prendere la bandiera a scacchi spingendo la moto, purché non pregiudichi la sicurezza in pista, ed entro il tempo di 1 minuto dopo l'arrivo del primo in classifica.

PARCO CHIUSO

I corridori dovranno alla fine di ogni prova o gara, con la massima sollecitudine e senza interferenza alcuna, portare le moto al parco chiuso per le verifiche tecniche.

Il rifiuto comporta la squalifica.

Le minimoto possono poi essere ritirate presentando la documentazione di tesseramento o il pass.

PREMI

I premi-gara sono di natura rappresentativa (coppe, medaglie, targhe ecc.) a discrezione; vengono premiati i primi 5 classificati di ogni classe.

La Premiazione andrà effettuata dinanzi al podio con le moto dei Primi TRE Piloti classificati ai margini dello stesso.

I vincitori del Trofeo verranno premiati a fine stagione dalla UISP SdA Motorismo.

ACCOMPAGNATORI

I genitori e gli accompagnatori, durante lo svolgimento delle gare, devono tenere un comportamento corretto e non intervenire in pista per nessun motivo; nei casi di necessità sono presenti i Giudici e il medico.

SOSTA AI BOX

Il pilota che intende rientrare ai box deve segnalare la manovra a chi segue, alzando una mano o un piede, ed evitare brusche manovre.

ZONA BOX

Nella zona box, opportunamente segnalata, possono accedere solo gli addetti ai lavori e 1 accompagnatore per ogni pilota in pista, purché munito di pass e maggiorenne.

PASS MECCANICO

Per ottenere il pass, l'accompagnatore dovrà presentarsi, in sede di Iscrizioni (vedi art. 1), con la tessera UISP, specialità Motorismo. Il pass è gratuito.

Non è consentito l'accesso all'area box a persone sprovviste di pass; la recidività provoca sanzioni disciplinari nei confronti del pilota stesso.

SANZIONI

- Partenza anticipata: 1 giro di penalità.
Si ha partenza anticipata quando la moto si muove prima del segnale di via, o viene posizionata più avanti nella posizione in griglia.
- Partenza scomposta: 1 giro di penalità.
- Taglio di percorso: durante le qualifiche, si annulla il miglior giro ottenuto; in gara, 1 giro di penalità.
Si ha taglio di percorso quando il pilota, uscito di pista, rientra in altro punto procurandosi un vantaggio.
- Procedura irregolare ingresso al Parco Chiuso: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo.
- Irregolarità tecnica: squalifica dalla gara
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo.
- Numero non conforme: esclusione dalla prova o gara
- Peso pilota non conforme: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo.
Nella tappa successiva il pilota deve presentarsi in direzione gara per la verifica del peso e la conseguente assegnazione alla categoria di competenza.
- Comportamento pericoloso: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo.
- Comportamento antisportivo: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo.
- Comportamento indecoroso: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motorismo. Il pilota iscritto risponde, con la responsabilità oggettiva, anche per i propri accompagnatori.
- Invasione in pista dell'accompagnatore: squalifica e provvedimento disciplinare del pilota (per responsabilità oggettiva).
Per nessun motivo il meccanico che si trova nella zona box o altri accompagnatori possono invadere la pista.
- Inversione del senso di marcia: squalifica e provvedimento disciplinare.
- Perdita o rottura del silenziatore: penalità di 10" sul tempo totale di gara
- Sanzione transitoria: per quanto non contemplato, sarà Giuria ad emettere la sanzione.

ROTTURA MOTORE

In caso di rottura del propulsore, al pilota è consentita la sua sostituzione purché poi ne verifichi la regolarità con la direzione gara.

REGOLAMENTO TECNICO

MOTOCICLI AMMESSI

Il Giudice e il Direttore hanno facoltà di non accettare minimoto che presentino in tutto o in parte lavorazioni che possano pregiudicare la sicurezza dei piloti. La "minimoto" è una motocicletta di piccole dimensioni simile alle vere moto da corsa. In base al propulsore, le minimoto sono divise in tre categorie:

- a) minimoto con motore a scoppio a 2 tempi;
- b) minimoto con motore a scoppio a 4 tempi;
- c) minimoto con motore elettrico.

CARATTERISTICHE MINIMOTO

Ciclistica

- Lunghezza totale (ingombro) massimo mm. 1.130 purché il terminale non fuoriesca dal codone della moto.

- Altezza totale (ingombro) massimo mm. 690.
- Larghezza totale (ingombro) massimo mm. 600.
- Telaio rigido, senza elementi ammortizzanti.
- Ruote: diametro massimo mm. 280 – i cerchi e mozzi devono essere modelli in normale commercio. Gomme libere
- Freni: impianti frenanti indipendenti devono essere presenti su entrambe le ruote.
- I perni di fissaggio delle ruote sono ammessi solo in acciaio.
- le leve di comando freno devono avere le estremità con ingrossamenti ben arrotondati.
- Carenature, scocca, serbatoio e relativi rivestimenti sono ammessi solo in materiale plastico o vetroresina, sono vietati tutti i metalli e la fibra di carbonio. Tutti gli spigoli e i bordi vanno ben arrotondati.
- Interruttore di spegnimento sempre funzionante, di colore rosso, fissato sul manubrio.
- Il numero anteriore deve avere un'altezza minima di mm. 90; sul posteriore ai lati del codino, deve avere l'altezza minima di mm. 60.
- Protezioni anti-infortunio devono essere presenti per il disco freno anteriore e la catena.
- Il numero di gara, che viene assegnato all'iscrizione della prima corsa e rimane uguale per tutta la durata del Trofeo, deve essere inequivocabilmente distinguibile e di colore contrastante la tabella portanumero; sono ammesse le seguenti colorazioni:
 - Tabella gialla – numero nero
 - Tabella blu – numero bianco
 - Tabella rossa – numero bianco
 - Tabella bianca – numero nero
 - Tabella nera – numero bianco
 - Tabella marrone – numero bianco
 - Tabella verde – numero bianco.

Motore a 2 Tempi

- Motore monocilindrico e monomarcia.
- Cilindrata massima cc. 51; nella misura della cilindrata, il n corrisponde a 3,1416.
- Accensioni solo analogiche, nei cui valori compresi tra 5.000 e 14.000 Rpm è ammesso un ritardo massimo di 5 gradi
- Carburatori con diffusore cilindrico; sono vietati carburatori a depressione, a membrana o a farfalla.
- Induzione della miscela diretta nel carter, controllata da valvola lamellare.
- Il carburante utilizzato deve essere benzina senza piombo, dai normali distributori.
- Sul motore sono vietati meccanismi atti a variare volumi, anticipi, travasi e scarico.
- La frizione di trasmissione deve funzionare a secco e trasmettere il moto con la propria forza centrifuga.
- Trasmissione finale obbligatoria a mezzo di catena tra un pignone e una corona; sono vietati meccanismi atti alla variazione della trasmissione (cambio, variatore ecc.).
- Silenziatore efficiente e sempre ben revisionato; limiti fonometrici: dBA 96 a 8.000 giri, con tolleranze: dopo le prove 2 dBA; dopo la gara 3 dBA. Le misurazioni si effettuano con il fonometro posto a cm. 50 dall'uscita dello scarico, alla stessa altezza e con un angolo di 45°.
- Unico liquido consentito per il raffreddamento è l'acqua pura.
- Per i motori contenenti oli lubrificanti, gli sfianti devono terminare in adeguato serbatoio di raccolta ben fissato alla moto; tali serbatoi devono essere svuotati prima di entrare in pista.

Durante lo svolgimento delle manifestazioni è vietato utilizzare accessori elettronici (telemetria, sistemi di cronometraggio, auricolari eccetera); è ammesso il semplice contagiri e/o sonde misurazione calore.

Motore a 4 tempi

- Motore monocilindrico e monomarcia.
- Cilindrata massima cc. 110; nella misura della cilindrata, il n corrisponde a 3,1416.
- Accensioni solo analogiche, nei cui valori compresi tra 5.000 e 14.000 Rpm è ammesso un ritardo massimo di 5 gradi.
- Carburatori con diffusore cilindrico; sono vietati carburatori a depressione, a membrana o a farfalla.
- Il carburante utilizzato deve essere benzina senza piombo, dai normali distributori.
- Sono vietati meccanismi atti a variare volumi, anticipi, travasi e scarico.
- La frizione deve funzionare a secco e trasmettere il moto con la propria forza centrifuga.
- Trasmissione finale solo a mezzo di catena tra un pignone e una corona; sono vietati meccanismi atti a variare la trasmissione (cambio, variatore ecc.).
- Silenziatore efficiente e sempre ben revisionato; limiti fonometrici: dBA 96 a 6.000 giri con tolleranze: dopo le prove 2 dBA; dopo la gara 3 dBA. Le misurazioni si effettuano con il fonometro posto a cm. 50 dall'uscita dello scarico, alla stessa altezza e con un angolo di 45°.
- Unico liquido consentito per il raffreddamento è l'acqua pura.
- Per i motori contenenti oli lubrificanti, gli sfianti devono terminare in adeguato serbatoio di raccolta ben fissato alla moto; tali serbatoi devono essere vuotati prima di entrare in pista.
- Durante lo svolgimento delle manifestazioni è vietato utilizzare accessori elettronici (telemetria, sistemi di

cronometraggio, auricolari eccetera); è ammesso il semplice contagiri e/o sonde misurazione calore.

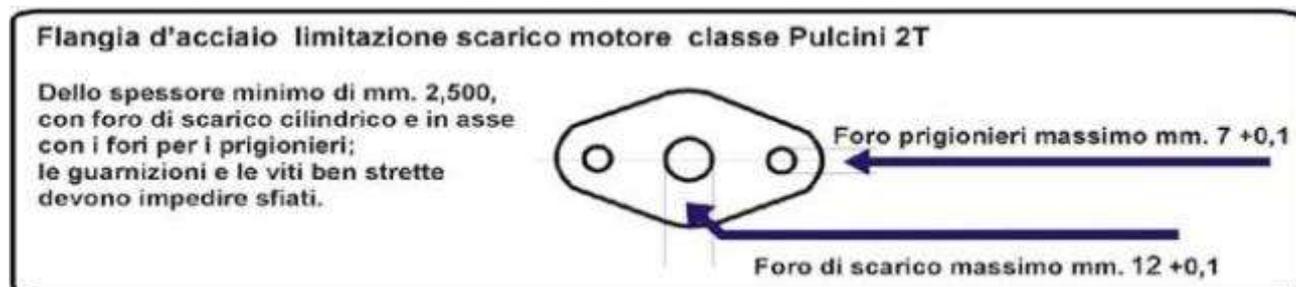
Motore elettrico

- Il regolamento tecnico è attualmente allo studio.

LIMITAZIONI PARTICOLARI

Classe Pulcini, motore 2 tempi:

- Motore raffreddato ad aria, con una flangia d'acciaio limitatrice allo scarico (vedere disegno), posta tra il cilindro e la marmitta, avente foro circolare di massimo mm. 12 +0,1; le guarnizioni, ammesse in qualunque materiale, devono garantire la tenuta a eventuali sfiati.
- Cilindrata massima cc. 41
- Carburatore con diffusore cilindrico di massimo \varnothing mm. 15 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$).

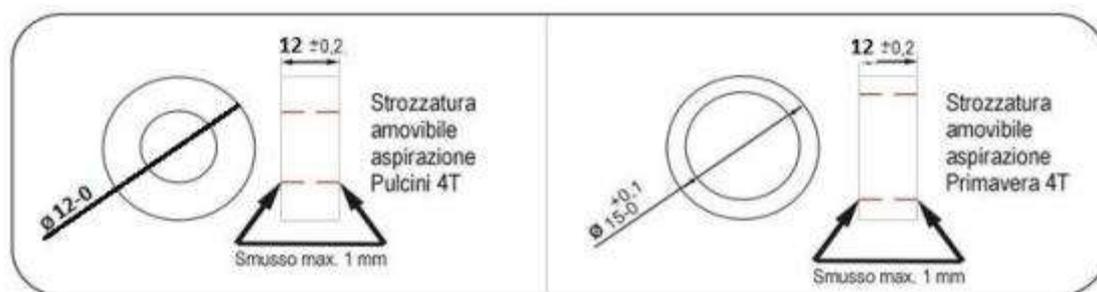


Strumenti passa-non passa strozzature motori 4T Pulcini e Primavera



Classe Pulcini, motore 4 tempi:

- Motore raffreddato ad aria, con una strozzatura di riduzione tra il carburatore e il condotto
- di aspirazione avente foro cilindrico di diametro massimo e costante mm. 12 +0,1 e della
- lunghezza di mm. 10 $\pm 0,2$ (vedere disegno). Tale strozzatura, sia una boccola o una flangia,
- deve essere in metallo e facilmente asportabile per eventuali verifiche.
- Testata con massimo 2 valvole.
- Cilindrata massima cc. 90.
- Carburatore con diffusore circolare di massimo \varnothing mm. 15 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$).



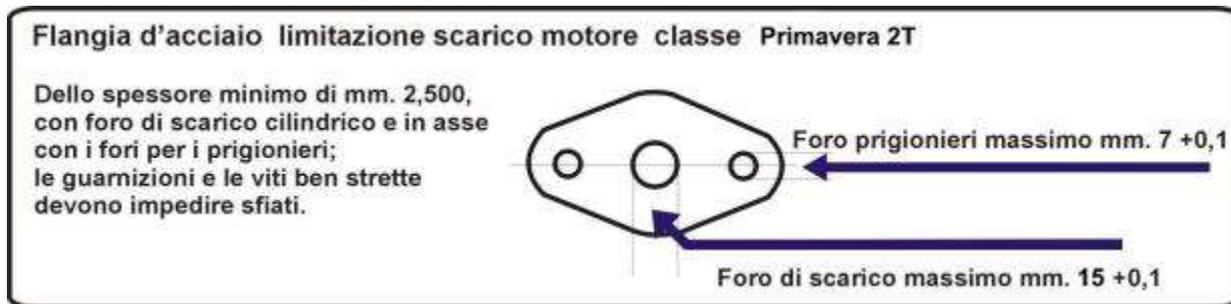
Classe Pulcini, ciclistica:

- Posizione delle leve dei freni tale da consentire una buona presa alle manine.
- Il conduttore deve essere in grado, dalla posizione in sella, di poggiare a terra la pianta di entrambi i piedi.

Classe Primavera, motore 2 tempi:

- Motore raffreddato ad aria o liquido, con una flangia d'acciaio limitatrice allo scarico (vedere disegno), posta tra il cilindro e la marmitta, avente foro circolare di massimo mm. 15 +0,1; le guarnizioni, ammesse in qualunque materiale, devono garantire la tenuta da eventuali sfiati.
- Cilindrata massima cc. 41

- Carburatore con diffusore cilindrico di massimo \varnothing mm. 15 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$).



Classe Primavera, motore 4 tempi:

- Motore raffreddato ad aria, con una flangia d'acciaio limitatrice allo scarico (vedere disegno), posta tra il cilindro e la marmitta, avente foro circolare di massimo mm. 15 +0,1; le guarnizioni, ammesse in qualunque materiale, devono garantire la tenuta da eventuali sfiati.
- Motore raffreddato ad aria.
- Testata con massimo 2 valvole.
- Cilindrata massima cc. 90.
- Carburatore con diffusore circolare di massimo \varnothing mm. 19 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$).

VERIFICHE TECNICHE

Possono essere effettuate verifiche tecniche in qualsiasi momento durante la manifestazione e al termine di qualifiche e gare. Il pilota, o chi per lui, è tenuto a smontare le parti del motociclo da verificare che saranno visionate dal Giudice Di Gara.

Il rifiuto viene considerato irregolarità tecnica.

RECLAMO

Entro 15 minuti dopo la fine della corsa, l'iscritto può presentare un reclamo accompagnato dalla tassa di Euro 50,00 (se tecnico per ogni parte da verificare) al Direttore che eseguirà i controlli del caso; con l'esito positivo la tassa viene resa.

ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO

In pista è sempre obbligatorio indossare: casco integrale omologato, giacca antistrappo o maglia con para gomiti, guanti coprenti tutta la mano, pantaloni con ginocchiere o parastinchi, scarpe coprenti la caviglia, paraschiena (chi si avventura in pista senza le protezioni lo fa a proprio rischio e pericolo).

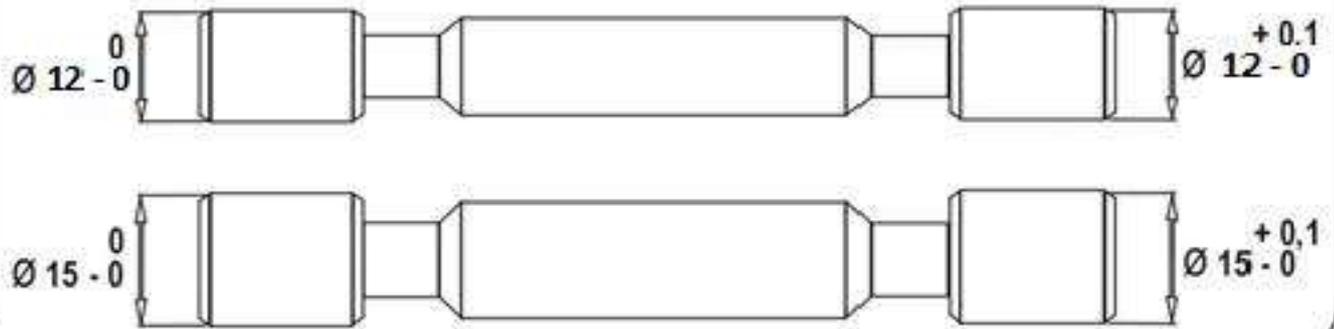
Tuttavia è consigliato servirsi di tuta adeguata, in vendita nei negozi specializzati. Non risparmiarsi sulla qualità del casco.

UTILI REGOLE SUL CASCO

- Scegliere la taglia giusta misurando la sommità della testa
- Verificare che non ci sia gioco lateralmente
- Stringere bene il cinturino
- Con la testa piegata in avanti provare a sollevare il casco per assicurarsi che non possa essere tolto in questo modo (vedi figura)
- Verificare di poter guardare bene al di sopra della spalla
- Assicurarsi che non ci siano ostacoli alla respirazione e non coprire naso e bocca
- Non usare sciarpe sul collo o sotto il cinturino
- Assicurarsi che la visiera possa essere aperta indossando i guanti
- Assicurarsi che la parte posteriore protegga bene la nuca
- Acquistare il migliore ci si possa permettere



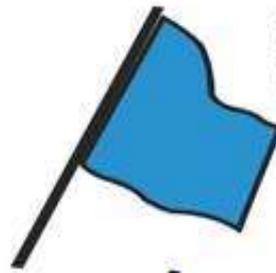
Strumenti passa-non passa strozzature motori 4T Pulcini e Primavera



Le bandiere di segnalazione



Bandiera Nazionale:
segnale di partenza
quando viene
abbassata



Bandiera blu:
agevolare il sorpasso
al pilota che segue



**Bandiera a scacchi
bianchi e neri:**
segnale di arrivo
di fine corsa o fine
prove



Bandiera gialla:
pericolo! Divieto
di sorpasso; se è
agitata il pericolo
è immediato



Bandiera rossa:
sospensione gara o
prove;
arresto immediato
di tutti i conduttori;
rallentare e portarsi
fuori dalla pista.



**Bandiera a strisce
gialle e rosse:**
pista scivolosa; indica
presenza sull'asfalto
di olio, polvere,
pioggia eccetera.



Bandiera verde:
via libera



**Bandiera nera
con disco arancio:**
indica al pilota indicato
che deve fermarsi al box
e ripristinare un guasto
che può mettere a rischio
l'incolumità propria
o di altri piloti



**Bandiera bianca e
nera:** viene data al
pilota una sola volta
per comportamento
antisportivo; alla
prossima infrazione
gli verrà data la
bandiera nera



Bandiera nera:
squalifica; viene
esposta assieme
al numero di gara;
il pilota deve
tornare ai box
entro il giro
successivo

REGOLAMENTO STAGE FORMATIVO PRIMIPASSI

Minimoto

MANIFESTAZIONI

Gli stage hanno carattere puramente ludico e formativo, è vietata qualsiasi caratteristica agonistica, come ordine di arrivo, classifiche parziali o generali, premiazioni per merito.

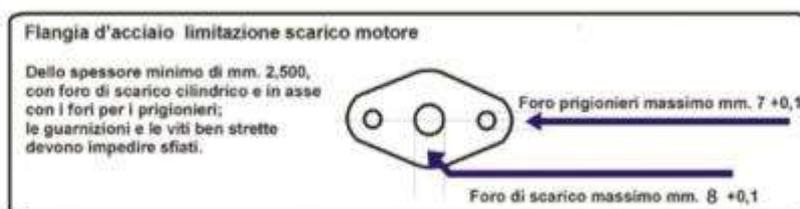
ACCESSO

Per poter accedere agli stage, i bambini devono essere accompagnati da un genitore e essere in regola con:

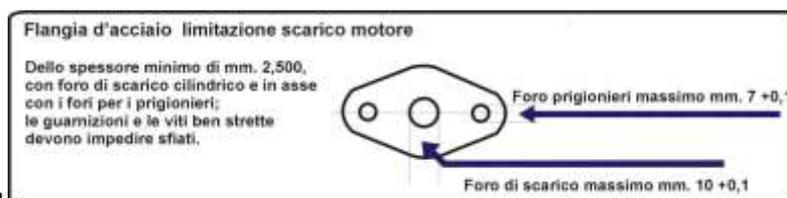
- Norme tesseramento UISP
- Avere compiuto l'età minima di 6 anni.

Utilizzare una minimoto rispondente ai requisiti richiesti di seguito e con le seguenti limitazioni:

- Carburatore obbligatorio marca Dell'Orto, modello SHA 14-14L, con diffusore cilindrico di massimo mm. 14,000 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$)
- Flangia allo scarico di mm 8 oppure mm 10 da decidere nel regolamento manifestazione (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$)



Aggiungere immagine



Indossare adeguato abbigliamento protettivo come previsto dal Regolamento Tecnico Minimoto.

ISCRIZIONI

Le iscrizioni devono pervenire entro 1 ora prima dello svolgersi l'esibizione; occorre presentare la documentazione in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP per il giovane e il genitore.

TESSERAMENTO

Sarà effettuato nel rispetto delle norme approvate dal Consiglio nazionale UISP; occorre presentare al Motoclub (Associazione o Società sportiva) affiliato il Certificato NON AGONISTICO, rilasciato dal medico pediatra del bambino, o con il libretto scolastico dello sportivo. Il certificato vale 365 giorni dalla data del rilascio.

SVOLGIMENTO

Prima dell'accesso in pista devono essere comunicate le modalità dell'esibizione informando tutti i partecipanti e i genitori, meglio contemporaneamente (briefing), sulla modalità di partenza collettiva e di arresto, e sul numero dei giri da percorrere, o del tempo di permanenza in pista.

Ogni permanenza in pista non deve superare la distanza di Km. 4 oppure 8 minuti per ogni esibizione.

Per accedere in pista, i genitori devono presentare la tessera UISP attività Motorismo.

ACCOMPAGNATORI

Tutti gli accompagnatori dei bambini devono attenersi alle disposizioni organizzative per garantire le massime misure di sicurezza.

SOSTA AI BOX

Il bambino che intende rientrare ai box prima del termine dell'esibizione, deve segnalare la manovra a chi segue, alzando una mano o un piede, ed evitare brusche manovre. E' vietato fermarsi lungo il percorso e procedere in senso contrario.

VERIFICHE TECNICHE

Qualora se ne ravvisi la necessità, si possono predisporre controlli tecnici ed escludere eventuali minimotoni non conformi.

Regole sul casco:

- Scegliere la taglia giusta misurando la sommità della testa
- Verificare che non ci sia gioco lateralmente
- Stringere bene il cinturino
- Con la testa piegata in avanti provare a sollevare il casco per assicurarsi che non possa essere tolto in questo modo (vedi figura)
- Verificare di poter guardare bene al di sopra della spalla
- Assicurarsi che non ci siano ostacoli alla respirazione e non coprire naso e bocca
- Non usare sciarpe sul collo o sotto il cinturino
- Assicurarsi che la visiera possa essere aperta indossando i guanti
- Assicurarsi che la parte posteriore protegga bene la nuca
- Acquistare il migliore ci si possa permettere



Le bandiere di segnalazione



Bandiera Nazionale:
segnale di partenza
quando viene
abbassata



Bandiera blu:
agevolare il sorpasso
al pilota che segue



Bandiera a scacchi
bianchi e neri:
segnale di arrivo
di fine corsa o fine
prove



Bandiera gialla:
pericolo! Divieto
di sorpasso; se è
agitata il pericolo
è immediato



Bandiera rossa:
sospensione gara o
prove;
arresto immediato
di tutti i conduttori;
rallentare e portarsi
fuori dalla pista.



Bandiera a strisce
gialle e rosse:
pista scivolosa; indica
presenza sull'asfalto
di olio, polvere,
pioggia eccetera.



Bandiera verde:
via libera



Bandiera nera
con disco arancio:
indica al pilota indicato
che deve fermarsi al box
e ripristinare un guasto
che può mettere a rischio
l'incolumità propria
o di altri piloti



Bandiera bianca e
nera: viene data al
pilota una sola volta
per comportamento
antisportivo; alla
prossima infrazione
gli verrà data la
bandiera nera



Bandiera nera:
squalifica; viene
esposta assieme
al numero di gara;
il pilota deve
tornare al box
entro il giro
successivo

TRIAL

ISCRIZIONI

Le iscrizioni alle gare si accettano sino a mezz'ora prima della partenza.

Saranno ammessi alla gara tutti i piloti in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP, delle categorie

- MINI TRIAL S.M.
- MINI TRIAL C.M.
- MOTO D'EPOCA
- ESORDIENTI
- DILETTANTI
- FEMMINILE
- AMATORI
- ESPERTI
- AGONISTI

CATEGORIA APPARTENENZA

Il pilota può scegliere la categoria di appartenenza in base alle proprie capacità, se è al primo anno di tesseramento, ma per coloro che hanno già svolto attività nei precedenti anni dovranno iscriversi nella loro categoria di appartenenza.

PERCORSO

Il percorso dovrà essere, per quanto possibile, composto da tracciati fuori strada, limitando al massimo i percorsi su strade principali. Possibile inserimento nella gara di zone artificiali.

Il percorso deve essere chiaramente segnalato ad ogni incrocio o biforcazione. I suddetti devono essere segnalati alcune decine di metri prima, così che il pilota non debba compiere manovre pericolose.

E' fatto assoluto divieto di uscire dal percorso o di recare in qualunque modo danni. Il pilota protagonista di tale scempio sarà direttamente responsabile di risarcire il valore dei danni arrecati. E' fatto divieto assoluto di provare le zone il giorno della gara .

TEMPO PERCORRENZA

Il tempo di percorrenza totale verrà fissato preventivamente (consigliate 5 ore) solo il Direttore di gara può riservarsi il diritto di modificare il tempo di gara comunicandolo, con cartello, alla partenza.

Tempo di percorrenza zona abilità minuti DUE.

PARTENZA

La partenza può avvenire intervallando un minuto tra un pilota e l'altro. In caso di alto numero di partecipanti si possono far partire due piloti per ogni minuto.

ZONE

Le zone dovranno essere rigorosamente fattibili da tutti i piloti delle rispettive categorie differenziati tra:

- PERCORSO BIANCO -MINI TRIAL S.M.
- PERCORSO GIALLO - MINI TRIAL C.M.
- PERCORSO VERDE - MINI TRIAL C.M.
- PERCORSO GIALLO - MOTO D'EPOCA G / D'EPOCA V - ESORDIENTI -DILETTANTI -FEMMINILE
- PERCORSO VERDE - AMATORI / FEMMINILE/EPOCA V
- PERCORSO BLU - ESPERTI
- PERCORSO ROSSO - AGONISTI

Si considera che il pilota abbia iniziato la zona controllata quando il mozzo della ruota anteriore ha superato il segnale "IN", si considera terminata quando, lo stesso mozzo, abbia superato il segnale "FIN". Per iniziare una zona il pilota deve aspettare il via dal Giudice di zona.

Le zone devono essere segnalate da un corridoio di pre ingresso di metri due, da cartelli "IN" posti in entrata zona, da frecce di percorso infisse in maniera salda e sicura; da fettuccia per delimitare il perimetro e aree di sicurezza e in uscita da cartelli "FIN" su ambo i lati prima del corridoio di uscita lungo metri due.

Una zona giudicata troppo difficile o pericolosa da un responsabile della commissione tecnica deve essere modificata, anche durante lo svolgimento della gara, secondo le indicazioni dello stesso. Tale modifica verrà eseguita alla fine del primo giro, dandone comunicazione alla Direzione gara. Nel caso che risulti impossibile modificare la zona prima che sia passato un concorrente bisognerà annullarla . Se una zona durante la gara, dopo che un concorrente l'ha terminata a meno di cinque penalità e che per forza di causa maggiore non la si può più percorrere i concorrenti successivi prenderanno la penalità massima pari a cinque penalità.

PERCORRENZA CHILOMETRICA

La percorrenza chilometrica sarà uguale per tutte le categorie (eccetto MINI TRIAL).

PENALITÀ

Penalità nella zona controllata

Penalizzazioni:

Si è esclusi dalla gara se si sostituisce il numero di gara o se si cerca di falsificare il punteggio ottenuto.

- Percorrere la zona controllata senza commettere errori = 0 penalità
- Un piede appoggiato =1 penalità
- Due piedi appoggiati anche contemporaneamente = 2 penalità
- Tre o più appoggi = 3 penalità Un appoggio strisciato = 3 penalità
- Appoggio del manubrio al terreno anche con mano sulla manopola = 5 penalità
- Moto spenta con appoggio =5 penalità
- Mettere i due piedi a lato del motociclo o oltre il mozzo posteriore contemporaneamente (scendere dalla moto)= 5 penalità
- Rifiuto di percorrere una zona dopo essere entrati nel pre ingresso: = 10 penalità
- La perdita di un cartellino segnapunti: = 10 penalità
- Ogni zona controllata saltata: = 10 penalità
- Il pilota, o chi per esso, non può assolutamente modificare la zona: =10 penalità

Sarà altresì fiasco se supera una delimitazione del percorso o uscire dalla parte sbagliata rispetto all'indicazione del cartello FIN della zona, se il conduttore o il mezzo piegano o abbattono una porta di segnalazione prima che il mozzo della ruota anteriore abbia superato il FIN della zona, se il pilota riceve aiuto esterno per superare la zona.

Non è penalità se cade una bandierina, l'importante è che non cada o venga piegato il paletto di sostegno.

Sarà compito del Giudice di zona controllare che tutte le bandierine siano fissate saldamente

Sarà considerato come piede a terra il fatto che una qualsiasi parte del corpo del pilota o una qualsiasi parte del motociclo tocchino in modo voluto un appoggio tipo albero, pietra, ecc., (ad eccezione delle pedane, della protezione del motore e del telaio)

Non verrà considerata penalità se ad esempio un pilota tocca un albero con una spalla, oppure la moto (il manubrio) tocca un muro mentre sta avanzando, fermo restando che il contatto sia casuale.

A discrezione del Giudice di zona è permesso al pilota di ripetere la prova se, nel percorrere la zona, è impedito nel regolare procedere da fattori indipendenti dalla sua volontà.

Il Giudice di zona può assegnare 10 punti di penalità se un pilota insulta o offende giudici o altri concorrenti; la cosa dovrà essere comunicata al Direttore gara e al R.D.L. i quali prenderanno provvedimenti.

DIVIETO SENSO CONTRARIO

E' divieto assoluto percorrere il trasferimento in senso contrario.

CODICE STRADA

I motocicli devono essere in regola con il codice della strada, essendoci la possibilità di percorrere strade pubbliche; il pilota sarà direttamente responsabile in caso di mancato rispetto del suddetto codice.

OBBLIGHI

Sono obbligatori KILL SWITC (accessorio di arresto in caso di caduta).

Il casco, il quale deve riportare l'omologazione prevista dallo stato italiano, paraschiena, guanti, stivali, maglie con maniche lunghe, pantaloni con ginocchiere imbottite. Si consiglia qualsiasi altro accessorio di protezione atto a non ledere se stessi e i partecipanti.

NUMERO FISSO

Per l'anno in corso verrà assegnato un numero fisso al momento della prima gara, in caso di smarrimento, deterioramento grave dovrà essere sostituito con versamento di € 10,00.

ASSEGNAZIONE PUNTI

Le classifiche saranno stilate sommando i punti ottenuti nelle rispettive gare e saranno così assegnati:

- 1° ---- 20
- 2° ---- 17
- 3° ---- 15
- 4° ---- 13
- 5° ---- 11
- 6° ---- 10
- 7° ---- 09
- 8° ---- 08
- 9° ---- 07
- 10° ---- 06
- 11° ---- 05
- 12° ---- 04
- 13° ---- 03
- 14° ---- 02
- 15° ---- 01
- o FRAZIONATO

CLASSIFICHE

Le classifiche devono essere esposte ai piloti riportando nome, cognome, categoria, ora di partenza, punti per giro, totale punti, classifica di gara e di campionato.

Entro mezz'ora dalla esposizione delle classifiche si può formulare reclamo ufficiale versando EURO. 50.00 al Direttore, il quale lo consegnerà al Giudice. che provvederà a vagliare in sede di Commissione Tecnica.

Trascorsa mezz'ora dall'esposizione delle classifiche la gara sarà considerata regolarmente conclusa.

GIUDICE

il Giudice sarà nominato dal competente Settore della SdA Regionale, la quale comunicherà tempestivamente il luogo e la data della gara.

SERVIZIO MEDICO

Ad ogni gara dovrà essere presente un'ambulanza ed un medico.

ASSISTENZA SANITARIA

Nei punti del percorso con particolare difficoltà dovranno essere presenti degli addetti (maggiorenni e tesserati UISP o coperti da polizza assicurativa) per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, possono aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dal percorso e ripristinare le condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio la presenza, minimo, di un'ambulanza di rianimazione, del personale addetto e del medico la cui presenza è indispensabile per tutta la durata della manifestazione.

Nel momento in cui l'ambulanza o il medico lasciano il percorso la manifestazione si sospende.

TABLET

Ogni Giudice di zona deve compilare il modulo o TABLET in dotazione, riportando le penalità di tutti i conduttori transitati in quella zona. Questo è l'unico documento ufficiale per le penalità assegnate.

TERMINE CAMPIONATO

Al termine del campionato si procederà alle promozioni di categoria (i primi tre) si può rimanere nella stessa categoria accettando dei punti handicap aggiuntivi.

ASSEGNAZIONE CATEGORIA

La categoria assegnata ad inizio stagione sarà mantenuta per tutta la durata del campionato salvo decisioni diverse del Giudice.

DIRETTIVO

I componenti del direttivo gara avranno l'autorità di segnalare qualsiasi comportamento anomalo da parte dei piloti alla Direzione Gara ed alla Commissione Disciplinare.

MOTOTURISMO

ISTITUZIONE

L'UISP SdA Motorismo indice manifestazioni aggregative per soci e non soci amanti del Motorismo.

La manifestazione vuole radunare appassionati attività motociclistica per vivere momenti ludici esporre discutere tematiche motociclistiche presentare la propria moto in forma statica o in movimento con esibizione o sfilata in ogni caso non riconducibile in nessun modo a competizione di prestazione.

Le manifestazioni si suddividono in due tipologie:

- statiche, ovvero localizzate in un solo luogo di accoglienza (piazza, o altra area) dove i partecipanti vivono momenti di aggregazione, giochi, condivisione di momenti ludici
- itineranti, che prevedono un percorso affrontato dai partecipanti in una o più tappe giornaliere.

Utilizzare la moto in regola con il codice della strada per percorrere itinerari su asfalto e fuoristrada in compagnia con lo scopo aggregativo e ludico.

SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Come da Regolamento Manifestazione comunicato ed approvato da UISP SdA Motorismo.

Il regolamento deve essere sottoposto alla valutazione di UISP SdA Motorismo con almeno 30 giorni di anticipo rispetto alla data di svolgimento.

NORMA COMPORTAMENTALE

Il Partecipante deve condividere principi di lealtà e rettitudine sociale e tutti i principi UISP, attenersi alle disposizioni organizzative, con l'obbligo di astenersi da ogni forma di illecito e da qualsivoglia indebita esternazione pubblica lesiva della dignità e al decoro della UISP, dello staff organizzativo e degli Impianti.

Inoltre l'iscritto risponderà, con la Responsabilità Oggettiva, dei propri accompagnatori

Chi non rispetta in ogni parte il presente Regolamento Manifestazione, verrà allontanato dall'evento.

PROGRAMMA DELLA MANIFESTAZIONE

La Manifestazione è retta dal Programma preventivamente stilato.

SERVIZIO SANITARIO

Come richiesto dalle autorità se necessario.

PREMIAZIONI

Possono essere previste premiazioni che in nessun modo possano essere ricondotte ad attività competitive di prestazione velocistica.

Possono essere previste prove di abilità, e nelle manifestazioni itineranti, controlli di passaggio a timbro e controlli di passaggio ad orario prestabilito.

MOTORALLY

Il motorally è un'attività motociclistica fuoristrada non competitiva caratterizzata dall'uso di strumenti per la ricerca del percorso da seguire.

Possono partecipare tutti coloro in possesso di un mezzo fuoristrada in regola con il codice della strada (targa, assicurazione, luci funzionanti ecc...) ed in possesso di adeguato permesso di guida (patentino o patente di guida), l'età minima quindi parte dai 14 anni.

Gli strumenti di navigazione possono essere costituiti da:

- portaroadbook, roadbook cartaceo e trip di precisione;
- gps cartografico.

I percorsi si intendono prevalentemente in fuoristrada con varie difficoltà e sono tenuti segreti fino al via della manifestazione: al momento dell'iscrizione sarà consegnato ai partecipanti il roadbook cartaceo o il file con la traccia da seguire per il gps.

L'obiettivo dei partecipanti è quello di riuscire a percorrere l'intero percorso seguendo le note del roadbook o la traccia gps fino all'arrivo, a prescindere dal tempo impiegato.

MOTO EPOCA

DEFINIZIONE

Si definiscono CIRCUITI CLASSICI le manifestazioni di tipo promozionale non competitivo in circuito o percorso stradale chiuso al traffico che rispettano i criteri sotto elencati e dettagliati.

ELENCO DOCUMENTI PER STIPULARE LA POLIZZA ASSICURATIVA

- AFFILIAZIONE UISP (allegate copia alla richiesta nullaosta)
- RICHIESTA NULLAOSTA.
- ASSICURAZIONE (contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni. – bollettino da allegare alla richiesta nullaosta).

ELENCO DOCUMENTI PER VERIFICA DEL PERCORSO

- RICHIESTA VERIFICA ALLA UISP SdA Motorismo
- PIANTINA DETTAGLIATA (in evidenza: protezioni, commissari di percorso, soccorso medico, autoambulanza, antincendio, attraversamenti)
- VERSAMENTO importo richiesto per verificare il percorso. (bollettino da allegare alla di omologazione).
- ELENCO NOMINATIVI E RECAPITI DEI REFERENTI ORGANIZZATIVI.

CONDUTTORI AMMESSI

Sono ammessi conduttori maggiorenni in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio nazionale UISP.

MOTOCICLI AMMESSI

Sono ammessi tutti i motocicli, motocarrozette e ciclomotori da competizione, stradali e militari dalle origini al 1980 con possibilità di deroga per mezzi di interesse storico non sono necessarie omologazioni da parte dell'Ente o dell'organizzazione tranne che non sia richiesto espressamente.

CATEGORIE

- CLASSICHE: potranno parteciparvi solamente i conduttori come prescritto al punto 33. La Associazione o Società affiliata ed il Direttore della manifestazione, a loro insindacabile decisione, dovranno designare le classi in cui dividere i partecipanti in base all'anno di costruzione, alla cilindrata, alla tipologia (sidecar, scooter, micromotore, ecc.) ed al numero di iscritti alla manifestazione.
- SFILATE: Categoria riservata ai registri storici e gruppi di interesse storico.

I partecipanti potranno NON essere tesserati UISP, dovranno essere muniti di patente A o superiore valida; l'organizzazione ha l'obbligo della stipula con contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni. e vi saranno le seguenti prescrizioni: il percorso sarà quello verificato UISP, il numero dei partecipanti sarà deciso in comune accordo tra l'organizzazione ed il Direttore di manifestazione, i partecipanti dovranno essere preceduti per tutto il tragitto da almeno una staffetta, sarà vietato il sorpasso, sarà consentita una velocità massima di 40 km/h, sarà ammesso abbigliamento d'epoca.

CIRCUITI

Sono ammessi i circuiti cittadini sia che rievocano vecchi tracciati, che utilizzino nuovi tracciati o percorsi in salita.

L'associazione o società sportiva si impegna ad ottemperare alle disposizioni, alle richieste ed al pagamento di tutti i necessari permessi e/o tasse che vengano richiesti a vario titolo dall'Ente proprietario degli spazi occupati dalla manifestazione (Comune, Provincia, ecc.)

L'associazione o società sportiva e stipula obbligatoriamente una polizza con compagnia indicata dalla UISP a copertura della RCT Gara, come richiesto dalla legge e 990 e successive modificazioni, deve predisporre un servizio di: almeno una autoambulanza, un medico, antincendio, ufficiali di percorso, segnalazioni varie, ecc. L'associazione o società sportiva dovrà fornire tutta la documentazione necessaria a verificare il percorso alla UISP SdA Motorismo del livello competente.

L'associazione o società sportiva dovrà provvedere a delimitare il percorso in modo appropriato ed ad impedirne l'attraversamento da persone e/o mezzi estranei alla manifestazione, avendo cura di prevedere passaggi pedonali custoditi da rendere agibili durante le pause della stessa.

L'associazione o società sportiva, in accordo con il Verificatore Impianti, provvederà a posizionare le protezioni lungo il tracciato.

VELOCITÀ IMPOSTA

per tutto il percorso la velocità massima deve risultare inferiore a 40 km/h.

PADDOCK

Considerando la diversità delle condizioni in cui si svolgono queste manifestazioni è richiesto che sia individuata e segnalata una zona adibita alla sosta ed una al riscaldamento e/o prova per i mezzi iscritti e che si provveda alla sicurezza degli spettatori che vi sostano per osservare la manifestazione.

Nel servizio antincendio deve essere previsto almeno un addetto a suddetta zona.

ISCRIZIONI

Possono effettuarsi in loco e/o raccolte tramite preiscrizioni.

Nel caso di motocarrozzette, il passeggero è a tutti gli effetti da regolarizzare come il conduttore, cioè deve avere la patente valida e tessera UISP valida.

NUMERI

Possono essere assegnati numeri identificativi.

VERIFICHE TECNICHE

Il conduttore deve indossare un casco omologato per la circolazione stradale, guanti ed un abbigliamento protettivo adeguato

I mezzi partecipanti devono essere efficienti impianto frenante, frizione e comando del gas e non avere perdite di liquidi evidenti.

SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Le manifestazioni hanno fini promozionali, dimostrativi, NON sono perciò COMPETITIVI, pertanto la velocità ed il comportamento dei partecipanti dovranno essere adeguate a tali circostanze, il Direttore della manifestazione a suo insindacabile giudizio potrà estromettere dalla manifestazione i conduttori che non si atterranno a queste disposizioni.

Non sono ammessi ordini d'arrivo, classifiche ed ogni atto che possa identificare dette manifestazioni con gare.

E' necessario stabilire la durata della manifestazione che può essere di una o più giornate, nel qual caso la copertura RCT Gara deve essere adeguata.

Vanno previste almeno due esibizioni per categorie, la sospensione della manifestazione per cause di forza maggiore (maltempo, incidenti, eventi straordinari) non danno diritto agli iscritti ad alcun rimborso.

E' responsabilità e competenza del Direttore della manifestazione richiamare i partecipanti ad una condotta attinente al regolamento organizzando obbligatoriamente per i conduttori iscritti una riunione chiarificatrice a riguardo, prima dell'inizio dell'evento.

PROCEDURA PER LA PARTENZA

- Tipo staffetta: va predisposto un veicolo staffetta dietro al quale i conduttori percorreranno il primo giro di ricognizione, dopo il quale inizierà la manifestazione vera e propria.
- Tipo da fermo: i conduttori partono uno/due alla volta con veicolo in moto al comando del Direttore della manifestazione. NON sono ammesse partenze tipo gara (in griglia).

SANZIONI

Il Direttore della manifestazione può escludere il conduttore che non si attiene alle sue disposizioni per una batteria o per l'intera durata della manifestazione, nel qual caso l'infrazione viene segnalata alla commissione disciplinare UISP SdA Motorismo.

CALENDARIO

E' necessario comunicare alla commissione di specialità la data della manifestazione entro 30 giorni dalla manifestazione, la quale provvederà a divulgare la stessa.

Le manifestazioni che saranno aggiunte al calendario dopo le date indicate, dovranno avere autorizzazione dalla commissione di specialità.

DEROGHE

Solamente UISP SdA Motorismo del livello competente, potrà derogare alle norme del presente annesso, ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità per l'interesse del settore.

Quanto esposto vale, salvo diversa prescrizione della commissione provinciale di vigilanza per il pubblico spettacolo (se circuito adibito a ricevere il pubblico).

AUTOMOBILISMO DRIFTING

Art.1 - DEFINIZIONE

Per Drifting si intendono manifestazioni automobilistiche di abilità di guida su circuiti permanenti o provvisori, su fondo asfalto o non, con rilascio di nulla osta da parte della UISP SdA Motorismo del rispettivo livello, dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico della stessa UISP SdA Motorismo competente, e del particolare di gara, incaricato dalla UISP SdA Motorismo del rispettivo livello, prima della manifestazione.

Art. 2

Possono partecipare alle suddette manifestazioni, in qualità di concorrenti e piloti, coloro i quali sono in regola con le norme di tesseramento UISP.

Art. 3

Per lo svolgimento di dette manifestazioni si richiamano gli articoli da 1 a 9 elencati nelle normative generali.

Art. 4 - FASI DELLA MANIFESTAZIONE

Le gare sono così articolate:

- verifiche sportive e tecniche
- briefing
- batterie di prova
- batterie di gara
- premiazioni

Il direttore di manifestazione stabilisce l'ordine di entrata in pista.

Art. 5 - FASI DI GARA

Il drifting consiste nel fare con la vettura di traverso una o più curve in successione, senza entrare in testacoda e con la massima fluidità possibile.

La partenza è data dal direttore di manifestazione o da una persona da lui preposta con intervalli stabiliti di volta in volta, secondo il circuito, per evitare che le vetture in pista (da 3 a 6 alla volta, in base alla capacità del circuito) possano ostacolare il concorrente che segue.

Generalmente per ogni batteria si effettuano tre passaggi.

Nel drifting sono vietati i sorpassi tra concorrenti.

Una giuria, di norma tre giudici, valuterà con un punteggio da 1 a 30 ogni passaggio dei concorrenti; con i criteri di valutazione descritti nei disegni (1-2-3) allegati, criteri che comunque verranno comunicati e spiegati ai concorrenti prima di ogni gara.

Art. 6

Sarà facoltà del direttore di manifestazione, in accordo con la SdA Motorismo del rispettivo livello apportare modifiche al regolamento particolare di gara in base ad esigenze presentatesi al momento.

REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1- SUDDIVISIONE DELLE CLASSI E CATEGORIE

Vetture:

- stock type
- a trazione anteriore
- a trazione posteriore
- a trazione 4x4

Sono queste tutte le vetture esistenti di produzione, con modifiche non sostanziali (vedi paragrafo successivo) e prive di Roll-bar.

Queste vetture devono

- essere integre (non incidentate)
- avere i vetri originali
- avere almeno le cinture di sicurezza omologate per la circolazione stradale.

Ai piloti si chiede: -di tenere i finestrini chiusi durante la performance

- un casco omologato E3
- allacciare le cinture di sicurezza

vetture:

- evolution type
- a trazione anteriore
- a trazione posteriore
- a trazione 4x4 le vetture

sono "evolution type" quando:

- hanno il roll-bar
- presentano particolarità tecniche molto rilevanti rispetto ad una vettura di serie (es. motore in posizione non originale, guida centrale, doppio pedale del freno), in questa categoria è comunque sempre obbligatorio:
 - il roll-bar, con relative protezioni
 - sedile da competizione
 - interruttore esterno dei contatti elettrici (stacca batteria)
 - cinture da competizione a 4 punti
 - l'uso di un casco con omologazione (E3)
 - è OBBLIGATORIO l'uso di abbigliamento ignifugo.

Non ha alcuna rilevanza la preparazione del motore, l'uso di assetti speciali, ruote, elaborazioni di carrozzeria, ali, modifiche al freno a mano, ecc. purché tutte le modifiche siano solidamente fissate e non costituiscano pericolo né per il pilota né per gli addetti alla pista. N.B. per tutte le vetture tutto quello che è presente all'interno dell'abitacolo deve essere solidamente fissato!

Art. 2

Per quanto riguarda classifiche, reclami, sanzioni, bandiere valgono le norme del regolamento generale e del regolamento.

AUTOMOBILISMO - VELOCITÀ SU TERRA (AutoCross)

Art.1

Per V.S.T. (Autocross) si intende, manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti o provvisori su fondo non asfaltato.

Art.2

Possono partecipare alle manifestazioni di V.S.T. in qualità di concorrenti e di piloti, i tesserati in regola non le norme di tesseramento UISP.

Su ogni vettura deve prendere posto, durante tutta la gara, lo stesso concorrente. Ogni pilota nella stessa gara non può condurre che una sola vettura.

Art.3

Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico.

Art.4

Fasi della manifestazione. Le gare sono così articolate:

- ore 08,30 verifiche sportive (regolarizzazione iscrizione).
E' fatto obbligo al conduttore di presentarsi munito di con i documenti di tesseramento, passaporto tecnico e certificato medico. Il giudice controlla la licenza, la regolarità del tesseramento verificando il tabulato/lista gara (estraibile dal "Tesseramento Web" disponibile nell'Area Riservata <https://areariservata2.uisp.it/>) o la tessera dalla APPUIISP oppure, in casi eccezionali e limitati, verificando la tessera cartacea.
- ore 09,30 verifiche tecniche - sorteggi - tempi di qualificazione per le batterie (un giro di lancio 3 cronometrati)
- batterie
- semifinali (da disputarsi sempre, pena la non ammissione alle finali)
- finali
- premiazioni
- l'ordine di entrata in circuito, per tutto l'arco della stagione sportiva sarà il seguente: ad ogni manifestazione verrà effettuato il sorteggio delle categorie, esso sarà mantenuto fino al termine della manifestazione.

Art. 4 bis

Nei punti del percorso con particolare difficoltà dovranno essere presenti degli addetti (maggioresni e tesserati UISP o coperti da polizza assicurativa) per eventuali segnalazioni e solo loro, in caso di assoluta necessità, possono aiutare i conduttori nello spostamento delle moto dal percorso e ripristinare le condizioni di sicurezza.

Nelle manifestazioni è obbligatorio la presenza, minimo, di 1 ambulanza di rianimazione, del personale addetto e del medico la cui presenza è indispensabile per tutta la durata della manifestazione.

Nel momento in cui l'ambulanza o il medico lasciano il percorso la manifestazione si sospende.

Art.5

In base alla classifica generale d'arrivo di ogni gara valevole per il campionato verranno assegnati i seguenti punteggi, purché il pilota abbia effettuato il 50% della finale:

1° class. punti 15	7° class punti 5
2° class. punti 12	8° class punti 4
3° class. punti 10	9° class punti 3
4° class. punti 8	10° class punti 2
5° class. punti 7	11° class punti 1
6° class. punti 6	12° class punti 0

Art. 5 bis

Classifica Finale di campionato: Verranno premiati i primi tre di ogni categoria, in caso di parità, sarà conteggiato chi ha più vittorie, più secondi più terzi ecc.

Se dovesse sussistere ancora il pari merito si terrà in considerazione il miglior piazzamento dell'ultima gara.

Art. 6

In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Art. 7

Le semifinali debbono essere disputate in due prove composte da almeno 5 vetture per prova.

Se la categoria ha solo 10 partecipanti si effettuerà una sola semifinale per delineare la griglia di partenza per la finale, la semifinale deve essere sempre disputata, se un pilota non può prendervi parte, lo stesso non sarà ammesso alla finale.

Art. 8

Le finali debbono essere disputate da un massimo di 12 autovetture.

Art. 9

La griglia di partenza viene approntata sulla base della classifica dei tempi ottenuti nella prova precedente e delineata a due per due.

Art. 10

Nel caso che in una batteria vi siano piloti con lo stesso tempo sulla prova precedente, la posizione di partenza verrà approntata tramite sorteggio alla presenza degli interessati.

Art. 11

Ad ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi verranno concessi tre minuti per il ripristino, dopo di che verrà escluso dalla manifestazione; il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico.

Art. 12

Al pilota che scatterà in anticipo sulla partenza verranno assegnati 10 secondi di penalità a fine della manche stessa (la segnalazione avverrà con apposito cartello)

Art. 13

La partenza deve essere regolata da semaforo impiegato dal direttore di manifestazione o da una persona da Lui preposta; la funzione del semaforo per la partenza viene così applicata: a griglia ultimata si accenderà il rosso, da 0 a 5 si spegnerà.

A semaforo spento i piloti potranno prendere il via.

In caso di necessità viene autorizzato anche l'uso della bandiera Tricolore, la stessa darà il segnale di partenza azionata dall'alto verso il basso)

Art. 14

In caso che una vettura non si presenti alla griglia di partenza, il suo posto rimarrà vuoto, e verrà ripescata la vettura avendo ottenuto il miglior tempo dei non qualificati.

Le vetture ripescate partiranno sempre e comunque nell'ultima posizione.

Art. 15

Le manche verranno disputate compiendo il seguente numero di giri:

Tempi di qualificazione 1 di lancio 3 giri cronometrati (se si dovessero presentare particolari situazioni, il D.d.G può modificare la sezione dei giri) qualificazioni 5 giri semifinali 5 giri finali 7 giri a seconda della capienza e della lunghezza del circuito.

- **qualificazioni:** la griglia di partenza viene approntata con i tempi di qualificazione ottenuti, esse servono per raggiungere il numero consentito per effettuare le semifinali.
- **semifinali:** devono essere disputate in una o due prove, se i piloti sono in numero superiore a 10 si effettueranno due semifinali con un massimo di 10 vetture.

La griglia di partenza viene approntata con la posizione acquisita ed il tempo ottenuto nelle batterie di qualificazione.

- **finale:** essa deve essere disputata da un massimo di 12 autovetture.
- in caso di stop forzato (bandiera rossa) durante una manche, se è stato percorso il 50% della stessa vengono convalidati gli ordini di arrivo.

Nel caso fosse stato disputato meno del percorso sopra citato si dovrà rifare la griglia di partenza iniziale.

Art. 16

Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso deve collocare la vettura se possibile in modo che sia ben visibile e che non provochi intralcio ai piloti che sopraggiungono, lo stesso inoltre deve immediatamente portarsi in zona sicura del tracciato.

La vettura, dopo ogni tipo di arresto, salvo capottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi.

Il pilota nel ripartire deve porre attenzione a non intralciare altri piloti che sopraggiungono e, nel caso siano presenti commissari o giudici di percorso, attenersi rigorosamente alle loro segnalazioni.

Art. 17

E' tassativamente proibito spingere le vetture lungo il percorso, pena l'esclusione immediata dalla gara + ammenda.

Le vetture che in qualche maniera per motivi di sicurezza vengono spostate o rimosse dai giudici di percorso sono escluse dalla manche e non possono ripartire.

Il pilota che scende dalla vettura per cercare il ripristino della stessa non deve in qualsiasi modo ostacolare gli altri piloti in gara.

Art. 18

E' assolutamente vietato, in qualsiasi momento della gara, compiere, con la vettura, qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia.

Al pilota che dovesse incappare nel taglio del percorso verranno assegnati 10 sec. di penalità sulla manche stessa.

Nel caso venisse saltata una parte del circuito, il pilota incapperà in squalifica immediata.

Se un pilota con la propria vettura dovesse capottare non può più ripartire e, al termine della manche, dovrà sostenere dovuta visita medica anche se risultasse non qualificato per il proseguo della gara.

Se risultasse qualificato, ed ottenuto giudizio medico positivo, dovrà portare a nuova verifica tecnica l'auto, dopo di che potrà proseguire l'iter della manifestazione.

Art. 18/1

Durante una manche, il pilota che causerà l'esposizione della bandiera rossa, nel caso fosse nelle possibilità di riprendere il via, sarà posizionato sulla griglia di partenza non più nella posizione iniziale ma in ultima fila (ultima posizione).

Art. 19

Il tempo massimo per concludere la gara è stabilito in due minuti dopo il passaggio dell'ultimo pilota sulla linea del traguardo.

Per i concorrenti non arrivati la classifica viene stilata in base all'ultimo passaggio sulla linea del traguardo.

Art. 20

Al termine di ogni finale di categoria le vetture debbono essere portate in parco chiuso.

La mancata o tardiva consegna comporterà l'esclusione dalla classifica ed eventuali sanzioni da parte della UISP SdA del rispettivo livello.

Le vetture potranno essere ritirate al termine delle verifiche col permesso del direttore di manifestazione.

All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i giudici verificatori, commissari sportivi e addetti al parco chiuso.

Art. 21

Per quanto non espressamente specificato nei suddetti articoli, sarà facoltà del direttore di manifestazione, in accordo con il Commissario Sportivo UISP SdA Motorismo del livello competente, prendere nuove decisioni in base alle esigenze presentatesi al momento.

Art. 22

Schema griglia di partenza. Si effettua sorteggio per i tempi di qualificazione

Fino a 10 vetture, 1 batteria. Esempio: 1 miglior tempo 2 miglior tempo 3 miglior tempo 4 miglior tempo 6 miglior tempo 7 miglior tempo 8 miglior tempo 9 miglior tempo 10 miglior tempo In base ai piazzamenti si otterrà la griglia di partenza per la semifinale

Più di 10 vetture, si effettueranno 2 Batterie. (Vedasi esempio sottostante) 1° batteria 2° batteria 1 miglior tempo 2 miglior tempo 3 miglior tempo 4 miglior tempo 5 miglior tempo 6 miglior tempo 7 miglior tempo 8 miglior tempo 9 miglior tempo 10 miglior tempo 11 miglior tempo 12 miglior tempo Idem per le semifinali.

La griglia di partenza per batterie e semifinali viene approntata con il miglior tempo a posizione acquisita. Esempio: fra i primi due classificati entrerà in griglia per primo il miglior tempo e così di seguito.

Qualora un pilota non fosse in grado di presentarsi in pre-griglia per qualsiasi motivo, deve obbligatoriamente avvisare la direzione gara.

Il mancato avviso comporterà provvedimenti disciplinari nei suoi confronti da parte della UISP SdA Motorismo del livello competente.

Art. 22/1

In ogni batteria, semifinale, finale, si avrà il termine delle stesse, dopo che la vettura presunta al primo posto taglierà il traguardo di arrivo tramite bandiera a scacchi Bianchi e Neri.

Tutte le altre vetture saranno fermate al loro passaggio sulla linea del traguardo.

Il segnale di arrivo sarà dato dal direttore di manifestazione o chi per lui mediante l'esposizione a ciascuna vettura, della bandiera a scacchi Bianchi e Neri.

Se il segnale di fine gara con bandiera a scacchi viene dato per inavvertenza o qualsiasi altra ragione prima che la vettura di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la manche sarà considerata terminata fin dal momento in cui la bandiera a scacchi è stata esposta.

Se il segnale di fine gara (bandiera a scacchi) viene esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento della conclusione dei giri previsti.

Se la bandiera a scacchi viene esposta inavvertitamente ad un altro Concorrente Pilota che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della gara sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse stata esposta alla vettura di testa.

In caso di stop forzato (bandiera rossa) durante una manche, se è stato percorso il 50% della stessa vengono convalidati gli ordini d'arrivo sul traguardo del giro precedente.

Nel caso fosse stato disputato meno del percorso sopra citato si dovrà rifare la griglia di partenza iniziale.

Per i casi dove i Conduuttori piloti non avessero tagliato il traguardo a pieni giri, entrerà in finale chi avrà compiuto il maggior numero degli stessi.

REGOLAMENTO TECNICO V.S.T. (Autocross)

Art. 1 PREMESSA

Il pilota deve presentarsi munito di documenti di tesseramento UISP + passaporto tecnico + certificazione medica.

Art. 2 - SUDDIVISIONE DELLE CATEGORIE:

CLASSE A: auto elaborate da 0 cc. Fino a 1300 cc. a trazione anteriore e posteriore. Motori di derivazione automobilistica posizionati nella sede di origine, anche con guida centrale, e motore longitudinale.

CLASSE B: auto elaborate da 1301 cc. fino a 2000 cc. Trazione esclusivamente anteriore. Motori di derivazione automobilistica posizionato nella sede di origine, per motivi di sicurezza si dà la possibilità di spostare la posizione del sedile di guida verso l'interno (compreso la relativa pedaliera e sterzo). Prendendo come riferimento gli attacchi originali (sedile pedaliera sterzo) tale distanza potrà essere pari e non superiore ai 10 cm.

CLASSE C: auto elaborate a trazione integrale 4x4 fino a 3600 cc. e auto elaborate a 2 ruote motrici con cilindrata da 1601 cc fino a 3.600cc. In questa classe sono ammessi trapianti di qualsiasi cilindrata e tipo di motore anche con guida centrale, purché la vettura rispetti il peso della stessa cilindrata dichiarata. Tutte le auto 4 x 4 a prescindere dalla cilindrata gareggeranno nella classe C, con i pesi relativi alla loro cilindrata dichiarata.

CLASSE D: prototipi da 0 cc. a 1600 cc. 2 ruote motrici CLASSE D 4: prototipi da 0cc. a 1600 cc. 4 ruote motrici

CLASSE E: prototipi da 1601 cc. a 4000 cc. con inserito anche i sovralimentati i 4X4 e motori accoppiati.

CLASSE SPORT: questa categoria viene formata da motori motociclistici con cilindrata 0/1400 cc, con tolleranza di 0,5% e da vetture a trazione posteriore da 1301cc. Fino a 2000 cc. In questa classe sono ammessi trapianti di qualsiasi tipo di motore, si dà la possibilità di alloggiare il motore anche non nella sede di origine, anche con guida centrale, rispettando comunque la propria cilindrata e tutte le misure di sicurezza generali. In questa categoria la retromarcia è facoltativa. Se una vettura dovesse passare nella classe superiore per propria scelta, dovrà attenersi alle norme riguardanti la classe interessata e relativi pesi. Se la stessa venisse passata d'ufficio, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrata di appartenenza.

Art. 3 - PESI

Classe A – da 0cc. fino a 1150cc Kg 620 Da 1151cc fino a 1300cc Kg 650

Classe B - Da 1301cc fino a 1600cc Kg 750 Da 1601cc fino a 1800cc Kg 800 Da 1801cc fino a 2000cc Kg 850

Classe SPORT Motori Motociclistici: Kg 630 Motori Automobilistici: da 1301cc a 1600 cc Kg 680; da 1601cc a 1800 cc Kg 730; da 1801cc a 2000 cc Kg 780;

Classe C 2 ruote mot. 4 ruote mot. Fino a 1800 cc Kg 800 Kg 850 da 1801cc a 2000 cc Kg 850 Kg 900 da 2001cc a 3000 cc Kg 950 Kg 1.050 da 3001cc a 3600 cc Kg 1050 Kg 1.120

Per le vetture Classe C con modifica della sede di origine del motore, dovranno maggiorare il suo peso portandolo fino ad un minimo di Kg. 1150. Classe D2 - fino a 1600 cc Kg 410/Kg 500 misure libere

Classe D4 - da 0 a 1600 cc 4X4 kg 500 da 0 a 1600 cc 4X4 motori accoppiati Kg 600

Classe E - 2 RM fino a 3600cc Kg 500 - 4 X 4 fino a 2000 cc Kg 550 - 4x4 da 2001cc a 2800cc Kg 650 - 4x4 da 2801cc a 4000 cc Kg 700 Con inserito anche i sovralimentati. Prototipi con motori accoppiati Kg. 720 ;

Art. 4 - CARROZZERIA

a) La scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine, compreso tetto e fondo fino al centro degli assi.

Laddove si rendesse necessario sostituire il fondo vettura, (Previa autorizzazione UISP SdA del livello competente) lo stesso deve essere costruito con telaio, bordo laterale mm.50x30x2.

Crociera: tubo quadrato minimo mm. 30x30x2 e ben saldato. (vedi paragrafo e classe Sport) Cofani, porte e parafanghi di materiale libero comunque senza carattere di provvisorietà ed assolutamente non offensivi. (per offensivi si intende che gli stessi non debbono essere svolazzanti, taglienti o con spigoli vivi ecc.) L'autovettura può essere priva di vetri, il vetro anteriore e laterali anteriori possono essere sostituiti da rete metallica a maglia fitta, larga max mm.20X20 spessore mm.1, se maglia più piccola sempre mm.1 di spessore.

Art. 4 Bis – CARROZZERIA

Se il parabrezza di serie dovesse rimanere montato, esso dovrà essere di ultima generazione incollato, e dovrà essere accompagnato da certificato CE che ne testimoni la sua struttura stratificata antisfondamento che rende l'insieme elastico e resistente alla rottura.

Dovranno essere aggiunte apposite piastrine tipo Racing/Automotive nei 4 angoli per garantire l'ancoraggio del parabrezza anche in caso di ribaltamento.

Per poter convalidare la certificazione durante le Verifiche Tecniche UISP SdA Motorismo del livello competente, il titolare della vettura dovrà produrre un'auto-certificazione attestante la veridicità dello stesso certificato di omologazione.

Il parabrezza di serie non corrispondente al capitolo precedente richiamato, potrà essere sostituito con lastra in policarbonato trasparente, avente spessore minimo 5 mm infrangibile deformabile tipo LEXAN ben ancorato sul telaio di serie alla vettura.

Esso dovrà essere accompagnato da certificato CE che attesti tali caratteristiche.

Dovranno essere aggiunte anche in questo caso apposite piastrine contenitive tipo Racing/Auto Motive nei 4 angoli per garantire l'ancoraggio del parabrezza anche in caso di ribaltamento. Per poter convalidare la certificazione durante le Verifiche Tecniche UISP SdA Motorismo del livello competente, il titolare della vettura dovrà produrre una auto-certificazione attestante la veridicità dello stesso certificato di costruzione.

Per queste due opzioni, si consiglia di proteggere il parabrezza con un telaio aggiuntivo ben ancorato alla scocca, idoneo per sostenere una rete metallica avente maglia max. 20mm spessore di 1mm.

I vetri laterali e del lunotto posteriori dovranno essere rimossi.

I vetri laterali anteriori dovranno essere sostituiti con rete metallica max. 20x20 mm spessore 1 mm ben ancorata.

Possono essere sostituiti con lastre in policarbonato trasparente infrangibile (tipo Lexan) spessore minimo 3 mm ben ancorato ai supporti di riferimento.

In questo ultimo caso dovrà essere presente in Verifica Tecnica il certificato CE che attesti la tipologia del materiale adattato.

E' assolutamente vietato usare lastre di PVC o PLASTICA. Il profilo o dimensione di ingombro viene così suddiviso:

- - per la classe A può essere superata la misura di serie del 14% fino ad un massimo di cm.160 non superabile.
- - Classe B, C e SPORT prendendo per punto di riferimento il piantale centrale (attacco portiera) si può allargare di cm.7 max, per parte.
- - Classe A. B. C. Sport D. E. per definire il profilo di ingombro, la misurazione deve essere eseguita prendendo il punto esterno dei pneumatici. Si può modificare il cofano purché le sedi di appoggio rimangano di serie. Sono ammesse prese d'aria o profili dinamici di altezza non superiori a cm 10 posizionati non lateralmente.

b) Le vetture debbono montare il numero regolamentare sulle fiancate, con le seguenti misure: LATERALI: porta-numero cm 40x40. Numero: larghezza min. cm 4 altezza min. cm 20 su fondo bianco numero nero

c) TETTuccio: il numero sul tettuccio è facoltativo, se montato dovrà rispettare le seguenti misure: porta-numero cm 25x25. Numero: larghezza cm 2 altezza cm 10 fondo bianco numero nero. Su eventuali vetture con tettuccio apribile, quest'ultimo deve essere sostituito con lamiera spessore minimo 0.8mm e ben saldata a fusione.

d) NON SONO AMMESSI rinforzi con materiali tipo tondini piatti, tubolari profilati ecc., che risultino offensivi. Il bordino (giro ruota) del parafango può essere tagliato solo a condizione che venga ricoperto con altro materiale non tagliente. Lo scomparto vano motore NON deve avere punti di apertura con l'abitacolo, salvo per i passaggi di tubature o fili. Le ruote debbono essere al massimo in linea con la sagoma dell'auto. I paraurti originali fanno parte integrante della scocca, debbono rimanere nella sua posizione.

e) Classe Sport La struttura della scocca deve rimanere del materiale e spessore di origine, compreso tetto e fondo. Cofani, porte e parafanghi, di materiale libero purché non offensivi. In caso di modifica della struttura del fondo, lo stesso deve essere costruito con telaio, bordo laterale mm50x30x2. Crociera: tubo quadro minimo mm 30x30x2 e ben saldato a fusione. Fondo: lamiera (ben saldata a fusione) o lega alluminio Avional (ben rivettata) minimo mm 0,8. La stessa deve essere saldata a fusione (lamiera) o rivettata (avional) correttamente.

f) Prototipi D. E. Debbono avere la parte anteriore (musetto) a raggio non inferiore ai 15 cm, ed uno spazio di assorbimento urto tra lo stesso muso e la pedaliera di 30 cm. minimo.

g) Tutte le vetture non potranno presentare parti semovibili o svolazzanti, essi debbono essere ben fissati, (cofani, portiere, ecc. ecc.)

Art. 5 - SERBATOIO - CARBURANTE

Tutte le vetture debbono montare un serbatoio della capienza massima di litri 15 (detta misura si può superare se serbatoio omologato, tipo barca, con certificato); esso deve essere posizionato sull'asse delle ruote o dentro lo stesso, mai fuori asse.

Il serbatoio deve essere munito di valvola a sfiato.

Deve essere rinchiuso in un contenitore metallico a tenuta stagna, comunque sempre verificabile.

I tubi della benzina si possono posizionare anche all'interno dell'abitacolo purché protetti (possono cambiare posizione solo se posti in zone più sicure, a giudizio dei commissari tecnici, con potere insindacabile).

E' fatto divieto ai Conducenti Piloti o Meccanici, di effettuare le operazioni di rifornimento all'interno del circuito.

Questi effettuano dette operazioni secondo le seguenti procedure: in area Box, all'interno del proprio modulo loro destinato, potranno effettuare il rifornimento od il rabbocco del carburante, tenendo in considerazione la capienza massima del serbatoio come da Art. 5.

Art. 5 bis - POMPA BENZINA

La pompa benzina se spostata dalla sua sede di origine, deve essere ben protetta, rinchiusa in un apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 6 - BATTERIA

La batteria deve essere nella posizione originale e ben fissata (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza, deve essere rinchiusa in un contenitore metallico a tenuta stagna).

Art. 7 - IMPIANTO ELETTRICO

E' obbligatorio lo stacca batteria, che deve essere installato in posizione accessibile dall'esterno e dall'interno e segnalato con una freccia ben visibile di colore rosso, posizionato sulla sinistra anteriore parte pilota.

Tale accessorio deve spegnere il motore e tutte le parti elettriche. Sono obbligatori n 2 fanalini rossi di stop, posti in posizione laterali al lunotto posteriore, e n° 1 colore arancio o rosso, di posizione, posto in posizione centrale del lunotto posteriore. Il fanalino arancio o rosso di posizione dovrà essere acceso a richiesta del direttore di manifestazione.

Si consiglia il montaggio dei fanalini tramite staffa di gomma per evitare che con i sobbalzi abbiano a bruciarsi le lampadine. Tutti i fili elettrici e tubazioni benzina passanti per l'interno dell'abitacolo debbono essere inguainati con materiale ignifugo e separati fra di loro.

Art. 8 - GANCI DI TRAINO

Le vetture devono essere munite di gancio di traino anteriore e posteriore saldamente ancorati e ben visibili, non sporgenti dal perimetro della stessa, segnalati con cerchi di colore bianchi o gialli, in modo adeguato.

Art. 9 - CINTURE DI SICUREZZA

Sono obbligatori il montaggio e l'uso di cinture di sicurezza omologate OMP-SPARCO ecc. ecc. (anche di scaduta omologazione purché in buono stato di conservazione) con minimo cinque punti di fissaggio (2 post. 2 ant. 1 sotto sedile, vedasi figura norme nazionali) con sgancio centrale rapido a 5 punti, NON possono essere usate cinture a due punti incrociate. (a bretella) Se non si usano gli attacchi originali, si debbono montare delle placche metalliche di spessore mm.2.5 e larghe minimo cm.10x8, saldate alla carrozzeria per fusione. Sui prototipi le cinture si possono agganciare (parte posteriore) tramite arrotolamento direttamente al tubo trasversale del roll bar.

Art. 10 - SEDILE

Il sedile del pilota deve essere fisso e NON scorrevole ed anatomico, è obbligatorio l'appoggiatesta facente corpo unico con il sedile.

Art. 11 - PASSAGGI SUPPLEMENTARI (portiere)

Le portiere anteriori e il cofano devono essere apribili dall'esterno con sistema rapido a base di ganci di gomma o metallici.

In quelle vetture dove la portiera chiusa risulta essere sotto al bordo del tetto, serve togliere la chiusura originale. Gli stessi non debbono risultare svolazzanti durante la gara.

Le portiere ed il portellone posteriori debbono essere ben fissati (con bulloni o con saldatura).

Art. 12 - IMPIANTO FRENANTE

E' obbligatorio il doppio circuito frenante munito di doppia pompa o pompa tandem, sono proibiti i freni sdoppiati di qualsiasi tipo. E' obbligatorio il freno a mano di stazionamento, meccanico o idraulico. E' proibito il doppio pedale freno.

Art. 13 - INTERNI

L'interno della vettura deve essere libero da qualsiasi accessorio non necessario (pannelli - moquette - pedane - sedili - imbottiture), è ammessa solo l'imbottitura del roll bar; il cruscotto di serie può rimanere.

Art. 14 - ROLL-BAR (gabbia di sicurezza)

E' obbligatorio il montaggio di un roll-bar a gabbia, che deve essere costruito con tubi avente il diametro minimo mm 40, spessore 2.5 mm.

Non può essere usato tubo saldato, si deve usare solo trafilato a freddo senza saldature, deve essere ben fissato alla carrozzeria tramite piastre saldate chiuse ai lati, le cui misure minime devono essere di mm 100x120x3, e imbullonate con almeno tre bulloni di misura 8 in acciaio contro piastre fissate all'roll-bar stesso, avente misura mm 100x80x2.

Per le vetture di vecchia costruzione (che hanno già gareggiato nei vari campionati del UISP SdA Motorismo a tutti i livelli) le misure minime non dovranno essere inferiori a diametro 38mm spessore mm 2,5

Esso non deve sostenere alcun accessorio, deve essere struttura a se rispetto alla scocca.

Le due (o tre) arcate principali devono essere sagomate in un tubo unico.

Non debbono essere saldati fra loro in 2 o 3 o più pezzi. Nel caso in cui la struttura non fosse come da specifiche del presente regolamento UISP SdA Motorismo, ma fosse un sistema certificato con omologazione FIA, in fase di verifica tecnica sarà necessario presentare la fiche che testimoni l'effettiva validità in corso; qualora mancassero le specifiche della certificazione FIA (esempio: misure dei vari tubi con le relative posizioni di fissaggio scocca, tipologia di fissaggio ecc. ecc.) la vettura e/o prototipo non sarà ritenuto idoneo.

Sono obbligatorie le barre laterali anteriori e posteriori. I traversi laterali lato portiera dovranno rispettare le specifiche come da regolamento UISP SdA Motorismo.

Non saranno ammesse vetture prive di questi requisiti tecnici minimi.

E' ammesso l'ancoraggio del roll-bar (tramite perni saldati o imbullonati) all'attacco degli ammortizzatori anteriori (disegni: esempi di gabbie di sicurezza da adottare) o Gabbia Obbligatoria Soluzione 1 soluzione 2 Arcata centrale per i roll - bar mancanti del tirante in basso causa spazio 38 laterale

- c - croce 38 laterale
- c - trave con supporto centrale 38 laterale
- c - trave con tubi incrociati 38 laterale
- c - tubo basso con tubo inclinato 38 laterale
- dietro sedili con tubi 38 38 laterale
- trave con supporto centrale tubi 38 38 laterale
- trave con tubi incrociati 38 laterale
- trave con tubi incrociati con con tubi 38
- II tubi 38 40 laterale
- croce con tubi 40 40 laterale
- trave con supporto centrale tubi 40

Art. 15 - MOTORE

E' ammesso il montaggio di un solo motore, per i motori sovralimentati la cilindrata geometrica va moltiplicata per 1,4 al fine della classificazione della classe di appartenenza.

Per la CLASSE B (solo vetture a trazione anteriore fino a 2000 cc) le autovetture possono montare qualsiasi motore, lo stesso deve rimanere nel vano motore d'origine, la cilindrata può essere libera purché rimanga all'interno della classe stessa.

Art. 16 - RADIATORI

E' ammesso il montaggio di qualsiasi tipo, liberi di capacità e di numero.

Se essi vengono posizionati all'interno abitacolo il pilota deve essere ben protetto con paratie sigillate, o lo stesso inserito in apposito cassonetto sigillato. La vaschetta acqua radiatore se posizionata esternamente, (fuori dalla protezione cofani) deve essere inscatolata ben protetta.

Art. 17 - FILTRO ARIA

Il filtro aria non deve essere all'interno del vano abitacolo. Il montaggio di esso, effettuato all'esterno della vettura deve essere ben fissato e adeguatamente protetto.

Art. 18 - TUBI DI SCARICO

L'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma della vettura a non più di 45 cm di altezza da terra e non rivolto verso l'alto.

E' obbligatorio il montaggio del silenziatore, esso non deve superare i 98 decibel di rumorosità.

Per il rilevamento della stessa si deve posizionare lo strumento di misura ad angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico. Motore a 3800 giri/min.

Art. 19 - AMMORTIZZATORI

Gli ammortizzatori si possono modificare nella qualità e nella quantità (se dovessero risultare all'interno abitacolo onde evitare inconvenienti causati dalla loro rottura, il pilota deve essere ben protetto da paratia).

Art. 20 - STERZO

- CLASSE A – libero come tecnica di costruzione e di posizione
- CLASSE B - libero come tecnica di costruzione ma posizionato nella sua sede di origine
- CLASSE C - libero come tecnica di costruzione e di posizione
- CLASSE Sport - libero come tecnica di costruzione e di posizione.

Art. 21 - ZAVORRA

Per raggiungere i pesi minimi, essa deve diventare parte unica con la carrozzeria fissata 40 laterale - trave con tubi incrociati 40 laterale tubo basso con tubo con tubi 40 – II inclinato tubi 40 solidamente, con saldatura o fasce rigide di metallo imbullonate.

Essa deve già essere predisposta per la piombatura che verrà effettuata dai responsabili tecnici del UISP SdA Motorismo del livello competente.

Art. 22 - RUOTE

I pneumatici possono avere qualsiasi disegno purché privi di corpi estranei, (catene, chiodi, bulloni, ecc.).

La dimensione di canalizzazione e la distanza fra i tasselli, come pure l'altezza degli stessi, NON può essere superiore ai 20 mm. La rilevazione di tali misure, deve essere eseguita nel suddetto modo: dal bordo del tassello a lato esterno, si rientra di 10 mm.

Punto in cui si debbono effettuare le verifiche. La rilevazione fra un tassello e l'altro si misura nella parte superiore degli stessi.

In caso di usura o di arrotondamento degli angoli, la misurazione sarà fatta alla base del tassello, la dove finisce l'angolo smussato attacco tassello. Sono assolutamente vietate le ruote gemellate.

Art. 23 - PARASPRUZZI

In qualsiasi categoria e cilindrata E' OBBLIGATORIO montare paraspruzzi alle ruote posteriori e anteriori di larghezza pari almeno a quella dei pneumatici, di spessore min. 2 mm di nylon o teflon e con bordo inferiore distante dal terreno non più di cm 8.

Non vengono accettati paraspruzzi svolazzanti; se durante lo svolgimento di una manche si dovesse verificare la loro rottura, è obbligo che per le manche successive essi vengono rimontati.

Norme Tecniche Prototipi CLASSE D2 da 0 a 1600 cc Misure:

larghezza massima 1730 mm.

lunghezza massima 3400 mm fuori tutto carreggiata massima 1480 mm fra i piani di fissaggio delle ruote ai centri dei perni, passo max 2160 mm peso kg 410 peso 500 Kg misure libere Classe D 4 - da 0 a 1600 cc. 4x4 peso kg.500 Da 0 a 1600 cc. 4x4 motori accoppiati Kg 600 CLASSE E da 1601 a 4000 cc anche con inserito i sovralimentati le quattro ruote motrici e i motori accoppiati. L'albero di trasmissione se passante interno abitacolo, deve essere integralmente protetto con scatolato come pianale veicolo (spessore di almeno mm1) I prototipi sopra citati dovranno comunque attenersi alle modifiche specificate in seguito.

Art. 24 - MOTORE Classe D

Su ogni prototipo è ammesso il montaggio di un solo motore.

NON sono ammessi motori sovralimentati. I prototipi di queste cilindrato debbono essere a due ruote motrici Sia la classe D che la E possono montare anche motore motociclistico purché di 4 tempi con retromarcia facoltativa.

- a) Carburatore Libero.
- b) Radiatori liberi come quantità e tipi.
- c) Filtro aria libero come quantità e tipo.
- d) Cambio: è FACOLTATIVO che i prototipi siano muniti di retromarcia.
- e) Tubo di scarico libero come tipo e forma, l'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma del prototipo a non più di cm 45 dal suolo e non rivolto verso l'alto. E' obbligatorio montare il silenziatore, esso non deve superare i 98 decibel di rumorosità. (vedi art.18)
- f) Ammortizzatori liberi come tipo e quantità.
- g) Sterzo libero.
- h) Ruote, vedi art. 22, confermando che NON sono ammesse ruote gemellate.

Art. 25 - NORME DI SICUREZZA RELATIVE AI PROTOTIPI

Premessa Le norme di sicurezza relative ai prototipi tubolari riprendono in parte le regole già enunciate per le auto elaborate. I punti a cui si deve fare riferimento al paragrafo precedente sono: impianto elettrico (art.7) ganci di traino (art.8) cintura di sicurezza (art.9) impianto frenante (art.12) interni (art.13) ruote (art.22)

Art. 26 - SERBATOIO

Il serbatoio deve essere ben fissato, lontano dal posto di guida e dalla parte opposta alla ubicazione della batteria (non può essere montato all'interno del musetto stesso).

Montato lateralmente, deve essere adeguatamente protetto con materiali efficaci contro urti, onde evitare la sua spaccatura e quindi fuoriuscita di liquido infiammabile.

Deve essere di facile controllo, munito di valvola a sfiato (verificabile), e situato ad almeno 40 cm dal sistema di scappamento. Il serbatoio deve essere in materiale metallico o ignifugo di sicurezza FT3 o FT4. Capienza massima 20 litri.

I bocchettoni di riempimento dovranno essere stagni e non dovranno sporgere dalla carrozzeria. I tubi della benzina devono essere ignifughi, la pompa benzina deve essere ben protetta rinchiusa in apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 27 - BATTERIA

La batteria deve essere ben fissata lontano dal posto di guida e dalla parte opposta alla ubicazione del serbatoio, deve essere isolata e ben protetta da eventuali urti o ribaltamenti del prototipo. Ciò deve essere verificabile

Art. 28 - ROLL-BAR

Deve essere costruito con tubo minimo di diametro - 40mm spessore 2.5. mm e non può essere costruito con tubo saldato, si deve usare solo trafilato a freddo senza saldature.

Il pilota seduto con il casco in testa deve rimanere al di sotto dell'arco del roll-bar di 5,00 cm senza che questi abbia a toccare con il casco il tettuccio di protezione.

Art. 29 - CARROZZERIA

E' obbligatoria la rete in ogni parte dell'abitacolo, per rete si intende "metallica" con maglia massimo mm 20x20 e spessore minimo mm1.

Le reti debbono essere messe in modo tale da proteggere il pilota in ogni e qualsiasi situazione, deve essere apribile su ambedue i lati.

Non vengono accettati prototipi che permettono l'entrata del pilota solo dalla parte superiore.

E' obbligatorio avere il tettuccio dell'abitacolo pilota coperto con lamiera di spessore minimo mm 1 anche apribile come una rete laterale.

La parte posteriore dell'abitacolo, deve essere protetta da lamiera che sigilli completamente lo stesso l'abitacolo, il pianale deve essere in lamiera o lega di alluminio Avional il cui spessore minimo deve essere di mm 1. Tra le ruote anteriori e quelle posteriori, è obbligatoria una protezione tubolare, in linea con l'esterno delle ruote, all'altezza del mozzo ruota, le cui dimensioni minime saranno di 30 mm di diametro e 2 mm di spessore.

E' obbligatorio, qualora la pedaliera superi l'asse delle ruote anteriori, installare una protezione costruita con tubolare minimo diametro 40mm spessore 2.5.mm. I prototipi di nuova costruzione hanno l'obbligo di costruire la pedaliera all'interno dell'asse ruote. Le parti della carrozzeria non debbono presentare spigolature di raggio inferiore ai 15 mm.

Tutti i prototipi devono avere la parte anteriore (musetto) a raggio non inferiore ai 15 cm, ed uno spazio di assorbimento tra lo stesso muso e la pedaliera di 30 cm minimo.

Per i prototipi di nuova costruzione il musetto deve terminare piatto con misure minimo mm.300,00 per mm.300,00 La carrozzeria libera di costruzione e di materiale, purché frangibile. Se l'arco anteriore supera i 55 gradi di inclinazione, si deve applicare rinforzo. Immagine: Esempio Gabbia di Sicurezza Prototipi.

REGOLAMENTO TECNICO KART CROSS UISP

ART.1 - DEFINIZIONE DELLE VETTURE

Le vetture Kart Cross sono monoposto a motore posteriore vanno costruite secondo questo regolamento tecnico. Le vetture a 4 ruote motrici ed i motori sovralimentati sono vietati.

L'abitacolo sarà equipaggiato con i comandi di una vettura. Sono vietati i cambi automatici, semiautomatici così come i loro comandi. E' autorizzato il solo comando del cambio mediante leva manuale o sequenziale (questo non riguarda però le vetture Sprint Car dotate obbligatoriamente di variatore di velocità).

Art. 2 – CARBURANTE

Le vetture dovranno utilizzare carburante commerciale. Benzine provenienti da pompa di stazione di servizio.

ART. 3 - DIVISIONI

1) Vetture con motore derivato dalla normale produzione motociclistica e di libero utilizzo stradale, di cilindrata inferiore a 600 cm 3.

Qualsiasi modifica meccanica o elettronica al gruppo motore-cambio è vietata, si possono effettuare modifiche solo se espressamente autorizzate dal presente regolamento.

Non è consentito l'alleggerimento, la levigatura, la lucidatura, o qualunque tipo di bilanciamento del motore. Non è consentito allargare, levigare o lucidare le superfici interne dei condotti di aspirazione e di scarico nella testata motore; non è consentito variare le dimensioni delle valvole né variare in alcun modo la fasatura e l'alzata di queste rispetto a quanto riportato sul manuale tecnico.

Le pulegge registrabili sugli alberi a cammes sono vietate.

Non è possibile variare il rapporto di compressione originale né variare lo spessore delle guarnizioni della stessa. Non è possibile sostituire, eliminare o modificare alcun organo del gruppo motore-cambio. Tutte le dimensioni esterne e interne del gruppo motore-cambio devono rimanere quelle originali. Tutti i componenti devono conservare la propria funzione originale e posizionamento, senza alcuna eccezione.

E' consentito utilizzare una pompa di alimentazione del carburante e regolatore diversi da quelli della moto di origine, purché la pressione della benzina nell'impianto di alimentazione non superi i limiti specifici del manuale tecnico della moto di origine.

2) Il sistema di controllo elettronico del motore (centralina) deve rimanere quello originale. Non è consentito l'utilizzo di centraline aggiuntive di nessun tipo. E' consentito modificare la mappatura della centralina.

3) E' assolutamente vietato qualsiasi tipo di controllo di trazione, sia di tipo elettronico con specifiche matematiche, sia con sensori presenti sulle ruote, anche se presente in origine sul motore. In tal caso deve essere disattivato.

4) I sistemi di taglio automatici (cut-off e / o simili) per cambiare marcia sono vietati.

ART. 4 - DIVISIONE 1

La cilindrata è compresa tra 501 e 600 cm³. Motori ammessi: motori a 4 tempi, massimo 4 cilindri, di derivazione motociclistica. Le eventuali riparazioni devono essere effettuate con pezzi originali del modello di base del costruttore, conformemente alle prescrizioni dei suoi manuali tecnici di riparazione. Questi documenti saranno utilizzati senza tenere conto di eventuali riparazioni.

Nota.

Preparazione: per i motori, il pilota deve obbligatoriamente presentare alle verifiche tecniche, il manuale d'uso della moto oppure il manuale tecnico di riparazione del costruttore dove sono riportate tutte le informazioni della moto d'origine. Per questi motori, è vietata la modifica o la preparazione dell'insieme motore-scatola (del cambio), ad eccezione di:

- filtro dell'aria, la sua scatola, gli elementi filtranti ed i condotti di raccordo che sono liberi;
- collettore di scarico originale che può essere sostituito o modificato a partire dal piano delle guarnizioni all'uscita della(e) testata(e);
- pignone di uscita della scatola (del cambio) che è libero, ma è vietato modificare sia i pignoni sia il rapporto primario posti all'interno della scatola del cambio;

È permesso anche modificare gli elementi del(i) carburatore(i) che regolano il dosaggio della quantità di benzina immessa nel motore, purché queste modifiche non abbiano nessuna influenza sull'immissione dell'aria. Per i motori ad iniezione, le sole modifiche permesse sono quelle descritte all'articolo 3.

ART. 5 – PESO

Il peso minimo, senza pilota e senza il suo equipaggiamento, sarà di 315 kg. In caso di dubbio, il serbatoio del carburante potrà essere svuotato.

ART. 6 – TELAIO

6.1 DIMENSIONI MASSIME

Lunghezza fuori tutto = 2,60 m;

Larghezza fuori tutto = 1,60 m;

Altezza (escluso tabella porta numero e l'eventuale presa d'aria) = 1,40 m.

Per le automobili con raffreddamento a liquido, è ammessa una presa d'aria di 10 cm sotto il tetto, che può estendersi su tutta la sua larghezza. Il passo e le carreggiate (anteriore e posteriore) sono liberi, nei limiti di quanto qui sopra riportato.

6.2 COSTRUZIONE

La costruzione è di tipo tubolare. Le dimensioni minime del telaio sono:

- Sezione circolare Ø 30 mm x 2 mm di spessore o sezione rettangolare.
- Il lato minore è di 30 mm.
- Lo spessore è di 2 mm

A partire dal 01.01.2006, sulla parte anteriore e a livello del pavimento, è obbligatoria una diagonale a sezione circolare Ø minimo 20 mm x 2 mm di spessore sotto la pedaliera. I tubi dell'arco principale sono di sezione circolare Ø 40 mm x 2 mm di spessore.

6.3 SOSPENSIONI

Le sospensioni sulle 4 ruote sono libere nel rispetto di ciò che segue:

- un solo ammortizzatore per ruota;
- molle concentriche all'ammortizzatore;
- numero di molle libere che possono essere montate in serie o in parallelo.

Gli ammortizzatori con serbatoio separato sono ammessi.

6.4 STERZO

La scatola dello sterzo, che agisce sulle due ruote anteriori, sarà a cremagliera, a cassa, a leve o a sfere; sono vietati i sistemi di sterzo mediante catene, cavi, idraulici, etc..

Per le ruote posteriori, è vietato qualsiasi sistema, controllato o non controllato dal pilota. La colonna dello sterzo deve essere ad assorbimento d'urto in caso di incidente e deve provenire da un veicolo di serie. La parte retrattile avrà una corsa minima di 50 mm. Su questo dispositivo, deve essere montato un fermo formato da un anello o da rondella, fissata saldata o appena davanti al cuscinetto di supporto della colonna. È vietato qualsiasi sistema di assistenza dello sterzo.

6.5 TRASMISSIONE

La trasmissione è libera ma la due ruote posteriori devono essere solidali con lo stesso albero che può prevedere dei giunti cardanici.

6.6 FRENI

Sono obbligatori sulle 4 ruote. Per l'asse posteriore, è autorizzato un sistema frenante centrale.

La frenata deve avvenire mediante un doppio circuito comandato dallo stesso pedale. L'azione del pedale deve esercitarsi normalmente su tutte le ruote. In caso di perdite in un punto qualsiasi delle canalizzazioni o di un guasto qualunque del sistema frenante, l'azione del pedale deve continuare ad esercitarsi su almeno due ruote.

6.7 CARROZZERIA

La carrozzeria ed il telaio devono proteggere il pilota in tutte le direzioni con almeno una "luce" di almeno 25 cm (per la parte anteriore, oltre alla corsa dei pedali) e di almeno 5 cm al di sopra del casco del pilota. Un pavimento (=fondo) unico e piatto chiude e la parte inferiore dell'abitacolo della pedaliera fino all'arco principale, e sarà fissato solidamente al telaio. Questo sarà realizzato in lamiera di acciaio (spessore minimo = 1 mm) o in lamiera di alluminio (spessore minimo = 2 mm).

La carrozzeria sarà chiusa, fino ad un'altezza minima di 25 cm rispetto al pavimento, su tutto l'abitacolo. Nessuna parte affilata o tagliente, in altri termini pericolosa, deve trovarsi nell'abitacolo (per abitacolo si intende il volume strutturale dove si trova il pilota). La parte anteriore del cofano deve ricoprire la parte anteriore del telaio.

È obbligatorio un tetto metallico. Sull'anteriore sono vietati i dispositivi aerodinamici.

6.8 TETTO

La parte superiore dell'abitacolo deve essere totalmente chiusa da un tetto di acciaio (spessore minimo = 1.5 mm) e sarà saldato al roll-bar (con un minimo di 20 saldature, ciascuna di almeno 2 cm di lunghezza). È vietato forare il roll-bar. A completamento di questo tetto, la carrozzeria può comportare un tetto in poliestere fissato meccanicamente.

ART. 7 – SICUREZZA

7.1 ARCO

È obbligatorio un roll-bar tipo "gabbia" di concezione libera. Deve essere integrato al telaio/scocca, avere almeno 6 punti minimi ed una diagonale. L'archetto potrà non scendere fino al pavimento ma potrà appoggiarsi sulla struttura principale del telaio, se questa struttura è solida e rinforzata a livello dei punti di appoggio. I tubi dell'arco devono essere realizzati in acciaio disteso a freddo senza saldature, con un diametro minimo previsto dal precedente articolo 6.2 del presente regolamento tecnico. I tubi dell'arco in prossimità del casco del pilota, seduto normalmente in posizione di guida, devono essere rivestiti dalle specifiche protezioni in gomma (omologate) contro gli urti.

7.2 PROTEZIONE LATERALE

È costituita da una struttura in tubo di acciaio le cui dimensioni minimali sono 30 mm x 2 mm, fissata su entrambi i lati alla struttura principale della vettura, all'altezza dei mozzi delle ruote, su una lunghezza almeno pari al 60% del passo. Queste strutture si estendono verso l'esterno di ogni lato almeno a partire da una linea retta ideale tracciata tra le mezzerie dei pneumatici anteriori e posteriori, ma non oltre un'altra linea retta ideale tracciata tra i fianchi esterni delle ruote complete anteriori e posteriori, tenute in posizione rettilinea. Lo spazio tra queste strutture e la carrozzeria devono essere totalmente o parzialmente colmati per impedire che una ruota vi possa penetrare ed essere trattenuta.

7.3 ALI

Le ali, purché identiche a quelle delle monoposto D3 Auto-cross, sono autorizzate.

7.4 BARRIERA PARAFIAMMA

È obbligatoria una barriera parafiamma ininflammabile e stagno, posta tra l'abitacolo ed il motore. Deve coprire tutta la larghezza dell'abitacolo.

7.5 RADIATORI

È vietato il montaggio di radiatori all'interno dell'abitacolo e davanti a questo. In una vista dall'alto, i radiatori di raffreddamento devono trovarsi all'interno della sagoma della vettura ma fissati dietro al pilota. Al fine di proteggere il pilota, nessuno altro elemento deve essere visibile nell'abitacolo (radiatori, bocchetta di riempimento, vaso di espansione, etc.). Le prese d'aria di raffreddamento superiori sono tollerate nel rispetto dell'articolo 6.1.

7.6 PARABREZZA

Deve essere in vetro stratificato o in policarbonato (spessore minimo = 5 mm) o sostituito da una griglia metallica; allo scopo di fermare le pietre, le maglie della griglia saranno non superiori a 30 mm x 30 mm ed il filo metallico avrà un diametro di almeno 1 mm.

7.7 RETI

È obbligatorio il montaggio delle reti di protezione sulle parti laterali aperte dell'abitacolo che devono quindi essere completamente chiuse per impedire il passaggio di una mano o di un braccio. Queste reti devono essere fissate in modo permanente alle parti superiori dei tubi della gabbia di sicurezza e munite di un sistema di sgancio rapido, operante sia dall'interno sia dall'esterno, posto nella parte inferiore delle reti stesse. La maglia della rete deve essere non superiore a 40 mm ed il filo metallico della rete avrà un diametro di almeno 3 mm. In alternativa, sarà possibile utilizzare il seguente sistema: - un telaio dotato di rete metallica a maglie non superiori a 6 cm x 6 cm ed il filo ed il filo metallico della rete avrà un diametro di almeno 2 mm;

- la parte superiore di questo telaio sarà fissata mediante due cerniere;
- la parte inferiore di questo telaio sarà dotato di un dispositivo esterno di sgancio rapido, accessibile anche dall'interno della vettura eventualmente attraverso una piccola apertura, che permettendo di ribaltare la griglia in senso verticale.

7.8 CINTURE

È obbligatorio montare le cinture di sicurezza a 6 punti (minimo) conformemente alle specifiche dell'articolo 253-6 dell'allegato J (norma FIA 8853/98), dove le due cinghie delle spalle devono avere ciascuno un punto di ancoraggio separato.

7.9 SEDILE

È raccomandato il montaggio di un sedile omologato FIA. Il sedile dovrà essere mediante 4 punti di fissaggio con bulloni di diametro minimo = 8 mm. Lo spessore minimo dell'acciaio utilizzato per attacchi, placche di rinforzo, etc. sarà di almeno 3 mm. I materiali in lega leggera sono vietati. La superficie minima di ogni punto di fissaggio sarà di 40 cm² (attacchi e contro piastre). La sede potrà essere fissata sulle traverse di 30 mm x 3 mm, saldate od imbullonate o al telaio ma obbligatoriamente al di sopra del pavimento. Se il sedile non risponde alle norme FIA, saranno necessari 2 fissaggi supplementari a livello delle spalle. Se il sedile deve essere forato per consentire il passaggio delle cinghie delle cinture, dovrà essere rinforzato intorno a questi passaggi al fine di essere resistente allo stesso modo. Questi passaggi dovranno essere rivestiti per non danneggiare le cinghie.

7.10 POGGIATESTA

È obbligatorio un poggiatesta efficace.

7.11 SCAPPAMENTO

Lo scappamento non deve uscire dal perimetro della vettura e non deve rientrare di più di 10 cm. La sua uscita deve essere posteriore e non diretta verso il terreno. Devono essere previste adeguate protezioni per evitare le bruciature.

7.12 BATTERIE

Le batterie devono essere protette e sistemate solidamente con barra isolata, trasversale e steli filettati con diametro = 8 mm. Se sono posizionate nell'abitacolo o vicino a questo, devono essere ricoperte con una protezione isolante e stagna.

7.13 CANALIZZAZIONI

Motori a carburatori:

Tutte le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia realizzate in un materiale resistente agli idrocarburi e all'abrasione. Sono ammesse le connessioni avvitate (tipo "Serflex"). La pressione di mandata della pompa di alimentazione non dovrà mai essere superiore a 0,5 bar

Motori ad iniezione.
A monte della pompa ad alta pressione e a valle del regolatore di pressione della benzina, tra il serbatoio collettore (catchtank o nourrice) ed il serbatoio principale, le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia realizzate in un materiale resistente agli idrocarburi e all'abrasione. Sono ammesse le connessioni avvitate (tipo "Serflex"). A valle della pompa ad alta pressione e fino al regolatore di pressione dell'iniezione, tutte le canalizzazioni di carburante possono essere sia quelle d'origine, sia conformi all'articolo 253 dell'allegato J (punti 3.3.1 & 3.3.2). Se si utilizza un serbatoio collettore (catch-tank o nourrice), la sua capacità deve essere inferiore a 1 litro e deve essere posizionato fuori dall'abitacolo. Se si utilizza una pompa di alimentazione "a bassa pressione" (pompa di ingrassamento), la sua pressione di mandata non dovrà mai essere superiore a 0,5 bar (vedere disegno "B" del Regolamento F2000).

7.14 LUCI

Ogni vettura deve essere equipaggiata posteriormente di:

- una luce rossa centrale "anti-crash", del tipo a LED (altezza o diametro minimi = 50 mm / 36 diodi minimo), posizionata tra 80 cm e 140 cm dal suolo e che funzionerà continuamente;
- luci rosse di STOP, collocate simmetricamente rispetto all'asse della vettura, del tipo a LED (altezza o diametro minimi = 50 mm/ 36 diodi minimo), posizionate tra 80 cm e 140 cm del suolo e a meno di 25 cm del lato posteriore, fuori tutto. Devono essere comandati esclusivamente mediante pulsante idraulico inserito nel circuito frenante. Saranno inoltre collegati direttamente sull'impianto dello stacca-batteria.

Queste tre luci devono essere posizionate in modo che, almeno due di loro, siano visibili simultaneamente dalla parte posteriore, secondo un angolo di 30° (da una parte o dall'altra) rispetto alla mezzeria della vettura, qualunque sia la forma della carrozzeria, dispositivi aerodinamici regolamentari compresi. La qualità del montaggio di queste luci deve assicurare una resistenza adattata alle condizioni di gara.

7.15 GANCI DI TRAINO

Tutte le vetture devono essere equipaggiate, sia anteriormente sia posteriormente, di un solido gancio di traino permanente che permetta di trainare la vettura. Il suo diametro interno deve essere di almeno 40 mm, realizzato con un tondino di ferro da 10 mm minimo e non deve superare la proiezione verticale della sagoma della vettura. Deve essere inoltre dipinto con un colore vivo (giallo, arancione o rosso).

7.16 SERBATOI

Il serbatoio di carburante deve avere una capienza massima di 12 litri. Può essere di costruzione artigianale o di tipo omologato dalla FIA. Se è di costruzione artigianale, dovrà essere metallico o in materiale plastico, munito di una chiusura stagna, con uno sfiato d'aria libero ed il dispositivo anti-ritorno, prolungato mediante un tubo la cui estremità esce sotto il pavimento della vettura.

Il tappo di riempimento non deve sporgere dalla carrozzeria. Il serbatoio deve essere posizionato in un punto protetto dagli urti ed essere fissato solidamente. Se è posizionato in posizione laterale rispetto all'abitacolo, deve essere protetto da una struttura multi-tubolare di diametro = 30 mm.

Non deve essere posizionato nelle immediate vicinanze del motore o del tubo di scappamento e protetto da questi elementi mediante uno schermo per isolamento termico, se è posto a meno di 20 cm. Deve essere inoltre separato dall'abitacolo mediante una paratia metallica o di poliestere ininfiammabile e stagna in modo da impedire ogni passaggio/infiltrazione di liquido o di fiamme verso l'abitacolo. Anche gli altri serbatoi devono essere esterni all'abitacolo e protetti allo stesso modo, salvo eventualmente il serbatoio d'acqua lavacrystallo.

7.17 PNEUMATICI E RUOTE

Le ruote gemellate e le ruote munite di catene sono vietate. I pneumatici chiodati sono vietati, salvo che nelle prove su ghiaccio; sono vietati anche i pneumatici AGRICOLI, RACING, SLICK RACING, e SLICK INTAGLIATI. I pneumatici al di fuori di quelli sopra descritti sono invece liberi per i veicoli delle divisioni D1, D2, D3 a condizione che siano scolpiti con un'altezza della scultura come di seguito riportato: per pneumatici nuovi con massima profondità di scultura = 13 mm. E' vietata qualsiasi modifica ai pneumatici, es. Riscopitura, trattamento meccanico o chimico oppure l'intagliatura del pneumatico. Sono vietati tutti i sistemi di riscaldamento dei pneumatici es. Termocoperte, stufe, sistemi a rotoli, ecc.

I cerchi devono avere un diametro massimo di 10" e la loro larghezza massima è di 6" all'anteriore e di 8" al posteriore, rispettivamente equipaggiati con pneumatici anteriori 165/70-10 (o equivalenti 18,5x6x10) e posteriori 225/40-10 (o equivalenti 18x10x10). Per le prove su ghiaccio, i cerchi non potranno superare il diametro di 13" (vedere regolamento particolare della prova).

Ogni mancanza di conformità relativa ai pneumatici e al loro uso sarà considerata come una non conformità tecnica, e passibile pertanto delle stesse sanzioni.

7.18 STACCABATTERIA

Lo stacca batteria deve tagliare tutti i circuiti elettrici. Deve essere a scatola chiusa di tipo antideflagrante e deve potere essere azionato dall'interno della vettura dal pilota seduto in posizione di guida, con le cinture allacciate, e dall'esterno dai commissari. Il comando esterno deve essere posto alla base dell'arco anteriore o principale e deve essere segnalato mediante un triangolo di almeno 12 cm di base contenente un lampo rosso su fondo blu e con bordo bianco.

7.19 ZAVORRA

È autorizzata la zavorra, purché realizzata con blocchi metallici solidi unici, collocati sul pavimento dell'abitacolo, fissati agli elementi del telaio per mezzo di bulloni, facilmente sigillabili (serrabili), visibili e piombati dai commissari. Il peso massimo di ogni zavorra è di 5 kg. Sono autorizzate al massimo 2 zavorre.

7.20 PARAURTI

Sono vietati i paraurti.

7.21 VOLANTE

Il volante deve essere provvisto di sgancio rapido, il suo bloccaggio deve essere obbligatoriamente a doppie gole o con due copiglia "beta" e scanalature.

7.22 RETROVISORI

Sono obbligatori due retrovisori, a destra ed a sinistra della vettura, conformi alla legislazione stradale. Ogni retrovisore deve avere una superficie riflettente di almeno 90 cm².

ART. 8 REGOLE GENERALI

8.1 INTERPRETAZIONE DEI REGOLAMENTI TECNICI

Tutto ciò che non è autorizzato dai testi è vietato. Le definizioni sono quelle dell'allegato J della FIA.

8.2 RUMORE

Non deve superare il limite di 100 db (senza tolleranze) con il motore in moto ad un regime di 7000 giri/min per la divisione D1 e ad un regime di 4500 giri/min per le divisioni D2 e D3. Il metodo utilizzato per la misura è quello definito dalla FIA e descritto nel "Regolamento Tecnico", Articolo METODO DI MISURA DEL RUMORE PER LE VETTURE DA CORSA.

In caso di trasmissione mediante variatore di velocità, il concorrente deve assicurarsi che questa misura possa essere effettuata senza pericoli. Il primo controllo di rumorosità viene effettuato al momento delle verifiche tecniche ante-gara ed una vettura non conforme per il rumore non potrà partecipare all'evento.

8.3 CONFORMITA'

È responsabilità del concorrente presentare in ogni momento una vettura conforme al regolamento. Il fatto di presentare alle verifiche una vettura è una dichiarazione implicita di conformità.

8.4 PRESENTAZIONE

Se una vettura non viene presentata, può essere rifiutata l'autorizzazione alla partenza.

8.5 COSTRUZIONE

A seguito di un rapporto dei commissari tecnici, il collegio dei commissari sportivi può vietare la partenza al concorrente la cui vettura è costruita in modo tale da non presentare tutte le garanzie di sicurezza, particolarmente per ciò che riguarda le saldature, le giunzioni, etc.

REGOLAMENTO TECNICO 2 CV DYANE CROSS

Le verifiche tecniche saranno rigorose, di conseguenza, Vi preghiamo di prestare la massima attenzione a tutto ciò che segue. E' inteso che tutto ciò che non viene esplicitamente autorizzato nel presente regolamento è vietato.

1.SICUREZZA DEL PILOTA

Sono obbligatori in ogni fase della corsa:

- arco di sicurezza (roll-bar) con lamiera saldata all'arco per fornire il tetto rigido;
- cinture di sicurezza a bretella con minimo 5 punti di ancoraggio;
- tappo del serbatoio a tenuta stagna;

- volume del carburante nel serbatoio non superiore a 5 litri (per ragione di sicurezza);
- occhiali;
- casco modello junior o integrale omologato;
- tuta ignifuga (ad almeno uno strato);
- guanti ignifughi;
- appoggia testa fisso;
- sedile anatomico omologato con poggiatesta in un unico pezzo;

1.1 ARCO DI SICUREZZA

1.1 Bis Gabbia di sicurezza a protezione Pilota

La vettura deve essere munita di un Roll-bar a 6 punti di ancoraggio e di una diagonale conforme agli schemi: 1, 2 e 3.

Questo Roll-bar in tubi di acciaio trafilato a freddo senza saldature potrà essere realizzato dal Concorrente Conduttore a condizione di rispettare gli schemi di montaggio.

I tubi che formano l'arco anteriore e posteriore, devono essere in un solo pezzo senza saldature.

Le saldature, i raggi di curvatura e le giunzioni dei tubi di collegamento degli archi devono essere particolarmente curate.

Al fine di presentare una rigidità sufficiente e proteggere efficacemente il Pilota, il diametro minimo esterno del tubo deve essere di 38 mm. oppure di 40 mm. spessore 2,0 mm.

Sono proibiti i profili di sezione rettangolare, triangolare ecc. Le placche di fissaggio del Roll-bar (sulla scocca) e le loro contro placche devono essere fissate con almeno 4 bulloni ed avere uno spessore di almeno 3 mm.

I tubi posteriori devono essere rettilinei saldati ad ogni lato posteriore del Roll-bar esattamente alla fine della curva (schema n.3).

Il loro fissaggio al pavimento non dovrà situarsi a meno di 20 cm. all'interno della parte posteriore del cofano, la diagonale deve collegare la parte alta del tubo posteriore sinistro con la parte bassa del tubo posteriore destro, o viceversa a scelta.

Si completa la diagonale con due tubi che incrociano a metà altezza, questi potranno essere saldati o fissati con due connessioni mobili.

Un rinforzo longitudinale di eguale sezione deve essere integrato al Roll-bar a livello delle due portiere, (schema n. 2) questo potrà essere saldato o fissato con due connessioni mobili, non potrà essere fissato alla carrozzeria, e il suo angolo con l'orizzonte non dovrà superare i 5° (5 gradi), dovrà dividere l'altezza della porta nel rapporto 2/1 vale a dire che è fissata alla gabbia ad una altezza sopra la base della porta uguale ad 1/3 dell'altezza totale della porta.

Schema n.2 vista lato sinistro schema n.3 vista dall'alto N.B. Le dimensioni qui definite vengono prese all'asse del tubo e si applicano ad altri schemi.

Un manicotto o guaina di gomma morbida è fortemente consigliata.

Tale guaina è obbligatoria sul tubo anteriore sinistro dalla base fino all'altezza del parabrezza.

La protezione vano motore rimane invariata.

Fazzoletto di rinforzo L'angolo del cerchio nella parte inferiore del parabrezza deve essere rinforzata da una piastra (spessore minimo di 1 mm) sagomata seguendo lo schema.

Tale rinforzo deve essere fissato all'arco con saldature continue.

Traversa anteriore/posteriore Obbligo di creare una traversa che collega l'arco anteriore a sinistra del piede con l'arco anteriore destra, l'operazione va ripetuta in egual maniera sull'arco posteriore (acciaio, sezione 20 x 20 mm. minimo, 2 mm di spessore).

Queste traverse devono essere saldate anche al telaio da due cordoni di saldatura su entrambi i loro laterali, o da un bullone.

1.2 TETTO RIGIDO

Un tetto rigido in lamiera d'acciaio deve formare un unico insieme unitamente all'arco di sicurezza.

Tale lamiera di 1,5mm minimo di spessore deve coprire tutto il perimetro determinato dai 4 tubi sui quali dovrà appoggiare avendo una misura di 600 x 600mm. senza sporgere sui lati.

Questa deve essere obbligatoriamente saldata sui tubi dell'arco di sicurezza.

Le saldature dovranno essere fatte molto accuratamente, almeno 20 punti avente una lunghezza di 20 mm, per proteggere adeguatamente la testa del pilota.

E' permessa la parziale o totale copertura del tetto con materiali diversi, ad eccezione della vetroresina.

1.3 SEDILE E POSIZIONE DI GUIDA POSIZIONAMENTO

Si ricorda che è vietata la guida in posizione centrale, pertanto il sedile dovrà essere posizionato davanti alla pedaliera, che a sua volta deve rimanere nella sua posizione originale di serie.

CARATTERISTICHE Come già anticipato, il sedile deve essere omologato con poggiatesta in un unico pezzo.

MODALITA' DI FISSAGGIO Se non si dispone dei supporti originali di serie della gamma OMP, MOMO, ecc. bisognerà saldare sul fondo del telaio e della scocca una piastra di ferro spessore 2mm. minimo, larghezza 40 mm. per una lunghezza di 300 mm. per l'appoggio dei supporti sedili.

E' tuttavia consentito il posizionamento di due tubolari trasversali in alluminio o ferro aventi funzione di supporto del sedile.

1.4 CINTURE DI SICUREZZA

La cintura di sicurezza a bretella a 5 o 6 punti è obbligatoria, deve essere omologata e in buono stato.

I punti di ancoraggio devono essere 5 e solidamente fissati alla scocca. Il posizionamento consigliato delle cinture è riportato nel disegno sottostante.

L'anello di fissaggio delle cinture deve essere di tipo M8, con una contropiastra da 45mm. con uno spessore 2.5mm, oppure può essere utilizzata una contro piastra da 20 x 20mm.

E' vietata la cintura a bandoliera a 2/3 punti.

1.5 TAPPO SERBATOIO CARBURANTE

Il tappo a tenuta stagna è obbligatorio, mentre quello originale deve essere reso a tenuta stagna tramite il montaggio di una valvola a spillo per serbatoio carburante (evita la fuoriuscita di carburante in caso di ribaltamento).

Il tappo deve essere fissato con una catenella di filo metallico o nylon.

1.6 VETRI

Il parabrezza deve essere sostituito con una rete di protezione in acciaio fissata solidamente.

I vetri delle portiere anteriori devono essere obbligatoriamente rimossi e sostituiti entrambe da una griglia di acciaio fissata saldamente.

La maglia delle reti di protezione deve essere di 25mm.

2. CARROZZERIA

Alla partenza di ogni gara la carrozzeria dovrà essere approntata secondo le seguenti indicazioni:

- - è vietato tagliare il pianale, le porte restanti il cofano motore, e fissare l'insieme parafanghi passaggi delle ruote al cofano.
- - la rimozione delle portiere posteriori, della capotta, dei sedili anteriori e posteriori è obbligatoria.

Devono invece essere mantenute le portiere anteriori (è consentita l'apertura "controvento"), il baule posteriore originale nella forma e nelle dimensioni (è consentito in caso di riparazione l'adozione di una lastra dritta a patto di conservare le dimensioni originali), i parafanghi anteriori e posteriori, ed il cofano motore.

La zona targa deve essere originale.

Tuttavia, in caso di riparazione, è consentita l'uso di una lamiera sagomata come l'originale.

Non sono permesse aperture nella lamiera ad eccezione dei fori presenti sul pezzo originale che consentono l'alloggiamento delle luci posteriori.

Si specifica che le vetture in gara potranno avere sia la carrozzeria 2cv, sia quella Dyane sia quella ibrida formata dall'insieme 2cv-Dyane.

In caso di incidente la carrozzeria deve essere ripristinata usando pezzi originali, in caso di non reperibilità sono consentite riparazioni fatte in conformità all'originale materiale, sagomatura, dimensioni.

2.1 PARAFANGHI

Si autorizza un taglio minimo dei parafanghi anteriori e posteriori a condizione tuttavia che questi vengano orlati e bordati per evitare il bordo tagliente.

I rinforzi all'interno dell'orlatura sono vietati. Il taglio deve situarsi, per i parafanghi anteriori della 2cv, all'esterno di una linea che inizia al livello di un asse verticale passante dal centro della ruota anteriore e che termina sotto il fissaggio basso nella parte anteriore (vedere fig.1).

I parafanghi posteriori devono essere conservati oppure tagliati con orlatura secondo la figura n.4, inoltre dovranno essere obbligatoriamente muniti di paraspruzzi in gomma con uno spessore di 2mm, una lunghezza non inferiore ai pneumatici ed un'altezza minima da terra di 80mm.

Per la lamiera di passaggio della ruota anteriore (2cv e Dyane), si autorizza solo il taglio (con orlatura) di 20cm di altezza (vedi fig.4).

2.2 COFANO MOTORE

Il cofano motore non deve essere tagliato (sono vietate qualsiasi tipo di prese d'aria) mentre è possibile la rimozione dei fianchetti laterali.

Il cofano non deve rimanere sollevato ma si deve chiudere a filo della linea del telaio.

Tale chiusura deve essere permessa da una fibbia in cuoio fissata saldamente. La calandra può essere rimossa, ma dovrà essere sostituita da una griglia fissata all'interno del cofano.

La maglia di tale griglia non deve oltrepassare i 25 mm. di lato. Il deflettore sul cofano della Dyane può essere rimosso.

2.3 BAULE POSTERIORE

Il baule posteriore deve restare chiuso al suo posto d'origine ed essere fissato tramite saldatura o vite (vietato l'impiego di fil di ferro).

Come già detto in precedenza, in caso di riparazione è consentita l'utilizzo di una lamiera dritta avente stessa forma e stesse dimensioni dell'originale, che sono: larghezza cm.100 ed altezza cm 54.

2.4 PORTIERE

Le due portiere anteriori devono potersi aprire (consentita l'apertura "controvento") e devono essere obbligatoriamente chiuse tramite apposito meccanismo a molla indicato come da art. 11 – Passaggi Supplementari (portiere) Regolamento Tecnico VST. (Autocross)

2.5 SCOCCA

Lo sportello mobile della presa d'aria della 2cv deve essere rimosso così come il cruscotto ed il motorino del tergicristallo.

I fori di serie nella paratia e nel pianale dovranno essere accuratamente otturati con lamiera d'acciaio. Il taglio del parabrezza deve essere rispettato.

2.6 PARAURTI

I paraurti anteriori e posteriori ed i loro supporti devono essere eliminati.

E' vietato ogni altro dispositivo.

Tuttavia è consigliata nella parte posteriore il posizionamento di una protezione con una lamiera in ferro ad L di 60 x 30 mm. spessore 3mm. e lunghezza 960mm. secondo lo schema adottato anche nel regolamento tecnico del campionato 2cv cross francese.

3. PROTEZIONE DEL VENTILATORE

Si sottolinea che tale protezione deve essere ritenuto un dispositivo di difesa e non di offesa, e deve essere realizzato secondo le specifiche che seguiranno a condizione che non oltrepassi all'esterno del cofano motore e che consenta a quest'ultimo la normale chiusura a filo del telaio (non è tollerato il suo seppur parziale sollevamento).

La protezione non può essere collegata all'arco di sicurezza e deve essere realizzata in tubo in ferro a sezione circolare di 22 mm. al massimo, può essere collegata alla paratia o alla piattaforma da 2 tubi aventi al massimo lo stesso diametro.

I due tubi possono essere fissati alla paratia per mezzo di manicotti che non superino i 15 cm. di lunghezza e diametro esterno di 27mm.

Le piastre dove vengono fissati i manicotti devono essere di 60x115mm.spessore 3mm. e fissate alla paratia anteriore mediante 4 viti M6.

Anteriormente il dispositivo si presenta composto da 4 tubi di cui 2 utilizzati come supporto parafrangente e 2 utilizzati come protezione ventola, i 2 tubi possono avere altezza massima di 30 cm. ed un interasse di 20cm. I quattro tubi sopracitati potranno essere oggetto di verifica da parte dei commissari mediante operazione di foratura degli stessi. ANTERIORMENTE NON E' AMMESSA, NELLA SUDETTA PROTEZIONE, LA PRESENZA DI ALTRI TUBI ORIZZONTALI E DIAGONALI.

4. ALLESTIMENTO INTERNO

L'allestimento interno è libero, a condizione che nessuno strumento o oggetto sporgano.

E' obbligatoria la presenza di un solo retrovisore centrale interno.

5. MOTORE

La scelta dei pezzi che costituiscono il motore ed i suoi accessori è libera, a condizione che i pezzi siano di serie Citroën anche del tipo P.O. (paesi d'oltre mare) e nelle sole gamme 2cv, Dyane, Mehari, Ami 6, Ami 8, furgoni AZU, AK 250, AK 400 e Acadiane.

Questi pezzi non devono subire alcuna modifica che permetta il loro montaggio.

Sono vietati la lavorazione, foratura, filettatura, levigatura, saldatura ed altro anche se non permettono di migliorare le prestazioni della vettura.

Qualsiasi accorgimento che permetta di ottenere maggiore potenza è vietato, es. montaggio di compressore, lucidatura dei condotti di aspirazione e scarico, alleggerimento della parte mobile, soppressione dei segmenti, rialesaggio, aumento del diametro delle valvole, montaggio di un turbo compressore.

Le teste devono essere grezze di fonderia.

Tuttavia vengono tollerate alcune modifiche circa l'aspirazione dell'aria prima del carburatore e sullo scarico dopo l'uscita del collettore originale, purché non venga superata la soglia di 98 dB di rumorosità a 3800 giri/minuto.

Il superamento di tale soglia di rumorosità comporta il montaggio obbligatorio di un silenziatore.

Il motore deve essere completo del suo cofano, solo gli accessori utili per il riscaldamento possono essere soppressi (manicotti e convogliatori).

Il rinforzo dei due supporti elastici nella parte anteriore è permesso; sono ammessi due supporti complementari tra insieme motore-cambio ed il telaio.

Si consiglia l'aggiunta di una lamiera di protezione sotto il motore (spessore max.1,5 mm.) o di una griglia che non sporga dalla parte anteriore del telaio e che non sia fissata alla griglia di protezione della ventola.

L'uscita del tubo di scarico non deve sporgere più di 5cm.

In rapporto al piano laterale del cofano.

La compressione viene lasciata libera.

Sono vietati dispositivi di accensione elettronica che pertanto deve rimanere di serie con puntine e condensatore.

Questi gli altri parametri tecnici:

Cilindrata 602 cm³ Volano motore nei tre tipo modelli A Carter motore mm.99,00 - 0,1 + 0,0 Altezza cilindri mm.99,45 - 0,5 + 0,0 Volume camera di scoppio cm³ 50-52 Alzata albero a camme 6,26 max

Non viene più indicato il valore del diametro dell'albero a camme in quanto in fase di ripristino dell'alzata questo non può più essere individuato nella misura di 32,73mm.

Il diagramma con 1mm. di gioco rimane invece invariato: R.A.A. 0° 0,5" +3°-5 R.C.A. 49° 15' +3°-5 A.A.S. 35° 55' +3°-5 R.C.S. 3° 30' +3°-5 A.C.S. 3° 30' L.N. +3° - 5° I carburatori ammessi sono quelli doppio corpo di serie 18-26 e 21-24.

6. ALIMENTAZIONE

Il serbatoio del carburante deve essere di serie montato nel suo alloggiamento originale.

I getti e i freni d'aria del carburatore sono liberi a patto di non modificare il carburatore (misure ammesse dello stesso 18-26 e 21-24).

Il sistema di alimentazione a benzina del motore tra il serbatoio e la pompa della benzina deve essere di serie.

E' ammessa una presa d'aria dal convogliatore di raffreddamento per la ventilazione ed il raffreddamento della pompa di benzina.

E' vietata l'adozione di pompe elettriche della benzina.

Il tubo di alimentazione non deve passare all'interno dell'abitacolo. Il tubo può essere protetto.

Si consiglia una lastra di protezione sotto il serbatoio.

Il carburante in uso nel paese e in distribuzione è il solo permesso.

E' vietato qualsiasi additivo. E' autorizzato un filtro della benzina che dovrà essere posizionato tra la pompa della benzina ed il carburatore.

7. FRIZIONE-SCATOLA DEL CAMBIO-TRASMISSIONI

La scelta di questi organi è libera a condizione che siano di serie Citroën nella sola gamma 2Cv, Dyane, Mehari, Ami 6 ed 8, furgoni AK 250 e 400, Acadiane e del tipo P.O.

Ogni combinazione di ingranaggi coppia conica tra una scatola e l'altra è permessa.

Rimane vietato il montaggio di una scatola del cambio con coppia conica 7x31, mentre sono autorizzati il rinforzo del comando del cambio, del supporto elastico posteriore della scatola del cambio ed il loro fissaggio. Per evitare la caduta del selettore è autorizzato il montaggio di una boccola sotto il coperchio.

E' VIETATO L'UTILIZZO DEL DISPOSITIVO DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE.

8. STERZO

Lo sterzo, l'albero dello sterzo ed il volante sono liberi. E' vietato il posizionamento del piantone, della pedaliera e dello sterzo in posizione centrale, che pertanto dovranno rimanere in maniera rigorosamente originale.

9. PIATTAFORMA E SOSPENSIONE

La piattaforma, i bracci (la modifica della campanatura), i supporti delle sospensioni, la scatola guida e la loro posizione (relativa al tipo di telaio) e le traverse degli assali DEVONO essere di serie Citroën, nelle gamme 2Cv, Dyane, Mehari, Ami 6 ed 8, Furgoni AZU ed AK 250 e 400, Acadiane ed anche di tipo P.O.

Tuttavia si autorizzano il rinforzo unitamente a quello della scatola del cambio fissata sulla traversa dell'assale anteriore, le modifiche delle sospensioni e delle traverse degli assali sono autorizzati, a condizione che gli elementi cambiati o aggiunti siano di serie Citroën o di tipo P.O.

E' vietato il montaggio in coppia di un ammortizzatore idraulico, vale a dire che bisogna montare separatamente l'ammortizzatore idraulico per ogni braccio.

Gli ammortizzatori devono essere di serie possono essere ricaricati, tuttavia possono essere utilizzati gli ammortizzatori forniti dallo sponsor tecnico Boxer Power.

E' vietata la barra antirollio posteriore o qualsiasi altro dispositivo; è permessa la barra di torsione anteriore, utilizzando quella originale dell'AMI 8 oppure ricostruita a patto che si mantenga il diametro originale del modello Ami8.

Un gancio traino dovrà essere applicato alla parte anteriore della piattaforma e segnalato con un bollino giallo.

Lo stesso non dovrà sporgere dalla carrozzeria della vettura (un occhiello, che può sostituirlo, è già presente nei telai di serie).

10. FRENATURA

Il sistema di frenatura deve restare di serie Citroën P.O. Il freno di stazionamento (a mano) deve essere obbligatoriamente mantenuto funzionante e deve essere di serie, compreso il comando.

Il dispositivo principale deve essere funzionante sulle quattro ruote.

11. RUOTE E PNEUMATICI

Le ruote devono essere delle misure indicate dal costruttore e cioè 125/15 oppure 135/15.

Sono permessi i pneumatici fuoristrada ad eccezione di quelli gemellati, agricoli e di quelli muniti di chiodi e catene.

12. IMPIANTO ELETTRICO

La dinamo o l'alternatore, anche se non caricano, devono essere obbligatoriamente montati con cinghia trainante e fili collegati.

La presenza di 2 luci posteriori della serie P.O. è obbligatoria, le stesse devono essere efficaci e funzionanti di colore rosso.

Lo stesso vale per le luci di stop e per il loro comando.

E' vietato ogni proiettore supplementare.

E' obbligatorio montare uno stacca batteria con azionamento anche esterno, mediante guaina e cavo d'acciaio posizionato nel lato destro indicato da una freccia.

La batteria deve essere solidamente fissata nel suo alloggiamento.

13. CONFORMITA' DELLE VETTURE

Dopo le verifiche tecniche, qualsiasi cambiamento nel motore, scatola del cambio o qualsiasi intervento sul motore che necessita lo smontaggio o il cambio di pezzi essenziali (rimozione della testa, cambio dell'albero a gomiti, cambio delle camice, dei pistoni ecc.) non potranno essere effettuati che su autorizzazione SCRITTA del commissario tecnico.

Durante una stessa gara il pilota non può utilizzare più di 2 motori e scatole del cambio.

Durante le prove del 2cv cross, commissari sportivi si riservano il diritto di verificare, in qualsiasi momento, la conformità con il regolamento, dell'insieme motore scatola del cambio o qualsiasi organo.

Solo il concorrente o, in sua assenza, una persona da lui delegata, potrà assistere alle operazioni di verifica.

I responsabili del Club Italia Bicilindriche Citroën potranno avere sempre accesso alla vettura da gara di ogni pilota e chiedere loro, in qualsiasi momento, informazioni e chiarimenti di carattere tecnico, segnalando eventuali situazioni "dubbe" ai commissari tecnici UISP per le eventuali verifiche del caso.

14. PESO DELLE VETTURE

La vettura deve avere un peso a fine gara non inferiore ai 600 kg. con il pilota. I piloti "leggeri" dovranno obbligatoriamente fare uso di una zavorra, che verrà punzonata dai commissari ed il cui posizionamento all'interno dell'abitacolo dovrà essere libero ed accessibile.

Importante! Qualsiasi infrazione, sia pur minima, e per qualsiasi motivo al presente regolamento potrà portare all'adozione di provvedimenti disciplinari.

Tutto ciò che non è stato citato nel presente regolamento deve restare di serie.

Solo i pezzi di serie d'origine Citroen, anche del tipo P.O e commercializzati vengono autorizzati (non i pezzi di avvanzerie o adattabili; esempio: ammortizzatore regolabile, ammortizzatore e frizione regolabile esternamente, ecc).

Ogni Pilota è ritenuto responsabile della sua vettura e, in nessun caso, egli potrà ignorare le modifiche effettuate sulla stessa. Nel caso in cui Vi sorgano dubbi concernenti una questione tecnica, Vi chiediamo di indirizzarvi al responsabile.

REGOLAMENTO NAZIONALE CHALLENGE SLALOM FORMULA DRIVER (challenge), INSEGUIMENTO, SLALOM

Per Formula Driver (challenge), Inseguimento, Slalom, s'intendono manifestazioni automobilistiche su circuiti permanenti o provvisori, su fondo asfaltato e non, con rilascio di nulla osta da parte del UISP SdA Motorismo del rispettivo livello dopo sopralluogo di verifica del tracciato da parte di un responsabile tecnico dello stesso UISP SdA Motorismo, o del Direttore di Manifestazione, incaricato dal UISP SdA Motorismo del rispettivo livello, prima della manifestazione.

REGOLAMENTO GENERALE DRIVER, INSEGUIMENTO, SLALOM

Art. 1 - Circuito

Il circuito deve essere ben delimitato con gomme, birilli, new jersey, balle di paglia o similari fungenti anche da protezione in caso di ostacoli fissi (angoli, murette, segna traffico, pali e varie).

Non possono esserci rettilinei superiori ai 120 metri e deve avere un'ampiezza media di 8 metri.

In caso di incrocio fra corsie le stesse devono essere delimitate con separatori idonei ad evitare scontri tra le vetture e non devono avere un'ampiezza inferiore a 4 metri.

Le chicanes di rallentamento possono essere costituite da balle di paglia, gomme, new jersey o similari aventi un'interasse da 9 metri a 12 metri e devono essere ben visibili.

La lunghezza del circuito non deve essere inferiore ai 750 metri e non superiore ai 1800 metri.

La velocità media di percorrenza del tracciato non deve superare gli 80 km/h; il numero delle chicanes di abilità, composte di gomme legate tra loro o new jersey riempiti di acqua, devono essere commisurate in funzione del rispetto della media oraria stabilita.

Le chicanes devono obbligatoriamente essere segnate sul terreno con apposita vernice spray per garantire il loro ripristino, da parte dei commissari di percorso, nel caso vengano spostate.

Art. 2 – Postazioni e zone previste

- Postazione cronometraggio ubicata in corrispondenza della linea di traguardo;
- Postazione segreteria per il perfezionamento delle iscrizioni e lo svolgimento delle verifiche sportive, se non già effettuate ante manifestazione;
- Zona verifiche tecniche, se non effettuate direttamente nella zona box;
- Zona box;
- Zona pubblico;
- Zona definita parco chiuso;
- Zona mezzi soccorso e mezzi recupero vetture;
- Postazione responsabile penalità;
- Postazione direttore di manifestazione dotata di tutte le bandiere;
- Postazioni commissari.

Art. 3 Previsioni postazioni e zone previste

- ZONE PUBBLICO: predisposte in zone sicure delimitate da transenne in prossimità del tracciato; dove non fosse possibile mantenere una distanza di 15 metri, le zone pubblico, comunque distanti almeno 4 metri, devono essere protette con barriere naturali e/o artificiali in grado di arrestare la vettura e garantire l'incolumità del pubblico e del pilota che dovesse impattare contro le protezioni;
- PARCO CHIUSO: E' permesso lasciare il parco chiuso, prima del rilascio, esclusivamente alle vetture guidate da più piloti e ai piloti che devono ancora prendere parte alle finali, fermo restando la necessità di distanziare le categorie onde evitare di creare vantaggi tra i piloti;
- ZONA MEZZI SOCCORSO: deve essere predisposta in prossimità dell'entrata in pista, nelle vicinanze della direzione gara o comunque in posizione adatta per un veloce intervento su richiesta del Direttore di gara. L'ambulanza deve essere di tipo A (attrezzata con defibrillatore), dotata di personale addetto e di un medico;
- POSTAZIONI COMMISSARI: devono essere dotate di bandiere (escluse quelle rosse, a scacchi e Nazionale riservate al direttore di gara), di una scopa di saggina, un sacchetto di filler o calce o segatura o farina e di un estintore;
- Queste disposizioni sono rigorosamente da applicare salvo diversa prescrizione degli Enti preposti.

Art. 4 – Bandiere

Bandiera Nera con disco arancio

Deve essere esposta insieme ad un numero bianco su pannello nero. Informa che il proprio mezzo ha problemi meccanici che possono mettere in pericolo lui stesso e gli altri e significa che deve fermarsi al suo box al giro successivo



Bandiera Bianca e Nera

Deve essere esposta immobile insieme ad un numero bianco sul pannello nero. E' un avvertimento dato una sola volta, al Pilota del cui mezzo viene mostrato il numero per comportamento antisportivo.



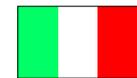
Bandiera Nera

Esposta immobile insieme al numero bianco sul pannello nero: informa il conduttore che deve fermarsi immediatamente



Bandiera Nazionale

segnalazione di partenza



Bandiera a Scacchi bianchi e neri

Fine prova e fine gara



Bandiera Gialla

Segnale di pericolo:

immobile – divieto di sorpasso tra conduttori

agitata – rallentare, tenersi pronti all'arresto, divieto di sorpasso



Bandiera Verde

Via libera



Bandiera Blu

Avviso di sorpasso. Indica ad un conduttore che sta per essere doppiato, da uno o più conduttori :

Immibile : il sorpasso sta per essere effettuato

Agitata : il sorpasso è immediato



Bandiera Rossa

Indica a tutti i concorrenti che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpassare, ritornare verso la partenza, secondo il senso di marcia ad andatura ridotta. La bandiera rossa è usata per la chiusura del circuito o percorso.



REGOLAMENTO SPORTIVO DRIVER, INSEGUIMENTO, SLALOM

Art. 1 - Partecipanti

Possono partecipare a suddette manifestazioni, in qualità di concorrenti e di piloti, i soci in regola con le norme del tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

Art. 1/bis - Iscrizioni

E' consigliabile la pre-iscrizione entro le ore 20:00 del venerdì precedente la manifestazione, preferibilmente compilando il form on line, se attivato, oppure tramite il modulo di iscrizione e/o i mezzi forniti dall'organizzatore.

I dati minimi da comunicare sono nome, cognome, codice fiscale, categoria richiesta (subordinata alle verifiche tecniche), numero di vettura, numero tessera UISP e licenza.

Nel caso il conduttore partecipi con pseudonimo lo stesso deve obbligatoriamente essere comunicato al momento della pre-iscrizione, inserito, a fianco di nome e cognome, nelle schede di verifica e mantenuto per tutte le manifestazioni della stagione.

Le quote di iscrizione e le modalità sono regolamentate dalle norme di indizione e partecipazione pubblicate ad inizio stagione sportiva.

Art. 2 – Prescrizioni

È fatto assoluto divieto a tutti i conduttori di prendere parte alla manifestazione sotto effetto di alcool e stupefacenti.

Ogni pilota nella stessa gara può condurre una sola vettura (nel caso una vettura venga guidata da più piloti, le diverse categorie dovranno essere distanziate tra loro per non recare vantaggi ad un pilota rispetto ad un altro che partirebbe con le gomme già calde).

Nella categoria Lady, riservata alle donne, è permesso usare esclusivamente vetture della cat. Serie (SA SB SC).

Le vetture di tutte le altre categorie, guidate da donne, gareggeranno nella categoria Lady1 o, in alternativa, nelle medesime classi di appartenenza.

Art. 3 – Ordine di partenza

Ordine di Partenza delle categorie ammesse in questa specialità:

Cat. Serie (SC SB SA) – STORICHE - A – B – C – D2 – D4 - E – Sport– Libera – Rally – Rally2 - Lady – Lady 1.

Qualsiasi altra categoria può essere aggiunta alla fine rispettando questo ordine.

L'ordine di partenza può essere variato, a discrezione del Direttore di Gara, per motivi di sicurezza e per distanziare le categorie per evitare di creare vantaggi ai piloti delle doppie guide rispetto agli altri.

Art. 4 – Programma manifestazione

Fasi della manifestazione Le gare sono così articolate:

- - verifiche sportive (inizio ore 8.00 termine ore 9.30)
- - verifiche tecniche (inizio ore 8.15 termine ore 9.45)
- - sorteggi (ore 9.40)
- - briefing commissari (ore 9.40)
- - briefing conduttori (ore 9.50)
- - manche (ore 10,00)
- - finali
- - premiazioni

Affinché la gara abbia validità per i riepiloghi dei punteggi degli eventi UISP, deve aver avuto luogo il 50% dello svolgimento della stessa.

Art. 5 - Partenza

La partenza deve essere data dal Direttore di gara o da una persona da lui preposta. es.- due o più vetture (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una ogni tre secondi o più.

Quando il Direttore di gara dà la bandiera a scacchi al primo arrivato, automaticamente anche per i doppiati è conclusa la manche.

Qualora il Direttore dichiari pista bagnata, è obbligatorio l'uso delle gomme scolpite, (anche stradali), sono vietate le slick.

Art. 5.1

Nel caso in cui in una batteria vi siano piloti con lo stesso tempo sulla prova precedente, la posizione di partenza verrà approntata tramite sorteggio alla presenza degli interessati.

Art. 5.2

Ad ogni vettura che sullo schieramento di partenza sarà impossibilitata a partire con i propri mezzi verranno concessi tre minuti per il ripristino, dopodiché verrà escluso dalla batteria; il pilota potrà farsi aiutare dal suo meccanico; al pilota non presente all'ingresso pista verrà concesso un minuto dopodiché sarà escluso dalla manche.

Art. 6 – Prescrizioni manifestazioni e penalità

a) Manche cronometrate: normalmente Tre manche + finale, minimo 2 manches + finale (dove ci fossero problemi il Direttore di gara deciderà quante manches fare).

E' fatto obbligo ai concorrenti di presentarsi in griglia di partenza a minimo due manche, con la vettura o prototipo funzionante.

In pre-griglia prima di ogni manche, il concorrente dovrà rendersi riconoscibile al personale addetto.

Per essere ammessi alle finali, verranno calcolati i tempi della migliore manche.

Per ogni manche sono ammesse due o più vetture, si effettuerà un giro di ricognizione e minimo 3 cronometrati; ove si presentassero problemi di tempo, si deciderà sul luogo come farle. Ad ogni manches sarà effettuato un giro di ricognizione, ove possibile sarà effettuato dall'ingresso in pista alla linea di partenza, tempo permettendo e salvo diversa decisione del Direttore di Gara. Dopo il giro di ricognizione, la partenza sarà comunque effettuata da fermo.

b) Penalità: qualora vi siano passaggi su pista con penalità, (gomme o new-jersey) questi dovranno avere disegnato un punto al centro di ognuna delle gomme o boe, formanti le chicanes e uno all'estremità, distanziati di 60 cm, qualora le gomme o i jersey vengano urtati, il commissario di percorso segnalerà alla direzione gara il numero di vettura che ha commesso l'errore e la relativa penalità (usando esclusivamente la terminologia SINGOLA/DOPPIA/TAGLIO PERCORSO) come di seguito specificata:

* **SINGOLA** nel caso si renda visibile 1 punto disegnato,;

* **DOPPIA** nel caso si rendano visibili 2 punti disegnati e/o nel caso di errore grave, ma con mantenimento della traiettoria;

* **TAGLIO PERCORSO** nel caso di errore grave con taglio di percorso fuori traiettoria e/o spianamento chicane.

Ogni gara deve avere minimo una postazione di penalità.

Verranno aggiunti, al tempo totale di manche o finale, 5 secondi per la penalità singola, 10 secondi per la penalità DOPPIA e 30 secondi per il taglio di percorso.

Se, a causa di collisione contro le chicanes, queste venissero a mancare, anche di una sola parte, i concorrenti successivi hanno il DIVIETO di passare dritti, ma dovranno comportarsi come se esistesse la chicane, verrà esposta la bandiera gialla e il pilota dovrà rallentare vistosamente.

I piloti che non faranno almeno l'accenno a fare la chicane verranno chiamati in direzione gara e ammoniti dal Direttore di gara o, nei casi più gravi, gli verrà assegnata una penalità decisa dal Direttore di Gara.

L'ordine di partenza verrà redatto dal Direttore di Gara o da persona da lui preposta.

Il Direttore di gara o la persona da lui preposta nello stilare l'ordine di partenza dovrà cercare il più possibile di creare omogeneità onde evitare doppiaggi e, quindi, tempi imposti che impedirebbero ai piloti di valutare la propria crescita personale, nel rispetto dello scopo di avviamento alla pratica sportiva.

Alla fine delle 3 manches disputate verrà presa di riferimento la migliore, in base alla quale verrà stilato l'ordine di partenza per la finale.

Prendono parte alla finale i 5 piloti con le migliori manche disputate, mentre gli altri formeranno le "riserve". Nel caso in cui uno dei partenti venga squalificato o non possa prendere parte alla finale, gli altri concorrenti scaleranno automaticamente l'ordine di partenza ed entreranno in finale le riserve fino alla concorrenza di 5 piloti.

Qualora in finale si dovesse verificare il ritiro di una vettura e un'altra venisse doppiata, prendendo comunque la bandiera a scacchi, l'ordine di arrivo dei piloti non ritirati viene convalidato in base ai tempi e ai giri completati.

Per esempio nel caso il pilota A si ritiri al 2° giro, il pilota B venga doppiato, quindi avrà tempo imposto 10:00,00, ma si ritiri al 4° giro, il pilota C venga doppiato, con tempo imposto, ma si ritiri al 1° giro, il pilota D completi la finale, l'ordine di arrivo sarà piloti D-B-A-C.

In caso di ritiro durante la manche al pilota non verrà attribuito alcun tempo (NC), mentre per il pilota che viene doppiato verrà attribuito il tempo imposto (10:00).

Alla fine di ogni gara verranno assegnati i seguenti punteggi ai primi 8 classificati di ogni categoria nel seguente modo: 1° classificato punti 10 - 2° classificato punti 8 - 3° classificato punti 6 - 4° classificato punti 5 - 5° classificato punti 4 - 6° classificato punti 3 - 7° classificato punti 2 - 8° classificato punti 1.

Verranno premiati con coppe e trofei i primi tre classificati di ogni categoria e il 1° assoluto.

Art. 6.1 - Reclami

Qualsiasi reclamo va inoltrato, esclusivamente dal conduttore in forma scritta e debitamente firmato, al Direttore di Gara entro 15 minuti dall'esposizione dei riepiloghi tempi finali con contestuale versamento della

quota di € 200.00 (in caso di verifica cilindrata occorre depositare ulteriori € 700.00) come cauzione; tutte le altre forme di reclamo non saranno prese in considerazione.

Resta inteso che in caso di reclamo l'importo totale è a carico del verificato se risulta irregolare e del verificante se la vettura reclamata è in regola.

Non sono ammesse proteste da parte di meccanici o accompagnatori del pilota al Direttore di Gara, pena la squalifica; inoltre, si fa presente che il pilota è responsabile di qualsiasi azione compiuta dai propri meccanici o accompagnatori.

Art. 7 – Condotta di gara

Il pilota costretto a fermarsi lungo il percorso deve fare tutto il possibile per collocare la vettura in modo che sia ben visibile e che non provochi intralcio ai piloti che sorraggiungono.

La vettura, dopo ogni tipo di arresto, salvo cappottamento, dovrà riprendere il via esclusivamente con i propri mezzi. Il pilota, nel ripartire, deve porre attenzione a non intralciare altri piloti che sorraggiungono e, nel caso siano presenti commissari o giudici di percorso, attenersi rigorosamente alle loro segnalazioni. Il pilota che provoca la bandiera rossa, quindi la ripetizione della prova, non potrà ripartire per la stessa.

Art. 7.1

E' tassativamente proibito spingere le vetture lungo il percorso pena l'esclusione immediata dalla gara più ammenda.

Le vetture che in qualche maniera per motivi di sicurezza vengono spostate o rimosse dai giudici di percorso sono escluse dalla manche e non possono ripartire.

Il pilota che scende dalla vetture per cercare il ripristino della stessa non deve in nessun modo ostacolare gli altri piloti in gara.

Art. 7.2

E' assolutamente vietato in qualsiasi momento della gara compiere con il veicolo qualsiasi manovra in senso contrario a quello di marcia.

Nel caso venisse saltata una parte del circuito, il pilota incapperà in squalifica immediata. Se un pilota con la propria vettura dovesse capottare, esso non può più ripartire e, al termine della manche, dovrà sostenere dovuta visita medica obbligatoria.

Per il prosieguo della gara, a giudizio medico positivo, dovrà portare a nuova verifica tecnica l'auto, dopo di che potrà proseguire l'iter della manifestazione.

Art. 7.3

Il tempo massimo per concludere la batteria è stabilito in un minuto dopo il passaggio dell'ultimo pilota sulla linea del traguardo.

Per i concorrenti partiti e non arrivati o doppiati, la batteria avrà un tempo simbolico di 10 minuti per indicare comunque che è partito in quella manche.

Art. 8 – Prescrizione bandiere

Nel momento in cui vengano esposte bandiere gialle sventolanti sarà obbligo del conduttore moderare la velocità, tenersi pronto all'arresto e mantenere la propria posizione, è fatto assoluto divieto di sorpasso.

La bandiera gialla esposta immobile verrà, invece, mostrata ai conduttori nelle postazioni precedenti a quella in cui incontreranno il pericolo.

Nel caso di approssimarsi di un sorpasso tra i conduttori, nel momento in cui il conduttore che segue è a circa 25 metri, vengono esposte bandiere blu immobili per avvisare il conduttore che sta per essere raggiunto.

Nel momento in cui il conduttore che segue è a circa 15 metri vengono esposte bandiere blu sventolanti e sarà obbligo del conduttore di dare strada al conduttore che sorraggiunge.

L'interruzione della manche può essere decisa esclusivamente dal Direttore di gara il quale espone la bandiera rossa e comunica la decisione ai commissari di percorso che segnalano la decisione esponendo la bandiera gialla e blu incrociate.

Nel momento in cui il Direttore espone la bandiera rossa e i commissari espongono le bandiere gialla e blu incrociate sarà obbligo del conduttore rallentare, non sorpassare e ritornare a velocità moderata verso la partenza.

I commissari di percorso sono tenuti a segnalare alla direzione i conduttori che non rispettino le suddette disposizioni per i necessari provvedimenti da parte del Direttore di gara.

Art. 9 – Prescrizioni parco chiuso

Al termine di ogni finale di categoria le vetture debbono essere portate in parco chiuso, salvo le vetture con doppia guida autorizzate a rientrare ai box per permettere lo svolgersi della manche, con le modalità di cui all'art.2, agli altri piloti iscritti con la stessa vettura.

La mancata o tardiva consegna della vettura in parco chiuso comporterà l'esclusione dalla gara. Le vetture potranno essere ritirate al termine delle verifiche con il permesso del Direttore e del Verificatore Tecnico Sportivo.

All'interno del parco chiuso sono ammessi solo i giudici verificatori, commissari sportivi e addetti al parco chiuso designati per la manifestazione in corso, pena la squalifica del pilota in qualità di responsabile di qualsiasi azione compiuta dai propri meccanici o accompagnatori.

Art. 10 – Tempi

Il rilevamento dei tempi verrà effettuato tramite specifica attrezzatura in tempo reale. In prossimità della linea di partenza, il pilota dovrà mettersi a disposizione dell'addetto che gli darà il via libera alla partenza, dopo di che il conduttore avrà dieci secondi a disposizione per effettuarla. Nel caso in cui il pilota non riesca ad effettuare la partenza entro i 10 secondi previsti, verrà momentaneamente escluso e reinserito in coda ai partenti.

Se invece il pilota non si dovesse presentare a tempo e ora a disposizione dell'addetto partenze, verrà squalificato dalla manche.

L'ora di partenza e di arrivo sarà stabilito dal passaggio della vettura attraverso la specifica attrezzatura.

Le partenze avverranno ogni 30 secondi o minuto primo e/o a percorso libero.

Il concorrente una volta superata la linea d'arrivo, avrà a disposizione un tratto di decelerazione variante da i 50 e i 100 metri che gli consentirà di fermarsi e di mettersi a disposizione degli addetti all'incolonnamento del riordino.

Art. 11 – Riepilogo punteggi

Riepilogo punteggi per categorie: verranno conteggiati un numero massimo tra i migliori risultati deciso di anno in anno in base al numero di gare disputate, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie, più secondi posti, più terzi posti ecc.; qualora risultassero ancora in parità, verrà tenuto in considerazione il miglior punteggio dell'ultima gara Classifica assoluta di regolarità: in questa classifica saranno conteggiati i punteggi delle gare, in caso di pari punteggio sarà conteggiato chi ha più vittorie più secondi posti più terzi posti ecc.

Le gare valide per il Trofeo Uisp Nazionale, verranno conteggiate anche per le classifiche Interregionali e Regionali.

Per quanto non menzionato nei sopracitati articoli si deve fare riferimento alle norme generali del regolamento tecnico nazionale.

REGOLAMENTO TECNICO FORMULA DRIVER

Art. 1 – Vetture ammesse

Le vetture ammesse debbono essere conformi al regolamento tecnico. Le vetture omologate FIA o con passaporto tecnico o fiche rilasciate da altri enti, debbono ottenere il passaporto tecnico UISP SdA Motorismo. Se una vettura venisse passata d'ufficio in un'altra categoria, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrata di appartenenza. (vietato il passaggio volontario ad una categoria inferiore a quella di appartenenza.)

b) Verifiche: i veicoli verranno sottoposti a verifica tecnica e di sicurezza ad ogni singola gara.

Il personale preposto alle verifiche tecniche avrà la facoltà di verificare il veicolo in qualsiasi momento della giornata, eventuali rifiuti da parte del conduttore del veicolo comporteranno la squalifica immediata.

Art. 1.1 – Numeri di Gara

- Formula Driver/inseguimento/ronde: ad ogni concorrente verrà assegnato un numero di gara e pubblicato nella lista "NUMERI AUTO ASSEGNATI AI PILOTI SETTORE DRIVER/SLALOM" valido per l'intera stagione.

E' possibile fare richiesta di un particolare numero, se non già assegnato, inviando una richiesta scritta al Responsabile Settore Driver.

I numeri da 1 a 3 sono riservati, se richiesti, al 1°-2°-3° assoluto del riepilogo Trofeo Nazionale stagione precedente.

- Slalom e Ronde: ad ogni manifestazione verrà assegnato, da parte dell'organizzatore del singolo evento, ad ogni concorrente un numero di gara in sequenza, tenendo conto della categoria di appartenenza in modo che le partenze siano omogenee.

Non devono essere attribuiti, per evitare rischi di errori nella segnalazione via radio delle penalità da parte dei commissari di percorso, i numeri dal 60 al 70 (si passerà quindi dal 59 al 71), le decine e i numeri 13 e 17.

Art. 2 – Suddivisioni delle categorie

- **classe A** vetture fino a 700cc Kg. 540 anteriori e posteriori vetture da 701 cc fino a 1150 cc Kg. 620 anteriori e posteriori vetture da 1151cc fino a 1300 cc Kg. 680 anteriori * (per le vetture A112 si prevede la possibilità di montare motori fino 1300cc) vetture da 1301 cc a 1400 cc kg 700 anteriori.
- **classe B** vetture da 1401cc fino a 1600 cc Kg. 720 anteriori
- **classe C** vetture da 1601cc fino a 1800 cc Kg. 800 anteriori vetture da 1801cc fino a 2000 cc Kg. 850 anteriori vetture da 2001cc fino a 3600 cc Kg. 900 anteriori
- **classe D2RM** vetture fino a 1300 cc Kg. 680 (posteriori) vetture da 1301cc fino a 1600cc Kg. 720 vetture da 1601cc fino a 1800cc Kg. 800 vetture da 1801cc fino a 2000cc Kg. 850 vetture da 2001cc fino a 3600cc Kg. 900
- **classe D4x4** vetture fino a 1300 cc Kg. 720 vetture da 1301cc fino a 1600cc Kg. 770 vetture da 1601cc fino a 1800cc Kg. 850 vetture da 1801cc fino a 2000cc Kg. 900 vetture da 2001cc fino a 3600cc Kg. 950
- **classe E** monoposto e prototipi 2 ruote motrici Fino a 600cc kg. 360 Da 601 cc a 1000cc Kg. 385 Oltre 1000cc Kg. 410 4 x 4 fino 2000cc Kg. 500 4 x 4 oltre 2000cc Kg. 650 Motore elettrico e/o motorizzazioni ibrida kg. 500
- **classe STORICHE** vetture riconoscibili come classe storiche in conformità all'epoca di immatricolazione ;
- è data facoltà al Direttore di Gara di accorpate diverse categorie, purché nel rispetto degli standard di sicurezza;
- **Categoria Formula Promotion:** Telai ammessi:
 - a) telaio libero, tipo prototipo monoposto, conforme al regolamento tecnico cat. E
 - b) auto Formula monoposto con passaporto tecnico riconosciuto FIA
 - c) monoposto di formula libera, con strutture di sicurezza certificata da ingegnere iscritto all'albo o da un costruttore riconosciuto FIA, resistente almeno ai seguenti carichi: laterale 1,5P; longitudinale 5,5P; verticale 7P (P= peso vettura + 75 kg) Motori ammessi: Honda Hornet 600 cc a carburatori, sigla PC25E. Motore, centralina elettronica e carburatori dovranno essere di serie. Sigle carburatori ammessi: 49A - 49F - 49N - 49S. Scarico libero, nei limiti di rumorosità ammessi dal regolamento nazionale. Il cassetto di aspirazione di serie potrà essere modificato, mantenendo originali la pipa di aspirazione ed i condotti di collegamento ai carburatori.
- Qualsiasi tipo di motore elettrico, motorizzazioni ibride, con motore endotermico di cilindrata massima 250 cc (esclusi i motori 2 tempi) Pneumatici a) Scolpiti asciutto/bagnato AVON ACB10, misura massima 8/22/13 b) Scolpiti asciutto/bagnato Yokohama A048 155/70/13 Peso in ordine di marcia
- Vetture con il solo motore endotermico: minimo kg 360 -Vetture ibride o elettriche: minimo kg 360, massimo kg 500
- **Classe Kart Cross** vedasi regolamento TECNICO V.S.T. (Autocross) pag. 108-113;
- **Classe Sport** vetture trasformate ed ex gruppo B ufficiali, 2 e 4 ruote motrici Kg. 600
- **Classe Lady** vetture appartenenti alla categoria SERIE (SA SB SC) guidate da donne

- **Classe Lady1** Vetture Elaborate guidate da donne.

Le Lady 1 possono gareggiare anche in categorie di appartenenza in base alle caratteristiche delle Vetture. Pesi a seconda della classe di appartenenza della vettura, minimo 360 kg.

In questa categoria sono vietate le vetture delle categorie E e/o SPORT.

Le Lady che si presenteranno con queste vetture, gareggeranno nella categoria E e/o Sport.

- **Categoria Libera** vetture con doppia guida, vetture non rientranti nelle precedenti classi, vetture non in gara utilizzate per test o vetture con piloti al 1° anno di licenza. Su autorizzazione del Direttore di Gara possono essere ammesse, per giustificati motivi, vetture appartenenti alle precedenti classi.

In questa categoria ogni gara è a sé stessa di conseguenza non sarà valida per la classifica finale.

- **classe Rally2** riservata alle vetture con copilota (istituita come tirocinio ai nuovi piloti, ma che può essere utilizzata da tutti i piloti con copilota);
- **Categoria IN-2** In questa categoria sono ammesse tutte le vetture a trazione anteriore con motore aspirato fino a 2000cc in configurazione Rally (Fiche FIA). I propulsori turbo e volumetrici non dovranno superare i 2000cc, compreso il rapporto coefficiente 1.4. La categoria è suddivisa in base alla cilindrata e sono ammessi livelli di preparazione diversi in base al limite di cilindrata; sono vietati corpi farfallati, cambio sequenziale e gomme slick (anche se intagliate).

Estinzione: facoltativo; Roll-bar: in allegato J.

- Peso Minimo con pilota a bordo: **Rally-A** fino a 1150cc 720 kg. Da 1151 a 1400cc 760 kg. **Rally-B** Da 1401 cc a 1600cc 850 kg. - **Rally-C** Da 1601 cc a 2000cc 930 kg - **Rally-D** da 2001 cc a 2500 cc 1030 kg da 2500 cc a 3000 cc 1110 kg da 3001 cc a 3500 cc 1200 kg oltre 3500 cc 1300 kg.
- In caso di vetture preparate come "gruppi A" ai pesi sopraindicati vanno aggiunti 50 kg.
- Sono ammesse anche vetture con omologazione scaduta.
- Nelle categorie Rally-A/Rally-B/Rally-C/Rally-D è ammessa la presenza del co-pilota.
- Il copilota delle categorie IN-2/Rally-A/Rally-B/Rally-C/Rally-D dovrà rispettare tutte le dotazioni di sicurezza come il pilota (casco, tuta, sedile racing, cinture ad almeno 5 punti, ecc) e dovrà essere in regola con le norme di tesseramento UISP in vigore ed essere in possesso di licenza PROMO o superiore in corso di validità;

- **Categoria Serie:** banco prova obbligatorio; è data facoltà al Direttore di Gara, per giustificati motivi, di concedere deroga per massimo una gara con l'obbligo di segnalarlo nel passaporto tecnico. Nel caso alla gara successiva la vettura ne sia ancora sprovvista verrà esclusa dalla categoria serie e gareggerà nella categoria di appartenenza in base alla cilindrata.

Ad ogni gara della stagione in corso e delle successive il Concorrente Pilota, deve presentare specifico certificato di PROVA AL BANCO accompagnata obbligatoriamente da specifica Autocertificazione che comprovi lo stesso certificato e che dal momento della PROVA al BANCO la vettura non ha subito alcuna modifica di nessun genere.

Nel caso in cui ad una verifica tecnica, che può essere eseguita in qualsiasi momento e a qualsiasi gara da parte del Direttore di Gara e/o dei verificatori tecnici designati per la gara in corso, la vettura risulti non conforme alla prova al banco e quindi l'autocertificazione del pilota risulti falsa, tutti i punteggi conquistati con l'utilizzo della vettura, anche da parte di diversi piloti, verranno azzerati.

La Prova al Banco deve contemplare la velocità dall'auto in quarta marcia a 6500 giri (verifica del rapporto al cambio). Per questa categoria sarà designato dalla Commissione UISP SdA Motorismo del livello competente, un Commissario Tecnico Verificatore super Partes, prendendo gare a campione.

Categorie Serie Solo Motori Aspirati **SA – Fino a 1400cc; SB - da 1401cc. fino a 1600cc; SC – da 1601cc.** fino a 2000cc; da 0 cc. Fino a 2000 cc trazione anteriore esclusivamente di serie con:

- a) Potenza specifica dichiarata dalla casa massimo 85 cavalli/litro;
- b) Collettori di aspirazione e scarico di serie con rompi fiamma che limiti la rumorosità a 90 dB
- c) Aspirazione: dovrà essere quella di serie con l'unica eccezione riguardante il filtro che potrà essere racing, senza apportare modifiche al vano motore; il manicotto di collegamento fra corpo farfallato e filtro conico non dovrà avere lunghezza superiore a 30 cm. Alberi a camme: devono rimanere quelli di serie. Saranno effettuati controlli a campione (al banco) durante il campionato.
- d) Peso fino a 1400 cc pari a 8 Kg per cavallo dichiarato con la prova al banco (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di Kg. 700; da 1401 cc. A 1600 cc. 8 kg. per cavallo dichiarato con la prova al banco. (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg.700 Da 1601 cc. a 2000 cc. 7 kg. Per cavallo dichiarato con la prova al banco; (pesatura con pilota a bordo) con peso minimo di kg. 750.
- e) Cambio con rapporti di serie, senza differenziale auto bloccante o giunto viscoso.

Vietato modificare la leva del cambio;

- f) Freni: il disco dovrà essere tassativamente di serie (vietati baffati e forati) mentre le pastiglie sono libere.
- g) Ammortizzatori: si devono mantenere la carcassa dell'ammortizzatore, lo stelo e gli ancoraggi di serie mantenendo le sedi di origine, taratura ammortizzatori libera, vietate le doppie molle e le molle strette e regolabili. Le barre del ponte posteriore devono rimanere della misura originale.

Vietato l'utilizzo di doppie molle sulle sospensioni;

- h) Gomme: vietato qualsiasi modifica ai pneumatici; sono ammesse solo gomme stradali come da libretto di circolazione, sono vietati pneumatici con caratteristiche racing e termiche, anche se con omologazione stradale. Le vetture potranno montare esclusivamente cerchi di misura uguale o maggiore di un pollice di diametro e 1/2 pollice sul canale su quanto montato di serie. Viene inoltre concesso l'utilizzo di due misure jolly: 185/55/14 e 195/45/15; misura jolly sui cerchi 7J x15. (esempio Peugeot 106 rally serie 14" e 5,5" possono montare massimo 15" e 6", Peugeot 205 rally di serie 13" e 5" possono montare 14" e 5,5").

E' vietato l'intaglio e qualsiasi modifica delle gomme. Distanziali ruota: è possibile montare distanziali ruota purché la gomma non superi (l'altezza del mozzo) la sagoma del parafrangente.

- i) Sistemi di sicurezza: obbligatori come descritti nel regolamento tecnico in vigore;
- j) Qualsiasi parte non citata come, a titolo esemplificativo e non esaustivo: supporti, bracci sospensione, testine sospensione, sterzo, assale posteriore, scatola sterzo, leve cambio, freno a mano, posizione batteria e radiatore, serbatoio, posizione guida, carreggiata, passo, lineamenti esterni carrozzeria, paraurti anteriore e posteriore, materiali della carrozzeria, cruscotto, dovranno rimanere di serie;
- k) Possono essere tolti: cristalli laterali e posteriore con relativi sistemi di sollevamento e sostituiti da policarbonato spessore minimo mm 3, riscaldamento, tappezzeria interna, condizionatore, rivestimenti interni all'abitacolo e al vano motore, ruota di scorta, cric, accessori non influenti come vaschetta dell'acqua tergi, tergi post, minigonne, spoiler e plastiche di contorno; i supporti motore si possono irrobustire con l'utilizzo di particolari esclusivamente in teflon.

Le vetture con portiere alleggerite, hanno l'obbligo della croce laterale sul roll bar.

Scheda omologazione: la vettura deve essere testata obbligatoriamente al banco prova per certificarne la reale potenza.

su motore e centralina della vettura verranno apposti, dal verificatore tecnico abilitato UISP presente al momento della prova al banco, i sigilli ufficiali UISP.

Qualora per effettuare manutenzione o altro venissero rimossi i sigilli di motore e/o centralina si dovrà effettuare nuovamente la prova a banco e rinnovare il certificato.

La prova al banco dovrà tassativamente essere effettuata alla presenza di un commissario verificatore UISP;

E' severamente vietato l'uso di benzine speciali e qualsiasi modifica agli organi della distribuzione.

- i) Manuale: obbligo di avere al seguito dell'auto il manuale dettagliato del mezzo, con relative foto, rilasciato dalla casa costruttrice (es. manuale di uso e manutenzione con le caratteristiche tecniche);
- m) Reclami motore: il concorrente che intende fare reclamo sul motore di un altro concorrente è tenuto a versare una quota di € 200 a titolo cauzionale, caricare le vetture (quando la gara viene effettuata a non più di 50 Km dal banco prova) e recarsi in officina per la prova al banco. Per le gare più lontane verrà sigillato il vano motore e sarà deciso entro le 48 ore successive presso quale officina effettuare la prova stessa.

Resta inteso che in caso di reclamo l'importo totale è a carico del verificato se risulta irregolare e del verificante se la vettura reclamata è in regola.

N.B. è fissata una tolleranza sulla potenza effettiva e dichiarata +/- 3%.

Tolleranza ammessa sul valore di coppia 10% su quanto dichiarato dal costruttore.

Gli strumenti di verifica tecnica dovranno essere approvati dal UISP SdA Motorismo.

- **Categoria Test:** categoria unica nella quale sono ammesse vetture rientranti e non nelle precedenti categorie, ferme restando le dotazioni di sicurezza (sia per le vetture che per piloti e co-piloti), utilizzata per test/allenamento. Piloti ed eventuali co-piloti dovranno essere in regola con le norme di tesseramento UISP ed essere in possesso di licenza PROMO o superiore in corso di validità. Categoria obbligatoriamente esclusa dai rilevamenti cronometrici e dalle premiazioni, valida solo per test e allenamento; l'eventuale inserimento nei riepiloghi delle manifestazioni può essere fatto esclusivamente per esigenze organizzative di incolonnamento.

Art. 2.1

Tutte le cilindrato hanno una tolleranza di 5 centimetri cubici.

E' severamente vietato alleggerire le parti strutturali della scocca (possibile alleggerire gli accessori, es. cofani e porte).

E' possibile sostituire il serbatoio con uno di materiale ignifugo, isolato dall'abitacolo e di max 12 litri.

Laddove si presentasse la necessità, in base agli iscritti, è data facoltà al Direttore di Gara far partire diverse categorie nella stessa batteria, purché nel rispetto degli standard di sicurezza.

Art. 2.2 – Categorie Regionali e Interregionali

E' concessa la possibilità, per particolari esigenze del territorio, di inserire nei Trofei Regionali e Interregionali, previa autorizzazione UISP SdA motorismo competente per livello, ulteriori categorie, fermo restando che i piloti partecipanti ad eventi con validità anche per il Trofeo Nazionale, dovranno obbligatoriamente prendere il via nelle batterie delle categorie riconosciute dall'art. 2 ed essere inseriti nei riepiloghi tempi relativi ad esse.

Per la stesura dei Riepiloghi Regionali e Interregionali si dovranno estrapolare dal riepilogo del Trofeo Nazionale, stilato per classi come da art.2, i tempi dei piloti iscritti alle categorie riconosciute nei Trofei Regionali e Interregionali e stilare un riepilogo a parte.

(Per esempio vedasi classi A-A1-B-B1-C-C1 del Trofeo Interregionale Friuli/Veneto).

Art. 3 – Zavorre

Eventuali zavorre devono essere dichiarate in sede delle verifiche e riportate in scheda tecnica e ben fissate per tutta la gara, la stessa non può superare i 30 kg.

Se una vettura venisse trovata sottopeso sarà esclusa dalla manifestazione.

Se una vettura dovesse passare nella classe superiore, per propria scelta, dovrà attenersi alle norme riguardanti la classe interessata e relativi pesi. Se la stessa venisse passata d'ufficio, gareggerà in conformità ai regolamenti della cilindrato di appartenenza.

Art. 4 – Serbatoio carburante

Il serbatoio deve essere nella posizione originale, in caso contrario, deve essere rinchiuso in un contenitore metallico a tenuta stagna, se posto nel cofano anteriore o posteriore il serbatoio deve essere posizionato dentro l'asse delle ruote se non omologato (capienza totale litri 15).

Deve essere munito di valvola di sfiato. I serbatoi omologati devono avere un certificato scritto non è sufficiente presentare solo il marchio sul serbatoio.

Art. 4 bis Pompa Benzina

La pompa benzina deve essere ben protetta rinchiusa in apposito contenitore metallico a tenuta stagna.

Art. 5 – Cinture di sicurezza

E' obbligatorio l'uso e il montaggio di cinture di sicurezza omologate, (OMP, Sparco, ecc) esse debbono avere minimo cinque punti di fissaggio, con sgancio centrale rapido a 5 punti (non ammesse cinture a bretella).

Se non si usano gli attacchi originali, si debbono montare delle placche metalliche di spessore mm 2,5 e larghe minimo cm 10x8, saldate alla carrozzeria per fusione.

Art. 6 – Sedile

Il sedile del pilota deve essere fisso ed anatomico; è obbligatorio il poggiatesta facente corpo unico con il sedile; per la Cat. E il poggiatesta può essere anche non corpo unico, il bordo destro dello stesso non deve superare la linea di mezzzeria del tunnel centrale.

Art. 7 – Impianto frenante

E' obbligatorio il doppio circuito frenante munito di doppia pompa e tandem, sono proibiti i freni sdoppiati manuali o a pedale. E' obbligatorio il freno a mano.

Art. 8 – Roll-bar

E' obbligatorio il montaggio dei roll-bar a gabbia, esso deve essere costruito con tubi aventi il diametro minimo 40 mm. spessore 2,5; non può essere costruito con tubo saldato, si deve usare solo trafilato a freddo senza saldature, deve essere ben fissato alla carrozzeria tramite piastre saldate chiuse ai lati le cui misure minime debbono essere di mm. 100x120x3, imbullonate con almeno tre bulloni di misura 8 in acciaio contro piastre fissate al roll-bar stesso, avente misura mm 100x80x2.

Esso non deve sostenere alcun accessorio, deve essere struttura a sé rispetto alla scocca.

Le due o tre arcate principali devono essere sagomate in un tubo unico. Non debbono essere saldati fra loro due o tre o più pezzi (vedi disegno reg. tecnico VST).

Sono obbligatorie le barre laterali. (Arcata centrale, obbligatoria, pezzo unico, da base interna piantone porta dx a base interna piantone porta sx). Le gabbie e i piedi possono essere saldati alla scocca con delle piastre di rinforzo alla base. Per le vetture di vecchia costruzione, le misure minime non dovranno essere inferiori a 38 mm di diametro e 3 mm di spessore.

Omologazioni FIA + omologazioni in corso Sono obbligatorie le barre laterali, le stesse si possono installare anche senza saldature. Sono vietati i roll-bar in alluminio.

Per le monoposto, è obbligatorio montare su tutte le vetture barre e/o archi frontali di diametro minimo 38x2 mm che impediscano al casco del pilota di entrare a contatto con oggetti o ostacoli trasversali (es. guardrail o new jersey)

Art. 9 – Motore

E' ammesso il montaggio di un solo motore (escluso classe E); per i motori sovralimentati la cilindrata geometrica va moltiplicata per 1,4 al fine della classificazione della categoria di appartenenza.

Nelle classi A – B – C – D – Serie, sono ammessi solo monoblocco di serie o di motori della stessa marca d'origine e stesso numero di cilindri e di cilindrata. Saranno accettate vetture con motori aventi monoblocco non di serie o modificati solo con passaporto rilasciato entro agosto 2015.

Per la classe SERIE sono ammesse solo camme di serie. Nelle classi E - SPORT i motori sono liberi, di derivazione automobilistica e motociclistica.

Tutte le vetture devono essere muniti di retromarcia. I prototipi (formula e sport) possono avere retromarcia facoltativa

Art. 10 – Filtro aria

Il filtro aria non deve essere all'interno del vano abitacolo. Il montaggio di esso, effettuato all'esterno della vettura, deve essere ben fissato e adeguatamente protetto.

Art. 11 – Scarico

L'uscita del tubo di scarico deve trovarsi entro la sagoma della vettura a non più di 45 cm di altezza da terra e non rivolto verso l'alto.

E' obbligatorio montare il silenziatore, esso non deve superare i 98 decibel di rumorosità. Per il rilevamento della stessa si deve posizionare lo strumento di misura ad angolo di 45 gradi tra l'asse di scarico ed il fonometro, ad una distanza di 50 cm dalla fine del tubo di scarico.

Motore a 3800 giri/min. Consigliato l'uso del catalizzatore da gennaio 2007.

Art. 12 – Ruote

I pneumatici possono avere qualsiasi disegno purché di costruzione ufficiale con certificato di omologazione della casa. Esse debbono essere al massimo in linea con la sagoma dell'auto.

Sono assolutamente vietate le ruote gemellate.

Il cerchione deve avere canale max 8 pollici. Per tutte le categorie. (escluse le Cat E e sport che è libera)

E' assolutamente vietata qualsiasi forma di riscaldamento dei pneumatici.

In caso di violazione ai regolamenti prescritti, verranno tolti tutti i punti anche delle gare disputate precedentemente.

Art. 13 – Paraspruzzi

In qualsiasi categoria e cilindrata è obbligatorio montare paraspruzzi alle ruote posteriori e anteriori di larghezza pari almeno a quelle dei pneumatici di spessore minimo 2 mm di nylon o teflon e con bordo inferiore distante dal terreno non più di cm 8. Se durante lo svolgimento di una manche si dovesse verificare la loro rottura, è obbligo che per le manche successive essi vengono rimontati. Non sono obbligatori su asfalto.

Art. 14 – Impianto elettrico

E' obbligatorio lo stacca batteria che deve essere installato in posizione accessibile dall'esterno e dall'interno, segnalato con una freccia ben visibile di colore rosso, posizionato sulla sinistra anteriore parte pilota.

Tale accessorio deve spegnere il motore e tutte le parti elettriche. Sono obbligatori n. 2 fanali rossi di stop, se non originali, posizionati sul posteriore del mezzo con misura minima tra i due lati interni dei fanali di 40 cm. e minimo un fanalino di posizione posteriore da accendere su richiesta del Direttore di gara, è obbligatorio avere minimo una luce di posizione anteriore ad un massimo di 2 luci con lampadine non superiori a 5 watt o lampadine a led di pari lux ciascuna, di color bianco o ambra.

Si consiglia il montaggio dei fanalini tramite staffa di gomma, per evitare che con i sobbalzi abbiano a bruciarsi le lampadine. Tutti i fili elettrici e tubazioni benzina passanti per l'interno dell'abitacolo devono essere inguainati con materiale ignifugo e separati tra loro.

Art. 15 – Batteria

La batteria deve essere nella posizione originale e ben fissata (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza deve essere rinchiusa in un contenitore a tenuta stagna).

Art. 16 – Carrozzeria

Classi A – B – C – D- Serie, la scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine compreso tetto e il fondo fino al centro degli assi.

I cofani, le porte e i parafanghi di materiale libero, purché non offensivi, gli stessi devono avere ganci supplementari in gomma o metallici.

Obbligo di specchi laterali.

- Classe SPORT la struttura della scocca deve rimanere del materiale e spessore d'origine, compreso il tetto e il fondo.

Sono esclusi: cofani porte e parafanghi che possono essere di materiale libero, purché non offensivi.

- In caso di modifica della struttura del fondo, lo stesso deve essere costruito con telaio, bordo laterale mm 30x30x2.

Crociera: tubo quadrato minimo 30x30x2 e ben saldato. Fondo: lamiera (spessore minimo mm 0,8) o lega alluminio Avional, (minimo mm 1,2).

La stessa deve essere correttamente fissata.

Il fissaggio deve essere eseguito per fusione, o fissato al telaio con rivetti in acciaio (non alluminio) diametro minimo mm. 4, la distanza tra questi non deve superare i 15 cm.

- Lo scomparto vano motore non deve avere punti di apertura con l'abitacolo salvo passaggi di tubature e fili.

- Per le categorie A – B – C – D- Serie, il vetro anteriore deve essere quello di serie, invece i vetri laterali e posteriore possono essere sostituiti con poli carbonato (minimo 3 mm.).

Per la categoria SPORT sono facoltativi i vetri posteriori.

- Per eventuali vetture con tettucci apribili devono essere sostituiti con lamiera spessore minimo 0,8 mm e ben saldata, oppure con rivetti acciaio o viti con dado.

- Tutte le vetture, sulle fiancate, devono avere il porta numero bianco cm 40x40, numero larghezza minimo cm 4 altezza minima cm 20 di colore nero, con sponsor o diciture autorizzate dal UISP SdA motorismo competente per livello.

- Eventuali alettoni non originali, la misura di ingombro non deve essere superiore ai 10 cm. dalla sagoma della carrozzeria, larghezza vettura libera

- Ogni veicolo ha l'obbligo del gancio di traino funzionante e ben solido.

Art. 17 – Sterzo

Classe A – B – C – D- Serie, libero come tecnica di costruzione, il volante deve rimanere nell'asse d'origine.

Classe E – SPORT libero come tecnica di costruzione e di posizione.

Art. 18 - Classe E

- Prototipi monoposto e biposto, a ruote scoperte o coperte, di costruzione libera, con l'obbligo di roll-bar a gabbia per protezione del pilota. Lo stesso a bordo e con il casco, deve essere all'interno della gabbia. La parte anteriore del muso deve avere un raggio di 15 cm e uno spazio di assorbimento tra il muso e le

pedaliere minimo di 30 cm. Le protezioni laterali devono essere al centro degli assi. La struttura del telaio può essere tipo tralicci o tubo unico, se come quest'ultimo deve essere di tipo e dimensioni come il roll-bar. Serbatoio e batteria devono essere ben fissati e divisi tra di loro, fuori dall'abitacolo, dentro gli assi e con cavi e tubazioni rivestiti. Norme di sicurezza: vedi art. 4 – 5 – 6 – 7 – 9 – 10 – 11 – 13 – 14 - Altezze da terra – libere.

PASSAPORTO TECNICO

Il passaporto tecnico è un documento di identificazione (che non sostituisce la scheda di omologazione vettura) dove sono indicati dati tecnici fondamentali della vettura ed annotati i rilievi nei casi di non conformità rilevati in sede di verifiche effettuate durante la manifestazione.

Il Passaporto tecnico contiene le seguenti informazioni:

- n. del passaporto;
- Dati del proprietario: dsati anagrafici e di residenza;
- Identificazione della vettura: marca e modello, n. telaio, targa (se targata), cilindrata e tipo motore, cat., trazione, peso, zavorra, passo, carreggiata;
- Rilasciato da: datio commissario tecnico, firma, data, luogo;
- Specifiche Rollbar: Tipo, Marca, diam. Arco centrale, diam. Arco anteriore, piastre;
- Specifiche serbatoio: tipo, ingnifugo si/no, materiale, posizione, capacità;
- Gare e verifiche tecniche: gara, CT, note, esito.

REGOLAMENTO PERCORSO SLALOM SINGOLO

Art. 1

Questi tipi di attività possono essere svolte su percorsi privati chiusi o su strade pubbliche Comunali, Provinciali o Regionali, tutte debbono essere organizzate con le previste autorizzazioni Amministrative.

Art. 2

Per Slalom si intende una manifestazione automobilistica da svolgersi prevalentemente su strada in salita, particolarmente tortuosa, su fondo asfaltato o sterrato, con rilascio di nullaosta da parte della UISP SdA Motorismo del rispettivo livello.

Per ottenere il nulla-osta l'Associazione o Società Sportiva deve presentare domanda correlata da planimetria del percorso con illustrate: la partenza e l'arrivo, le postazioni delle Chicane e dei Commissari di percorso munite del materiale necessario per espletare tale incarico (bandiere di segnalazione, estintori, filler, scope per il ripristino della carreggiata, la postazione del servizio medico e para mendico, la postazione del soccorso stradale ecc.).

Art. 3 – PERCORSI

Le caratteristiche generali del percorso dovranno avere le seguenti modalità:

- Slalom in salita:
 1. Lunghezza: minima 1000 metri, massima 3000 metri;
 2. Larghezza media del tracciato: metri 5.
 3. Pendenza media minima 1%; gli eventuali tratti a pendenza inferiore all'1% o a pendenza negativa non possono superare il 20% della lunghezza totale del percorso, velocità media consentita su tutto il percorso: 80 km/Ora;
 4. Superficie: il rivestimento del percorso dovrà essere duro e stabilizzato (asfalto, terra battuta ecc.);
 5. Traguardo: dopo il traguardo deve esistere un rettilineo di decelerazione di lunghezza adeguata per tale funzione, avente lo stesso rivestimento del percorso;
 6. I rettifili non dovranno superare tra la fine ed inizio di postazioni successive i 100 metri;
 7. A seconda delle caratteristiche del percorso, dovranno essere posizionate almeno una o più chicane fisse. Le chicane non dovranno mai essere composte da bidoni in ferro, blocchi di cemento ecc. ma dovranno essere composte da coni in plastica o birilli. Esse costituiscono penalità in quanto la funzione delle stesse sarà di abbassare la velocità del percorso, le penalità verranno assegnate in misura di 5 secondi per ogni birillo abbattuto o uscito dalla sede segnata sull'asfalto e 30 secondi per il taglio completo della postazione.

Art. 4 - POSTAZIONI (CHICANE CON BIRILLI)

Il numero e l'ubicazione delle postazioni, con barriere di coni o birilli, devono essere stabili in modo da limitare la velocità media oraria della gara.

Ogni postazione deve essere costituita da un minimo di 3 file disposte a distanza tra di loro tra i 10 ed i 12 metri, vedasi schema seguente.

La dove si dovesse rendere necessario a detta dei Tecnici verificatori o del Direttore di Gara, in aggiunta alle postazioni con birilli, in eventuali tratti del tracciato ove particolari esigenze lo richiedono, le traiettorie potranno essere condotte a mezzo di apposite strettoie realizzate anch'esse mediante coni o birilli. I coni o i birilli dovranno essere in materiale flessibile (gomma o similare) e tutti della stessa altezza (misura standard 45 cm.) La postazione di tutti i birilli deve obbligatoriamente essere segnata sul terreno con apposita vernice. Tutte le postazioni con birilli devono essere presidiate da almeno due Commissari di Percorso.

Art. 5 – SICUREZZA PERCORSO

Per ragioni di sicurezza, tutti gli ostacoli laterali presenti sul tracciato, nelle zone di traiettoria e non delle vetture in transito, in cui si intraveda un possibile pericolo per i piloti (precipizi, alberi, rocce, pali, guardrail o barriera di contenimento usurata, in cattivo stato Ecc.) dovranno essere adeguatamente protetti con: balle di paglia opportunamente imbustate con materiale ignifugo, e/o rotoballe (balloni di fieno) e/o file di pneumatici legati fra loro, new-jersey, o similari.

Su tutta la lunghezza del percorso di gara, dovranno essere previste postazioni di controllo per i Commissari di Percorso, i quali dovranno essere a vista fra di loro.

Tutte le postazioni con birilli devono essere radio collegate con la Direzione Gara e, a seconda della tortuosità del percorso, anche ogni altra postazione non a vista.

Ogni postazione dovrà essere dotata di bandiere: gialla, rossa, blu, arancione a strisce gialle, bianca.

Ogni postazione dovrà essere dotata di estintore a polvere e/o co2 (minimo 6 kg.), una scopa di saggina, un sacchetto di polvere di filler o calce o segatura di legno a farina.

Art. 6 – RICOGNIZIONE DEL PERCORSO

La ricognizione ufficiale del percorso deve essere effettuata in perfetto assetto di gara e potrà svolgersi seguendo le disposizioni del Direttore di Gara, senza rilevamento di tempi.

Art. 7 – APRIPISTA

Le vetture apripista, massimo 3 (tre) non possono essere vetture formula con ruote scoperte o kart, le stesse debbono essere inserite con numerazione progressiva preceduta dalla cifra zero e vanno inseriti nell'elenco iscritti prima dei conduttori piloti partecipanti alla gara. A bordo delle vetture apripista può salire solo il conduttore in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP. Durante la gara per divulgare informazioni al pubblico lungo il percorso, è obbligatorio l'uso di una vettura stradale con altoparlanti a bordo.

Art. 8 – SICUREZZA DEL PUBBLICO

Particolare attenzione dovrà essere usata per la protezione e la sicurezza del pubblico presente lungo il tracciato di gara.

Esso verrà ammesso solo nelle zone che offrono la possibilità di controllo in modo efficace e, che non presentino pericoli, tenendo conto della distanza, dell'altezza, in cui viene posizionato e, della velocità raggiungibile dalle vetture nel tratto considerato, oppure posizionato in zone rialzate o protette da barriere naturali e/o artificiali in grado di arrestare la vettura.

In qualunque caso il pubblico dovrà essere contenuto a una distanza di almeno quattro metri dalla barriera di protezione. Le zone vietate al pubblico, dovranno essere segnalate con appositi cartelli ben visibili (zona vietata al pubblico)

Art. 9 – SERVIZI DI EMERGENZA

Il circuito deve essere munito di appositi mezzi meccanici (carro attrezzi) per il recupero di auto non in condizioni di giungere ai box.

Si deve sistemare nella posizione più adatta, per un veloce intervento ed una veloce partenza.

Allestire una apposita piazzola per il servizio sanitario con una o più ambulanze di categoria A con Defibrillatore e personale addetto a bordo ed un medico.

Se per causa di forza maggiore, l'ambulanza o le ambulanze dovessero assentarsi, la manifestazione dovrà essere momentaneamente sospesa, sino al ritorno delle stesse o finché siano state sostituite, così come pure per il medico di gara.

Tutte le citate misure di sicurezza e protezione dovranno essere specificate su una planimetria del tracciato da sottoporre allegata al resto della documentazione, all'approvazione da parte della Commissione impianti UISP SdA Motorismo del livello competente.

Le sopra citate norme ed articoli per la sicurezza del pubblico, sono rigorosamente da applicare salvo diversa prescrizione della CPV (Commissione Prefettura per i pubblici spettacoli).

REGOLAMENTO VELOCITA' SU GHIACCIO

Art. 1 – Velocità su ghiaccio – Definizione

Sono gare di velocità su ghiaccio quelle che si svolgono su percorsi completamente innevati e ghiacciati con due o più concorrenti (a seconda della capienza del circuito e della disciplina) una vettura ogni cinque secondi o più o simultaneamente.

A inseguimento: 3 manche, una vettura ogni 5 secondi circa Massimo 6 vetture per batteria, minimo 6 giri, massimo 24 concorrenti per categoria Vince il miglior tempo di tutte le manche

A batterie: massimo 10 vetture per manche massimo 20 concorrenti per categoria 1 giro di lancio 3 cronometrati nelle qualifiche, 6 giri di batteria, 8 giri in finale. Punteggio: 10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

- VST (autocross) Suddivisione categorie e relativi pesi:
 - Cat A - vetture due RM, trazione anteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat B – vetture due RM trazione posteriore da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat C – vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi d'appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
 - Cat D/E – prototipi da 0 3500 cc due ruote motrici o quattro ruote motrici con relativi pesi di appartenenza (per i pesi vedi regolamento VST)
- Formula Driver
 - Cat. A - vetture a trazione anteriore e posteriore da 0 cc fino a 1300 con relativi pesi di appartenenza
 - Cat. B – vetture a trazione anteriore e posteriore da 1301 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza
 - Cat. D 4x4 – vetture a trazione integrale da 0 cc fino a oltre 2000 cc con relativi pesi di appartenenza
 - Cat. Sport – motori motociclistici e automobilistici trazione anteriore e posteriore con relativi pesi di appartenenza
 - Cat. E/sport unificate sempre con relativi pesi di appartenenza Vedi regolamento formula driver

Art. 2

A) tutte le vetture ammesse debbono obbligatoriamente essere muniti di vetro o policarbonato anteriormente, e sulle porte anteriori

B) – tutte le vetture debbono obbligatoriamente essere munite di paraspruzzi su tutte le ruote (vedi art. 13)

C) – serbatoio (vedi regolamento VST (autocross) o Formula Driver secondo categoria di appartenenza)

Art. 3 – PNEUMATICI E CHIODI

A) Pneumatici Liberi, purché con omologazione stradale o sportiva, non sono ammessi pneumatici con disegni agricoli.

B) Chiodi Liberi piantati dall'esterno e non ancorati tra le tele, si ha la facoltà di incollarli, la lunghezza massima deve essere non superiore ai 15 mm. La sporgenza di ogni chiodo, non deve essere superiore ai 4 mm. misurati in ogni momento della gara, senza tolleranza, la forma della testa del chiodo, deve essere cilindrica, piana, e con un diametro massimo di 2,5 mm. per altezza di 1 mm. La base del chiodo monoflangia deve essere di diametro 9 mm. cilindrico, oppure multiflangia con base di diametro non superiore a 6,5 mm. Il numero massimo di chiodi consentito è di 12 per ogni 10 cm di banda di rotolamento del pneumatico stesso, collocati sui lati (non nelle file centrali).

Qualsiasi interpretazione contraria allo spirito del pneumatico e della chiodatura, comporterà l'immediata esclusione dalla competizione.

AUTO STORICHE RADUNI

Art. 1 VETTURE

Le vetture partecipanti alla Regolarità UISP SdA Motorismo del rispettivo livello non devono essere in contrasto con le normative tecniche del C.d.S. e regolarmente immatricolate e assicurate.

A tale proposito il concorrente è tenuto a sottoscrivere una dichiarazione attestante la piena rispondenza della propria vettura alle normative tecnico/burocratiche del Codice della Strada.

Sono vietate le targhe "PROVA".

Non sono ammesse a questo tipo di manifestazioni vetture con allestimenti rallystici.

A decorrere dall'anno in cui si compie il ventesimo anno della loro costruzione le vetture sono considerate "vetture storiche" e come tali devono competere solo in gare per vetture storiche.

Salvo prova contraria i veicoli di cui al periodo precedente si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato.

Le vetture che non dessero sufficienti garanzie di sicurezza potranno venire escluse dalla manifestazione ad insindacabile giudizio del Direttore di Manifestazione.

Le vetture dovranno essere equipaggiate esclusivamente con pneumatici omologati per la circolazione stradale.

Sono ammesse gomme di tipo sportivo a condizioni che siano marcate sulla spalla con le sigle DOT o E.

Art. 2 VERIFICHE TECNICHE

Le vetture dovranno essere presentate alle verifiche tecniche in perfette condizioni d'esercizio e di presentazione estetica.

L'inosservanza di una sola di queste disposizioni darà motivo di non ammissione alla partenza, ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

Le verifiche tecniche delle vetture saranno limitate ai seguenti controlli:

- Efficienza dei segnalatori di stop
- Efficienza dei segnalatori di direzione
- Efficienza dei fari
- Esistenza dello specchietto retrovisore esterno.

Art. 3 RECLAMI

In caso di reclamo alla vettura il Direttore di Manifestazione verificherà l'esatta rispondenza della vettura alla sua carta di circolazione, con particolare riguardo alle modifiche approvate e trascritte sulla stessa.

In caso di riscontrata non rispondenza della vettura alla sua carta di circolazione, il Direttore di Manifestazione adotterà delle penalizzazioni che potranno arrivare fino all'esclusione dalla gara entro particolare di ogni manifestazione.

AUTO STORICHE REGOLARITÀ

Art. 1 DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI GENERALI

Per "MANIFESTAZIONI SOCIALI DI REGOLARITÀ" si intendono quelle manifestazioni nelle quali il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere i diversi "settori" in cui deve essere suddiviso il percorso costituisce il fattore decisivo per la classifica.

Dette manifestazioni debbono svolgersi su strade aperte al traffico ed avere una media non superiore ai 50 km/ora.

I tratti di strada interessati dal rilevamento dei tempi devono essere chiusi al traffico in entrambi i sensi di marcia e disporre un congruo numero di commissari a presidiare detti tratti.

Per il fatto della iscrizione, ciascun partecipante dichiara di riconoscere ed accettare le disposizioni del presente REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO e del REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA, impegnandosi a rispettarle e a farle rispettare. Dichiara anche di rinunciare a ricorrere per qualsiasi motivo ad Arbitri e/o Tribunali riconoscendo quale unica giurisdizione competente la Commissione Sportiva Regolarità UISP SdA Motorismo del livello competente.

Art. 2 PERCORSI

Il percorso di una MANIFESTAZIONE SOCIALE DI REGOLARITÀ' è costituito da un susseguirsi di "settori" ognuno dei quali deve essere compreso fra due "controlli orari".

Le località di partenza e di arrivo possono non coincidere. La lunghezza massima del percorso non può superare i 200 km. per giornata di gara.

Ogni settore, di lunghezza variabile, può comprendere un solo tratto di percorso di trasferimento.

Art. 3 NORME GENERALI DI SVOLGIMENTO

Nelle strade percorse aperte al traffico normale, trasferimenti, i conduttori devono attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della Strada, e in ogni caso a tutte le disposizioni vigenti in materia di circolazione, compresi i Regolamenti Comunali e le eventuali ordinanze speciali di Polizia usate nelle località attraversate. La velocità media di ciascun settore non deve superare i limiti previsti dal Codice della Strada e comunque non superiore ai 50 km/ora.

I tempi ai Controlli Orari saranno rilevati al minuto intero I tempi delle Prove Cronometrate saranno a tempo imposto e con rilevamento al centesimo di secondo. I concorrenti potranno usare qualsiasi apparecchio di rilevamento dei tempi.

Art. 4 NAVIGATORI

Non sono ammessi navigatori minorenni.

Art. 5 VETTURE

Sezione vetture storiche: Sono ammessi solo ed esclusivamente i modelli di tutte le vetture ex-rally in assetto da competizione che abbiano compiuto il ventesimo anno dal momento della loro costruzione e/o immatricolazione regolarmente targate ed assicurate Le vetture saranno suddivise nelle seguenti Classi:

- CLASSE 1/S: cilindrata fino a 1150 cc.
- CLASSE 2/S: cilindrata da 1151 a 1300 cc.
- CLASSE 3/S: cilindrata da 1301 a 1600 cc
- CLASSE 4/S: cilindrata da 1601 a 2000 cc
- CLASSE 5/S: cilindrata oltre 2000 cc.

Sezione vetture di interesse storico (VIS):

Sono ammessi solo ed esclusivamente i modelli di tutte le vetture ex-rally in assetto da competizione immatricolate entro i quindici anni precedenti la data della manifestazione con allestimenti rallistici regolarmente targate ed assicurate. Le vetture saranno raggruppate in classe unica.

Art. 6 ALLESTIMENTI DI SICUREZZA DELLE VETTURE

E' fatto obbligo delle seguenti norme di sicurezza:

- la presenza del Roll-Bar su tutte le vetture partecipanti come specifica dell'epoca.
- la presenza a bordo della vettura sia in sede di verifica che durante la gara di un adeguato impianto di estinzione o un estintore brandeggiabile superiore ai 2,00 Kg. a polvere carico, adeguatamente fissato.
- a) la presenza a bordo della vettura delle cinture di sicurezza ad almeno quattro punti di ancoraggio per i componenti dell'equipaggio.
- b) l'uso di caschi omologati FIA per entrambi i concorrenti che devono essere presenti a bordo della vettura in sede di verifica tecnica.
- c) L'abbigliamento di protezione di sicurezza (tuta) anche di scaduta omologazione.

Art. 7 PROCEDURE DI PARTENZA

- a) La partenza verrà data al minuto intero.
 - b) La partenza delle prove cronometrate verrà data con vettura ferma e motore acceso sulla linea di partenza.
 - c) Quando la vettura, con l'equipaggio a bordo, si arresterà davanti al controllo di partenza, il cronometrista, dopo aver registrato l'orario di partenza sulla tabella di marcia, restituirà la stessa all'equipaggio, e annuncerà ad alta voce i -30", -15", -10" e gli ultimi 5" uno ad uno.
- Al segnale di "VIA" la vettura dovrà partire immediatamente.

- Una sosta, sulla linea di partenza, superiore ai 20", verrà penalizzata con 60" di penalità
- Il tempo sarà rilevato al centesimo di secondo.
- Il concorrente dovrà fermarsi al controllo STOP per farsi annotare sulla tabella di marcia il tempo impiegato e le eventuali penalità.
- Durante l'effettuazione delle prove cronometrate è fatto obbligo ai componenti l'equipaggio di indossare caschi omologati FIA, allacciare le cinture di sicurezza, indossare l'abbigliamento di protezione di sicurezza, e chiudere i finestrini della vettura.

Art. 8 CONTROLLI ORARI - PENALITA' - TEMPO MASSIMO

- La procedura di controllo inizia nel momento in cui la vettura supera il cartello di entrata nella zona di controllo (cartello giallo)
- Tra il cartello giallo di entrata ed il posto di controllo (cartello rosso) è vietato all'equipaggio arrestare la vettura ed effettuare manovra di retromarcia. Le infrazioni, verificate dai commissari di percorso preposti al controllo, saranno sanzionate e potranno comportare anche l'esclusione dalla classifica.
- L'ora teorica di transito è quella che si ottiene sommando il tempo concesso per percorrere il settore interessato sommato all'ora di partenza dello stesso.
- L'ora di transito effettiva, sarà quella in cui l'equipaggio transiterà sulla linea di CO

- Il cronometrista trascriverà sulla tabella di marcia l'ora effettiva di transito in ore, minuti, secondi, decimi e centesimi
- Ogni differenza tra l'ora effettiva e l'ora teorica di transito sarà penalizzata come segue: 1 punto per ogni centesimo di secondo di ritardo 6 punti per ogni centesimo di secondo di anticipo
- L'ora effettiva di transito scritta sulla tabella di marcia costituisce l'ora di partenza per il settore successivo. Il tempo massimo di ritardo al transito ad un controllo orario è di 15 minuti.
- L'equipaggio che transiterà al controllo orario oltre i 15 minuti dall'ultimo equipaggio transitato, comporterà il ritiro dalla competizione.

Art. 9 NORME DI SICUREZZA NELLE PROVE CRONOMETRATE

Per ogni P.C. verranno predisposti i seguenti apparati di sicurezza:

- Autoambulanza con medico rianimatore a bordo alla partenza.
- Carro attrezzi alla partenza un ufficiale di gara con compiti di capo prova e personale dell'organizzazione per il controllo delle partenze.
- Ufficiali di percorso, ben riconoscibili e dotati di bandiere di segnalazione di colore giallo, in numero idoneo per il presidio del tratto di strada interessato allo svolgimento.
- Chiusura di tutte le strade e/o varchi esistenti sul tratto di strada facente parte della prova cronometrata sorvegliati da un ufficiale di percorso.
- Interdizione al pubblico delle zone pericolose mediante fettuccciamento ed esposizione di cartelli di pericolo. Qualora le caratteristiche delle prove cronometrate si rivelassero veloci o si intravedesse una certa pericolosità, dovranno essere posizionate una o più chicanes fisse in modo da diminuire la velocità e mettere la prova in sicurezza.

Art. 10 CLASSIFICHE

- Le penalizzazioni sono espresse in punti per centesimo di secondo di errore. La classifica finale verrà ottenuta sommando i punti di penalità ottenuti nelle P.C. ed ai C.O.
- I casi di ex-aequo devono essere risolti in base al minor numero di penalità alla prima P.C.
- In caso di ulteriori ex-aequo, si terrà conto, nell'ordine, delle penalità alla seconda P.C., alla terza P.C. e così via.

Le classifiche saranno suddivise con le seguenti modalità:

- generale per le auto storiche e vetture di interesse storico (VIS)
- generale per le Vetture di Interesse Storico
- Classifica per le vetture dei Gruppi 1/S-2/S-3/S-4/S
- Eventuali altre classifiche come deciso dall'organizzazione

Art. 11 PREMIAZIONI

Sono previsti i seguenti premi d'onore:

- dal 1° al 5° della Classifica Generale
- il 1° il 2° ed il 3° delle Classifiche di Classe e VIS
- I primi tre equipaggi di eventuali altre classifiche. Gli equipaggi dovranno presentarsi al completo.

Art. 12 PREMI

Sono previsti esclusivamente premi d'onore almeno fino al terzo posto. I premi non ritirati dai partecipanti cui spettano in sede di premiazione ufficiale, saranno acquisiti dall'Organizzazione.

Art. 13 ASSICURAZIONI

L'organizzazione deve stipulare un'assicurazione contro i rischi di "Responsabilità Civile verso i Terzi" secondo la legge del 24 dicembre 1969 n° 990.

La stipulazione della polizza R.C.T. non solleva i partecipanti da altre maggiori responsabilità in cui potessero eventualmente incorrere anche nei confronti dell'eventuale passeggero.

In caso di incidente il partecipante interessato ha l'obbligo di farne denuncia circostanziata all'Organizzazione entro le 24 ore.

Art. 14 ROAD BOOK (RADAR)

Il radar, obbligatorio in tutte le manifestazioni di regolarità rally revival deve essere consegnato gratuitamente ai concorrenti iscritti (e soltanto a loro) al momento della iscrizione.

Art. 15 NUMERI DI PARTECIPAZIONE

Le vetture partecipanti devono portare, per tutta la durata della manifestazione, e soltanto nel corso della stessa, i numeri che vengono loro assegnati e forniti gratuitamente dall'Organizzazione.

L'Organizzazione deve assegnare i numeri senza soluzione di continuità ad eccezione di quelli compresi nella decina dei 60.

Ogni cifra componente il numero deve avere una larghezza di asta di circa 4 cm. per una altezza di circa 23 cm.

Per apporre i numeri l'organizzazione deve avere a disposizione le due portiere anteriori. Le placche contenenti i numeri di partecipazione, le cui dimensioni massime devono essere di circa 50x60 cm. devono essere sistemate integralmente sulle portiere anteriori senza modifiche a meno che queste siano autorizzate dall'organizzazione.

I partecipanti in caso di ritiro hanno l'obbligo di rimuovere o di coprire i numeri di gara delle vetture.

Art. 16 PUBBLICITA'

L'organizzazione ha la facoltà di apporre la loro eventuale pubblicità degli sponsor sulle vetture dei partecipanti.

Chi non intendesse esporre la pubblicità degli sponsor della manifestazione sulla propria vettura sarà assoggettato ad una penale del 20% della quota di iscrizione.

Art. 17 TABELLA DI MARCIA

Ogni partecipante riceverà al momento della sua partenza una Tabella di Marcia sulla quale saranno indicati:

- Numero di partecipazione
- Generalità del partecipante iscritto
- Marca e tipo della vettura
- Ubicazione dei controlli di partenza, di arrivo e quelli di transito lungo il percorso
- L'orario di partenza
- I tempi imposti fra i vari controlli esistenti lungo l'itinerario
- L'ubicazione di eventuali controlli a timbro

Gli orari e tempi indicati sulla tabella di marcia sono gli unici a fare testo e hanno pertanto valore ufficiale.

La presenza sulla tabella di marcia di correzioni e/o cancellature non convalidate da un Ufficiale di Gara o la non restituzione a fine manifestazione, comporterà l'esclusione del Partecipante dalla classifica.

Art. 18 CONTROLLO VETTURE E DOCUMENTI

L'organizzazione deve effettuare i controlli delle vetture e dei documenti dei Partecipanti.

Questi devono presentarsi nella località e agli orari previsti dall'organizzazione per sottoporsi ai seguenti controlli:

Identificazione dei Partecipanti mediante il controllo dei seguenti documenti che li devono accompagnare per tutta la manifestazione:

a) documentazione di tesseramento UISP conforme alle norme approvate dal Consiglio Nazionale UISP valida.

b) patente di guida in corso di validità per il conducente

c) Documento di riconoscimento valido per il passeggero. Il documento di cui alla lettera b) può essere sostituito esclusivamente dalla denuncia di smarrimento o di furto presentata alla autorità competente, con dichiarazione ad avallo di possesso di detto documento da parte dell'Autorità o Ente che lo ha rilasciato. La mancanza dell'avallo o della dichiarazione rendono nullo il documento.

d) Copia del certificato medico di buona salute rilasciato anche dal medico di famiglia per entrambi i componenti dell'equipaggio da lasciare all'organizzazione.

Le vetture saranno verificate dal Direttore di gara o da un suo delegato come detto all'Art. 2-1 del Regolamento tecnico.

Art. 19 CIRCOLARI INFORMATIVE

L'organizzazione ed il Direttore di Gara hanno la facoltà di far conoscere tempestivamente per mezzo di Circolari Informative a tutti gli iscritti quelle istruzioni e/o chiarimenti che crederanno opportuni per la miglior applicazione del presente regolamento. Le circolari informative verranno affisse all'Albo di Gara.

Art. 20 UFFICIALI DI GARA

La manifestazione e tutte le persone che a qualsivoglia titolo prendono parte o collaborano ad essa, sono alle dirette dipendenze di un Direttore di Gara nominato dal competente Settore della SdA con funzione di giudice unico ed inappellabile. Il direttore di gara controlla la licenza e la regolarità del tesseramento verificando il tabulato/lista gara (estraibile dal "Tesseramento Web" disponibile nell'Area Riservata <https://areariservata2.uisp.it/>) o la tessera dalla APPUIISP oppure, in casi eccezionali e limitati, verificando la tessera cartacea.

Tutte queste persone saranno indicate con i loro dati personali e numero di tessera UISP, in un elenco che farà parte dell'incartamento della manifestazione a disposizione del Direttore di Gara.

Il Direttore di Gara potrà farsi affiancare, nell'espletamento di alcuni incarichi, da personale da esso designato

Art. 21 QUOTA DI ISCRIZIONE

La quota massima di iscrizione viene stabilita annualmente dalla UISP SdA Motorismo del livello competente.

Nella quota di iscrizione non possono essere cumulati altri oneri, come pranzi, pernottamenti od altro, che devono essere sempre indicati separatamente e facoltativamente accettati dal Concorrente.

E' consentito stabilire una quota di iscrizione inferiore a quella stabilita dalla UISP SdA Motorismo.

Art. 22 RECLAMI

I reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di Gara entro 15 minuti dall'orario di esposizione dell'ordine di partenza e/o delle classifiche accompagnati da una quota di € 100.

Le decisioni del Direttore di Gara sono inappellabili. In caso di fondatezza del reclamo sarà resa la quota, in caso contrario sarà incamerata.

Art. 23 CALENDARIO

L'effettuazione di ogni manifestazione deve essere preventivamente autorizzata dalla Commissione Regolarità UISP SdA Motorismo del rispettivo Livello che ne darà il benestare alle Associazioni riconosciute evitando concomitanze di data a meno che i luoghi di svolgimento distino almeno 400 km.

Le manifestazioni valevoli per il Campionato Nazionale UISP non debbono avere manifestazioni in concomitanza di data ed essere effettuate a distanza di almeno due settimane.

Tale autorizzazione avrà il costo di € 150,00 (Autorizzazione) da versare alla UISP SdA Motorismo del rispettivo livello.

Art. 24 REFERTO DI CHIUSURA

Al termine della manifestazione e non oltre 15 gg. va inviata alla "UISP SdA Motorismo del rispettivo livello, "documentazione di chiusura" comprendente:

- nulla osta comunali
- autorizzazione provinciale (o comunale o regionale)
- classifica/e assoluta/e
- elenco con dati personali, numero tessera UISP, tipo di vettura e scuderia di appartenenza dei conduttori e navigatori.
- elenco con dati personali, numero di tessera UISP, di tutto il personale che a qualsivoglia titolo ha partecipato allo svolgimento della manifestazione.

REGOLAMENTO TECNICO REGOLARITÀ

Art. 1 VETTURE

Le vetture partecipanti al Manifestazioni di Regolarità UISP SdA Motorismo devono regolarmente essere immatricolate e assicurate.

A tale proposito il Concorrente è tenuto a sottoscrivere una dichiarazione attestante la piena rispondenza della propria vettura alle normative tecnico/burocratiche del Codice della Strada.

Sono vietate le targhe "PROVA". Le vetture dovranno essere equipaggiate con pneumatici omologati per la circolazione stradale, da stampo o slick intagliate.

Art. 2 VERIFICHE TECNICHE

Le vetture dovranno essere presentate alle verifiche tecniche in perfette condizioni d'esercizio e di presentazione estetica. L'inosservanza di una sola di queste disposizioni darà motivo di non ammissione alla partenza, ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara.

Le verifiche tecniche delle vetture saranno limitate ai seguenti controlli:

- la presenza del Roll-Bar su tutte le vetture partecipanti come specifica dell'epoca.
- la presenza a bordo della vettura sia in sede di verifica che durante la gara di un adeguato impianto di estinzione o un estintore brandeggiabile superiore ai 2,00 Kg. a polvere carico, adeguatamente fissato.
- la presenza a bordo della vettura delle cinture di sicurezza ad almeno quattro punti di ancoraggio per i componenti dell'equipaggio.
- l'uso di caschi omologati FIA per entrambi i concorrenti che devono essere presenti a bordo della vettura in sede di verifica tecnica.
- è richiesto in sede di verifica tecnica la presenza in vettura dei caschi omologati FIA utilizzati durante la competizione.
- Per l'abbigliamento di protezione di sicurezza (tuta), la conformità all'omologazione dell'epoca secondo il periodo corrispondente per entrambi i componenti dell'equipaggio. Tutti gli equipaggi dovranno sottoscrivere un'autocertificazione in cui si assumono la responsabilità della conformità del veicolo.

Non saranno ammesse a partecipare quelle vetture che, a giudizio dei Commissari Tecnici e/o del Direttore di Gara, non presentino i criteri generali di sicurezza.

PROTOTIPI APE-RACING

Regolamento Tecnico di sicurezza valido per tutte le categorie Sicurezza scocca

I veicoli devono avere:

1. un roll-bar ben fatto e adeguatamente dimensionato; maggiori dettagli sono espressi nel paragrafo "dimensionamento roll-bar".
2. un sedile anatomico per auto da corsa con omologazione valida o scaduta, saldamente fissato al telaio.
3. cinture di sicurezza a 5 o 6 punti di ancoraggio in buone condizioni e adeguatamente fissate al telaio; sono consigliate cinture per auto da corsa con omologazione valida o scaduta.

Inoltre:

- i fondi della cabina devono essere visibilmente solidi e non arrugginiti.
- il veicolo non deve avere parti fragili, lamiere taglienti o sporgenti.
- tutti i vetri devono essere sostituiti con pannelli in policarbonato o reti metalliche con maglia di larghezza massima 2x2 centimetri e filo sezione minima 1 millimetro; è vietato l'uso di plexiglass; anche il lunotto posteriore deve venire chiuso con un pannello che non sia in vetro.
- Il motore non può aspirare aria dall'abitacolo
- Vano motore e abitacolo devono essere separati
- l'impianto frenante dev'essere efficiente e proporzionato alle caratteristiche del veicolo; i freni di serie a tamburo possono esser sostituiti con freni a disco.
- La forcella anteriore deve mantenere la struttura mono-braccio e mono-ammortizzatore; sui veicoli con cabina Ape 50 è concessa la sostituzione della forcella con una più robusta (es. Ape P501).
- Gli sportelli devono avere un sistema di chiusura che non permetta l'apertura degli stessi durante la gara e che ne garantisca l'apertura dall'esterno.
- Il veicolo dev'essere munito di parafanghi e paraspruzzi sulle ruote posteriori in modo di limitare il sollevamento ed il lancio di terra, sassi o altri detriti sia nelle gare su terra, neve e ghiaccio ma anche su asfalto; il parafango deve essere rigido e robusto, largo il 30% in più della larghezza del pneumatico, deve avere uno sviluppo di almeno 90°, deve avere un bordino di contenimento almeno sul lato esterno (vedi figura); i parafanghi sprovvisti di bordino devono essere di materiale non tagliente; i paraspruzzi devono essere flessibili ma non svolazzanti, larghi quanto il parafango ed arrivare ad almeno 8 cm dal suolo.
- nelle gare su neve o ghiaccio sono ammessi pneumatici chiodati e vietate le catene; la chiodatura dovrà essere effettuata con un massimo di 6 chiodi ogni 100 cm² di battistrada (10 cm x 10 cm). I chiodi dovranno essere di tipo Racing/Stradali (chiodo commerciale) con sporgenza massima di 4 mm dal battistrada stesso. In nessun caso saranno ammesse tipologie di chiodature differenti da quelle specificate (come la chiodatura tramite bulloni), pena la squalifica immediata.
- Il serbatoio carburante dev'essere ben fissato e posizionato lontano da fonti di calore o scariche elettriche, al riparo da urti e contatti con altri veicoli; è vietato l'uso di recipienti artigianali; sono ammessi serbatoi plastici di derivazione moto purchè commerciali o serbatoi con omologazione FIA FT3 valida o scaduta; il tappo del serbatoio deve essere munito di valvola di ritegno (come gli accessori aftermarket per cross o enduro – vedi figura). Serbatoio, serbatoio collettore, pompe e altri componenti dell'impianto di alimentazione devono stare al di fuori dell'abitacolo.
- La batteria dev'essere ben fissata al telaio o alla carrozzeria e posizionata lontano da fonti di calore, al riparo da urti e contatti con altri veicoli; è preferibile l'uso di batterie all'acido o al gel sigillate o al litio; batterie all'acido non sigillate dovranno essere rinchiusi ermeticamente in un contenitore metallico e fuori dall'abitacolo; la batteria dovrà esser collegata ad uno staccabatterie di tipo racing.
- Il posto di guida può essere retrocesso e l'abitacolo ampliato.
- Carreggiata massima: 1,55 metri per la categoria L1 1,70 metri per la categoria A1 1,80 metri per le categorie A2, A3, A4
- Tutti i veicoli devono avere un silenziatore funzionante sullo scarico, si ricorda che certi impianti richiedono di non superare i 100 decibel.

Dimensionamento roll-bar La cellula di sicurezza o "roll-bar cabina" può essere sia interna che esterna; deve seguire tutte le parti perimetrali della cabina stessa con particolare rinforzo all'altezza delle ginocchia; deve avere un arco a protezione della cabina che in caso di ribaltamento ne eviti lo schiacciamento.

Ogni categoria deve avere le seguenti dimensioni minime:

- interno cabina diametro 25 mm, spessore 2,5 mm *
- arco portante diametro 40 mm, spessore 2,5 mm * Tutte le parti che compongono il roll-bar debbono essere in tubolare tondo e le saldature devono essere robuste.

*le suddette misure sono valide per telai in Ferro, materiale con il quale si è lavorato da oltre 10 anni verificandone la resistenza; eventuali telai in alluminio devono essere accompagnati da autocertificazione del costruttore.

Requisiti piloti Per poter partecipare alle gare i piloti devono aver compiuto il 14° anno di età, conseguire l'idoneità fisica (visita medico sportiva presso un Medico dello Sport) ed in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

Ogni pilota deve indossare sempre alla guida del veicolo:

- tuta intera con almeno uno strato ignifugo (es. kart) con omologazione valida o scaduta.
- casco omologato e integrale
- visiera a protezione degli occhi in caso si usi la rete invece del pannello anteriore in policarbonato
- guanti automobilistici o motociclistici.

I piloti, pena la squalifica, devono attenersi scrupolosamente alle indicazioni del direttore di gara e del personale addetto alla sicurezza; I piloti sono tenuti ad informarsi sul proprio orario di partenza e a rimanere a stretto contatto del proprio veicolo pochi minuti prima l'inizio della gara, pena l'esclusione dalla stessa.

Il comportamento scorretto rilevato dal direttore di gara durante la manifestazione può comportare penalità di tempo o addirittura la squalifica.

E' vietato assumere sostanze alcoliche e/o stupefacenti prima e durante la manifestazione. Età minima per ogni categoria L1 e A1 14 anni A2 16 anni A3 e A4 18 anni

Penalità Azioni pericolose o scorrette da parte di un conducente, saranno giudicate insindacabilmente dal Direttore di Gara, che in tal senso potrebbe prendere provvedimenti disciplinari compresa la squalifica immediata. Ogni e qualsiasi azione disciplinare intrapresa da parte della Direzione Gara, non potrà essere in nessun caso impugnata con azioni legali o pretese di rimborso iscrizione/spese o quant'altro.

Si ricorda quanto segue: -Nei box la condotta dei mezzi deve essere a passo d'uomo. -In caso di taglio di percorso verranno assegnati 10 secondi di penalità. -In caso di taglio parziale del circuito il conducente verrà punito con la squalifica. -In caso di uscita dal tracciato, si deve OBBLIGATORIAMENTE fermarsi ed entrare in circuito dando la precedenza.

-La responsabilità dei comportamenti intrapresi da meccanici, amici ecc., ricadono direttamente sul conducente in gara.

-Prestare attenzione alle bandiere: Blu = doppiaggio: lasciare il passaggio al veicolo che segue (personale) Nera-arancio = guasto meccanico: arresto immediato (personale) Giallo = Pericolo: rallentare/divieto di sorpasso (generale) Nera = Squalifica: arresto immediato (personale) Rossa = Pericolo: arresto immediato (generale)

Divisione in categorie e limitazioni Per tipologia di elaborazione e di motore installato i veicoli vengono divisi in 5 categorie; per costituire una categoria occorre un numero minimo di quattro partecipanti:

- L1 (motore Ape elaborazione limitata)
- A1 (motore Ape elaborazione libera)
- A2 (motore moto fino 450cc)
- A3 (motore moto sopra 450cc)
- A4 (motore auto) L1
 - Motore di derivazione Ape 50
 - Cilindrata massima 135cc
 - Gruppo termico in ghisa o alluminio
 - Raffreddamento ad aria
 - Aspirazione al carter
 - Carburatore massimo diametro 25
 - Vietato l'uso di marmitte ad espansione
 - Carreggiata massima 1,55 m
 - Sospensioni e freni di serie
 - Differenziale senza restrizioni
 - Scocca non modificata, con cassone ma secondo i criteri di sicurezza
- A1
 - Motore di derivazione Ape 50
 - Cilindrata massima 155cc con interassi prigionieri cilindro in misura Piaggio (54 x 56 mm)
 - Cilindrata massima 125cc con gruppo termico moto o kart
 - Raffreddamento senza restrizioni
 - Aspirazione libera (posizione e tipologia)
 - Carter aftermarket di geometrie e forma simil-originale sono ammessi
 - Possibilità di modifica del carter pompa
 - Vietati cambi estraibili
 - Differenziale senza restrizioni
 - Carreggiata massima 1,70 m
 - Telaio libero, secondo i criteri di sicurezza
 - Sospensioni senza restrizioni
 - Freni senza restrizioni A2, A3, A4 Per le diverse categorie valgono le stesse specifiche:
 - telaio e ciclistica senza restrizioni
 - carreggiata massima 1,80m

Resta sottinteso che devono rispettare tutti i criteri di sicurezza precedentemente menzionati.

Per motivi di sicurezza ci si riserva il diritto di non far partecipare mezzi non conformi al regolamento, a propria insindacabile discrezione, anche successivamente all'inizio della manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo la rottura o la deformazione di un roll-bar che potrebbe pregiudicare l'incolumità del pilota).

Il presente regolamento potrà essere modificato, seppur con sufficiente anticipo, per preservare la sicurezza dei piloti, del personale di pista, del pubblico e di tutti gli addetti.

Tutto ciò che non è autorizzato dai testi è vietato.

FUORISTRADA

DEFINIZIONE

Si intendono manifestazioni da svolgersi prevalentemente su terreni accidentati, con autoveicoli a trazione integrale. Lo scopo del presente regolamento è quello di individuare dette manifestazioni e di regolamentarle.

TIPOLOGIE DELLE MANIFESTAZIONI

Art. 1 - SENZA VALUTAZIONE DEI PARTECIPANTI: (MANIFESTAZIONI IN CUI NON SONO PREVISTE CLASSIFICHE INDIVIDUALI)

RADUNO: Rientrano in questa tipologia tutte le manifestazioni di veicoli fuoristrada 4 x 4 intese come incontro tra possessori di automezzi leggeri concepiti e costruiti per la mobilità sia su strade che in fuoristrada.

Dette manifestazioni, perché rientrino nella tipologia "RADUNO 4X4" approvato dall'UIISP SdA Motorismo del rispettivo livello, dovranno soddisfare le seguenti norme:

- Avere un regolamento conforme al presente Regolamento riconosciuto dal UIISP SdA Motorismo del rispettivo livello;
- Avere come predominante finalità l'incontro fra possessori di veicoli fuoristrada 4x4;
- Dare la possibilità ai partecipanti di utilizzare il proprio veicolo fuoristrada su terreni sia asfaltati che a fondo naturale, garantendo un facile e non esasperato utilizzo del mezzo, su ogni tipo di percorso;
- Dare la garanzia ai partecipanti che siano stati richiesti e ottenuti tutti i permessi secondo le norme vigenti, per lo svolgimento della manifestazione;
- Essere assolutamente priva di qualsiasi contenuto agonistico e/o competitivo;
- Essere assolutamente priva di qualsiasi tipo di prova di guida;
- Avere costi di iscrizione che consentano la partecipazione a categorie eterogenee di fuoristradisti.

Art. 2 - CON VALUTAZIONE DEI PARTECIPANTI

ORIENTAMENTO

Consiste nello stilare una classifica in base all'abilità dei partecipanti nello svolgere operazioni allo scopo di individuare dei punti geografici a vista o con strumenti. Il tempo totale della prova non potrà superare le 6 ore.

GIMKANA A TEMPO

è una prova su un percorso cosparso di ostacoli il cui tracciato, che potrà essere percorso più volte, dovrà avere le seguenti caratteristiche:

- Delimitato da fettucce
- Avere una lunghezza, senza interruzioni, di massimo mt. 800, e una larghezza non inferiore a mt.2,50
- Eventuali rettilinei dovranno avere una lunghezza inferiore a mt. 50
- Il percorso non dovrà consentire una velocità media di percorrenza superiore a Kh.28
- Eventuali paletti dovranno avere una sezione variabile da 1,50 a 3,00cm quadrati, essere infilati dentro un profilato in ferro precedentemente piantato nel terreno; su questi paletti non verranno poste fettucce.

GIMKANA NON A TEMPO

è una prova su un percorso con le stesse caratteristiche del precedente, nella cui classifica finale conteranno soltanto le penalità totalizzate durante il percorso, senza tenere conto del tempo impiegato dai partecipanti.

Lo scopo della prova è attraversare un tracciato delimitato da fettucce, paletti e birilli e formato da ostacoli naturali accumulando il minor numero possibile di penalità

REGOLARITA'

lo scopo della prova è l'osservanza di una media o di un tempo per percorrere un determinato percorso da effettuare su strade di pubblico transito dove vigono le norme del Nuovo Codice della Strada e prevalentemente su tracciati naturali. La velocità media non deve superare i 28Km/h. Il mancato rispetto dei tempi o delle medie, comporta l'assegnazione di penalità doppie per l'arrivo anticipato, piuttosto che per l'arrivo in ritardo. Il tempo totale della prova non dovrà superare le 8 ore, che dovranno essere intervallate al massimo ogni 4 ore, con soste non inferiori a 1 ora.

PROVE ATIPICHE

sono prove non rientranti tra quelle già descritte, oppure loro combinazioni, per le quali sarà necessario redigere specifico regolamento. Tale regolamento dovrà essere approvato dal responsabile per il settore fuoristrada dell' UISP SdA Motorismo competente per territorio dal responsabile della stesso.

Art. 2Bis - CON VALUTAZIONE DEI PARTECIPANTI – MANIFESTAZIONI AMATORIALI

Sono le stesse prove precedentemente elencate dove, essendo più presente l'aspetto agonistico, le limitazioni sono così modificate.

- GIMKANA A TEMPO il tempo massimo per prova sarà di 30 minuti per ora
- REGOLARITA' il tempo totale della prova non dovrà superare le 12 ore, le quali dovranno essere intervallate al massimo ogni 6 ore con soste non inferiori a 45 minuti
- ORIENTAMENTO il tempo totale della prova non dovrà superare le 10 ore. Nell'eventualità esistano più manifestazioni collegate tra loro sotto forma di trofeo, è prevista la formazione di un comitato di coordinamento.

Lo scopo del comitato è principalmente quello di promuovere e coordinare le singole manifestazioni che compongono il trofeo.

REGOLAMENTO GENERALE

Art. 1 - ARTICOLAZIONE DELLA MANIFESTAZIONE:

- Iscrizione di tutti i partecipanti
- Verifiche sportive e tecniche
- Briefing e sorteggio
- Svolgimento della Manifestazione
- Esposizione delle classifiche e valutazione di eventuali reclami presentati
- Premiazioni

Le iscrizioni si concluderanno 30 minuti prima dell'orario della partenza della prima vettura, fissato dal programma della manifestazione

Con l'iscrizione, ogni concorrente versa una quota di partecipazione che non potrà superare € 45

Art. 2 - VERIFICHE SPORTIVE

I concorrenti, all'atto dell'iscrizione, dovranno presentare i seguenti documenti:

1. Per il pilota:
 - a. Licenza
 - b. Tessera UISP - tabulato/lista gara (estraibile dal "Tesseramento Web" disponibile nell'Area Riservata <https://areariservata2.uisp.it/>) o la tessera dalla APPUISP oppure, in casi eccezionali e limitati, la tessera cartacea.
 - c. Patente di guida in corso di validità
 - d. Dichiarazione della classe di appartenenza del veicolo (di serie o modificato)
 - e. Assicurazione RCA in corso di validità, se la Manifestazione si svolge al di fuori di circuiti chiusi.
2. Per il navigatore (ove presente):
 - a. Tessera UISP.
3. Documento di riconoscimento Pilota e navigatore non si potranno cambiare di ruolo per tutta la durata della Manifestazione, pena la squalifica dalla stessa.

Art. 3 - VERIFICHE TECNICHE

Saranno svolte da almeno due verificatori presso l'apposito parcheggio alla presenza del solo pilota e dovranno controllare la veridicità della dichiarazione di conformità indicata sul modulo d'iscrizione.

Per tutti i veicoli sono proibiti i pneumatici di tipo "cross" e "Trattorate".

VEICOLI DI SERIE: I veicoli di questa Classe dovranno rimanere come commercializzati dalle Casa produttrice, con i relativi accessori. Le sole modifiche permesse sono le seguenti:

AMMORTIZZATORI: LIBERI (purché senza serbatoio interno)

CERCHI LIBERI PNEUMATICI LIBERI purché di misura omologata

PARAURTI Possono essere tolti o sostituiti purché non vengano alterati gli attacchi originali

ACCESSORI E' consentito togliere parafanghi, spoiler e plastiche varie

PROTEZIONI E' consentito installare piastre e barre sottoporta a salvaguardia del veicolo

SOSPENSIONI Molle e balestre sono libere, purché sia mantenuto il sistema originale

RUOTA DI SCORTA Può essere rimossa con il relativo supporto o sistemata altrove, purché saldamente ancorata

RIVESTIMENTO Il rivestimento interno può essere rimosso

SEDILI Possono essere sostituiti: è inoltre possibile togliere quelli in esubero

VOLANTE LIBERO

SCARICHI LIBERO, purché si mantengano il collettore e il numero di marmitte originali.

Oltre alle modifiche suindicate, è consigliabile installare apparecchiature per la sicurezza degli occupanti, quali Roll bar, cinture di sicurezza a 5 o più punti, fari supplementari ed estintori.

VEICOLI MODIFICATI Qualsiasi altra modifica apportata al veicolo comporterà l'assegnazione alla classe VEICOLI MODIFICATI.

Il proprietario del veicolo è comunque responsabile di quelle modifiche che non risultassero in conformità con il libretto di circolazione e/o con il Nuovo C.d.S. **IL DIRETTORE DI MANIFESTAZIONE, DOVRÀ ESCLUDERE DALLA Manifestazione QUEI VEICOLI CHE NON RISPONDESSERO A SUFFICIENTI GARANZIE DI SICUREZZA.**

Art. 4 - BRIEFING E SORTEGGIO

Si intende briefing l'insieme di informazioni che vengono date ai concorrenti riuniti immediatamente prima della partenza della prima vettura.

Tali informazioni hanno la funzione di ulteriore chiarimento sullo svolgimento della manifestazione.

Con l'iscrizione verrà assegnato un numero progressivo ad ogni equipaggio: alla chiusura delle iscrizioni, verrà sorteggiato un numero estratto tra quelli assegnati e sarà quello del primo concorrente a partire.

Le partenze si susseguiranno fino all'ultimo iscritto in ordine crescente.

Qualora il numero sorteggiato fosse l'ultimo assegnato, il concorrente successivo a partire sarà quello con il numero 1.

Art. 5 - SVOLGIMENTO DELLA MANIFESTAZIONE

Ogni concorrente dovrà presentarsi alla partenza immediatamente dopo il concorrente antecedente, con le modalità espresse nel briefing e, comunque, seguendo le direttive del personale preposto.

Alla partenza il pilota e il navigatore dovranno avere le cinture di sicurezza allacciate ed indossare il casco, ed i vetri non aperti più del 75%.

Art. 6 - ESPOSIZIONE DELLE CLASSIFICHE

Quando previste, Le classifiche dovranno essere esposte ai partecipanti almeno 30 minuti prima dell'orario previsto per le premiazioni.

Art. 7 – RECLAMI

Vedi Regolamento Disciplinare

Art. 8 - PREMIAZIONI

Saranno a discrezione dell'Organizzazione; tuttavia si consiglia di premiare almeno i primi 3 equipaggi di ogni classe e di ogni categoria.

E' inoltre prevista l'istituzione di classifiche particolari (equipaggi femminili, veicoli particolari o quant'altro).

Art. 9 - SANZIONI PRE E POST Manifestazione

In tutti quei casi di comportamento "ANTISPORTIVO E INCIVILE" nei confronti di altri concorrenti, del Direttore di Manifestazione e/o dall'organizzazione;

- velocità eccessiva nei pressi del terreno di Manifestazione
- scorrazzamento su campi o luoghi non idonei
- altre trasgressioni non elencate nel presente regolamento ma ritenute lesive nei confronti delle persone e delle cose.

Sono previste penalità che possono arrivare all'eliminazione dalla Manifestazione senza assegnazione di punteggio.

FUORISTRADA 4x4

Art. 1

Direzione Manifestazione Tutte le fasi della manifestazione sono sotto la direzione e la decisione del Direttore di Manifestazione designato per la manifestazione medesima dalla UISP SdA Motorismo del rispettivo livello.

Art. 2

Assicurazione L'organizzazione è tenuto a stipulare un contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui all'art. 3 della legge 24/12/69 n. 990 e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 3

Concorrenti Alla Manifestazione sono ammessi tutti i concorrenti in possesso di patente di guida e in regola con le norme di tesseramento UISP.

Art. 4

Iscrizioni Le iscrizioni saranno ricevute dall'Organizzazione sul luogo della Manifestazione per tutto il corso della manifestazione. Le domande di iscrizione dovranno essere accompagnate dalla relativa quota.

Art. 5

Prove Ciascun concorrente potrà effettuare un numero limitato di prove valide (non si può superare la quota di 10 prove). Il miglior risultato conseguito sarà accreditato in classifica.

Art. 6

I concorrenti con la loro iscrizione alla manifestazione, si rendono automaticamente responsabili della rispondenza della propria vettura ai requisiti richiesti delle norme tecniche del presente regolamento per la categoria nella quale intendono partecipare. Il giudice coadiuvato dall'organizzazione si riserva la facoltà di decidere circa l'ammissione delle vetture stesse di poter effettuare verifiche in qualsiasi momento.

Art. 7

Modalità di partecipazione Il concorrente che intende effettuare una prova dovrà tassativamente disporre la propria vettura in coda alla fila dei partenti anche se con la stessa concorrono più persone, al fine di non trarre vantaggio da gomme calde, pena l'esclusione dalla prova stessa. Poiché fuori dell'area di Manifestazione non è operante la copertura assicurativa, fuori da essa è fatto assoluto divieto ai concorrenti di effettuare manovre che possano metter a repentaglio la propria e l'altrui sicurezza. Rimanendo nella stessa categoria, il conduttore può sostituire la vettura.

Art. 8

Modalità di partenza e di arrivo Il concorrente che intende effettuare una prova dovrà presentarsi nella zona di partenza con la vettura in moto ed appoggiare la parte anteriore della stessa su un segnale tenuto da un addetto, distante m.1.00 dal rilevamento della fotocellula.

Art. 9

Percorso Il tracciato di Manifestazione sarà segnalato con birilli. Per ogni birillo abbattuto o spostato dalla sua sede dipinta sull'asfalto, sarà data una penalizzazione di 2" (due secondi), mentre saranno dati 5" (cinque secondi) di penalizzazione per ogni boa abbattuta o spostata dalla sua sede. Per boa si intende quel segnale intorno al quale il concorrente deve effettuare un'inversione di marcia da un minimo di 90° a 360°. Le penalizzazioni andranno sommate al tempo impiegato per effettuare il percorso. L'abbattimento o lo spostamento dalla sua sede della boa di STOP comporterà l'esclusione dalla prova stessa. La distanza della boa di STOP dalla linea di arrivo dovrà essere di mt 1.50 La larghezza del percorso delimitato dai birilli deve essere di mt. 3 minimo, in corrispondenza delle boe di percorso, tale larghezza dovrà essere max mt 5,0 per lato. La distanza massima delle barriere deve essere di mt 9. I cerchi devono avere un diametro interno di minimo mt. 8,5 La velocità media sul percorso dovrà essere non superiore ai 40 Km/h. Simulazione di percorso

Art. 10

Cronometraggio Il cronometraggio deve essere effettuato mediante cellula fotoelettrica, in casi eccezionali può essere effettuato anche con pressostato e cronometro manuale.

Art. 11

Reclami Gli eventuali reclami dovranno essere presentati per iscritto al Direttore di Manifestazione entro 15 minuti dalla effettuazione della prova della vettura contestata, accompagnati dalla quota di € 200 che sarà restituita solo in caso di riscontrata fondatezza del reclamo stesso. Qualora il concorrente reclamato non accetti la verifica della sua vettura, verrà automaticamente escluso dalla Manifestazione. Le spese di verifica, smontaggio e rimontaggio delle parti meccaniche sono a carico del soccombente.

Art. 12

Durata della manifestazione La manifestazione, che solitamente si svolge nell'arco di una giornata, dovrà concludersi tassativamente entro le ore 21, salvo disposizioni diverse delle Autorità competenti.

Art. 13

Obblighi dell'Organizzazione

L'organizzazione deve esporre in luogo facilmente accessibile ai concorrenti i seguenti documenti e dati: - il presente regolamento - tutte le autorizzazioni necessarie ottenute per lo svolgimento della manifestazione - l'assicurazione della manifestazione Legge 990 - nulla osta della manifestazione da parte della UISP SdA

Motorismo del rispettivo livello - l'inizio e la fine di ogni premio orario - l'inizio e la fine dell'intera manifestazione - la quota di iscrizione - l'elenco dettagliato della premiazione finale.

Art. 14

Classifiche Le classifiche verranno redatte in base al tempo effettivo impiegato per compiere una prova sommato alle penalizzazioni ottenute. La graduatoria seguirà l'ordine crescente dei tempi ottenuti (espressi in minuti primi, minuti secondi, decimo di secondo) a partire dal concorrente con il minor tempo. In caso ex equo la precedenza sarà data al concorrente con minor secondi di penalità. Permanendo l'ex equo si procederà ad uno spareggio. Per essere classificato il concorrente deve avere effettuato almeno 5 prove valide nella categoria in cui verrà classificato. Saranno redatte la "CLASSIFICA ASSOLUTA" e la "CLASSIFICA PER CATEGORIA". La classifica assoluta sarà redatta nel seguente modo: al termine della Manifestazione, i vincitori delle categorie, dovranno effettuare un'ulteriore prova cercando di avvicinare il loro miglior tempo impiegato nell'arco della Manifestazione: la differenza tra questi due tempi determina la classifica assoluta, partendo naturalmente dal valore più basso

Art. 15

Premi Verranno assegnati premi almeno ai primi 3 classificati di ogni categoria e almeno ai primi 5 assoluti.

Art. 16

Numeri di Manifestazione Le vetture partecipanti dovranno esporre per tutta la durata della manifestazione i numeri che verranno assegnati dall'organizzazione all'atto della iscrizione.

Art. 17

Sicurezza Per tutta la durata della manifestazione deve essere presente una ambulanza con medico. IL posizionamento della stessa deve essere tale da consentire al personale addetto un facile accesso al campo di Manifestazione ed un facile allontanamento del mezzo. In caso di allontanamento della ambulanza, la manifestazione deve essere sospesa fino al rientro della stessa. Un adeguato numero di estintori con relativo personale addetto devono essere posizionati in maniera tale da garantire un immediato intervento su tutto il campo di gara. Si debbono inoltre tenere presente tutte quelle disposizioni menzionate nelle Autorizzazioni rilasciate dagli Enti preposti.

Art. 17 bis

E' obbligatorio l'uso del casco per l'equipaggio e cinture di sicurezza. **NORME TECNICHE**

Art. 18

Categorie Le vetture sono così suddivise: Cat. A: con lunghezza massima fino a mm 3000 Cat. B: con lunghezza massima da mm 3001 a mm 4000 Cat. C: con lunghezza massima da mm 4001 in poi Cat. P/2: auto assemblate e/o costruite a due ruote motrici Cat. P/4: auto assemblate e/o costruite a quattro ruote motrici Le dimensioni delle vetture sono quelle riportate sul libretto "uso e manutenzione" o, in mancanza di questo, dal mensile "Quattro ruote".

Art. 19

Modifiche tecniche per le categorie A-B-C Le vetture dovranno mantenere inalterati i seguenti particolari meccanici e di carrozzeria: - orientamento motore/cambio - numero cilindri originali - cilindrata - il serbatoio della benzina deve rimanere quello originale collocato al posto di origine - scarico libero purché non superi i livelli sonori consentiti (98 decibel) - il cofano, il portellone e le portiere devono rimanere quelle originali, sia come materiale, sia come dimensione. - le vetture con turbo sono ammesse solo se così costruite di serie.

Art. 20

Categorie P/2 - P/4 Sono previste le categorie per le vetture a due e quattro ruote motrici con classifiche separate, liberamente assemblate o costruite (tubolari o derivanti da formula), purché vengano rispettate le misure minime di ingombro fisse e non ottenute con distanziali mobili, della carreggiata e del passo minimo come la vettura Fiat 126. Non sono ammesse carrozzerie scoperte (tipo Spider). Sono ammessi qualsiasi tipo di motore, trasmissione, cambio, sospensioni, cerchi, gomme ecc. Tutte le vetture debbono montare un serbatoio della capienza massima di 15 litri, esso deve essere posizionato sull'asse delle ruote o dentro, mai fuori. Il tappo del serbatoio deve essere munito di valvola a sfiato. E' consigliabile la valvola a pressione attualmente in uso su tutte le vetture (per eventuali spostamenti dovuti alla sicurezza, deve essere rinchiuso in un contenitore metallico a tenuta stagna, se posto nel cofano anteriore, il serbatoio deve essere posizionato dietro l'asse delle ruote comunque sempre verificabile.

REGOLAMENTO KARTING

Art. 1 - COSTITUZIONE E ABBINAMENTO DELLE CLASSI E DELLE CATEGORIE

La prima differenziazione fra vari tipi di kart può essere fatta in base al motore: 4 tempi e 2 tempi 100 cm³ racing, 2 tempi 125 cm³ racing famiglia KF, 2 tempi 125 cm³ famiglia KZ e 125 cm³ famiglia TAG.

- I motori 4T, divisi in derivazione industriale e racing. I primi erogano una potenza limitata a seconda dell'utilizzo, sempre meno di 12 CV e vengono utilizzati esclusivamente per il noleggio a dilettanti privi di esperienza e per alcune categorie endurance con gare a squadre di notevole durata. I secondi vengono utilizzati in campionati dedicati e dai dilettanti che vogliono manutenzioni diradate con il vantaggio del costo dei pezzi di ricambio rispetto a un 2t.
- I motori 2T 100 cm³ racing erogano una potenza di oltre 27 CV e possono raggiungere regimi di rotazione superiori ai 20000 giri/min. Non sono dotati né di frizione centrifuga né di cambio di velocità ed hanno un rapporto di trasmissione fisso. Esistono altresì dei motori 100 cm³ 2T racing dotati di ammissione controllata dal pistone dedicati ai piloti di età inferiore ai 14 anni, anche se è quasi del tutto scomparsa dal karting agonistico sostituita dalle varie categoria KF introdotte a partire dal 2007.
- I motori 2T 125 cm³ racing della famiglia KF sono dotati di frizione centrifuga, rapporto fisso, valvola allo scarico (KF1, KF2), ammissione lamellare, contro albero di bilanciamento, accensione elettrica ed un regime di rotazione limitato elettronicamente: 16.000 Rpm (KF1), 15.000 Rpm (KF2), 14.000 Rpm (KF3). Erogano una potenza compresa fra i quasi 40 CV del KF1 ed i 26 CV del KF3. Di fatto dal 2007 hanno preso il posto nel karting agonistico dei più semplici motori 2T 100 cm³.
- I motori 2T 125 cm³ racing della famiglia KZ dotati di cambio manuale sequenziale a 6 rapporti e frizione erogano una potenza ben superiore a 46 CV a 13000 giri/min circa allungo in fuorigiri fino a circa 15000 - 15500 giri/min.
- I motori 2T 125 cm³ della famiglia TaG erogano potenze comprese fra i 20 ed i 30 CV alcune versioni più recenti superano i 35CV con un regime limitato elettronicamente per aumentare affidabilità e durata. Sono dotati di rapporto di trasmissione fisso, tranne alcune recenti versioni dotate di 2 rapporti prodotto dalla Rotax, come i motori 2T 100 cm³ racing; Le prestazioni dei TaG: *Touch and Go*, in Italiano "premi e parti", sono leggermente inferiori a quelle dei comuni motori 2T 100 cm³ Racing. Lo scopo dichiarato dei TAG, oltre alla facilità di utilizzo, è quello della limitazione delle spese di manutenzione, divenute già eccessive sui comuni motori 2T racing 100 cm³, fatto che ha allontanando molti piloti amatoriali dalle gare nazionali. Per tale ragione vengono utilizzate in categorie monomarca dedicate es. Rotax, Easykart, ROK cup. dal 2016 sono usciti nuovi motori detti OK a presa diretta con valvola di decompressione, accensione con limitatore di giri e valvola di scarico(non presente nella categoria Junior).

I kart sono suddivisi in sei classi di cilindrata:

- 50 cc. (età 6 – 8 anni) Attività non competitiva
- 60 cc. (età 8 – 12 anni) – Attività competitiva
- 100 cc. (età 14 anni compiuti) senza cambio di velocità
- 125 cc. (età 14 anni compiuti) con cambio di velocità
- 125 cc. (età 14 anni compiuti) senza cambio di velocità
- 270 cc. 4T senza cambio di velocità
- 390 cc. 4T senza cambio di velocità

In base al numero degli iscritti e con decisione del Direttore di Gara, ciascuna classe può essere suddivisa in categorie, in base all'età dei piloti e/o alle caratteristiche tecniche dei mezzi.

Art. 2 - PISTE

Le manifestazioni Karting UISP si devono svolgere su piste permanenti (Kartodromi) conformi alle disposizioni in materia di sicurezza emanate dal SdA Motorismo UISP o secondo quanto prescritto dall'Allegato n. 4. Le manifestazioni karting possono anche svolgersi su percorsi provvisori conformi all'Allegato n. 4. Sia le piste permanenti che quelle provvisorie devono essere in possesso delle prescritte autorizzazioni amministrative

Art. 3 – CONDUTTORI- TESSERAMENTO

Nelle manifestazioni sono ammessi i conduttori titolari di tessera UISP rilasciata per attività karting di tipo A + licenza conduttore karting.

Art. 4 - ASSICURAZIONI

L'organizzazione è tenuta a stipulare un'assicurazione R.C.T. secondo le prescrizioni della legge n. 990 del 24 dicembre 1969.

Art. 5 – VERIFICHE PRELIMINARI

Materiale che può essere utilizzato nelle gare:

CLASSI	TELAI	MOTORI	GOMME
Tutte	Max 1	Max 2	Max 1 treno, slick e rain

5.1 - Controllo documenti

Il controllo dei documenti (verifiche sportive) è svolto dal Direttore di Gara o da persona appositamente designata. I conduttori iscritti hanno l'obbligo di presentarsi nella località e negli orari indicati dal Regolamento particolare della Manifestazione per consegnare la scheda di Identificazione e autocertificazione. Un conduttore minore può essere iscritto ad una manifestazione solo da uno degli esercenti la potestà sul minore stesso che, in questo caso, deposita copia di un suo valido documento di identità. Inoltre, serve presentare atto di assenso autenticato, nelle forme previste dalle leggi vigenti, per i minori di anni 18. Il Direttore di Gara si riserva di effettuare dei controlli campione. In sede di controllo dei documenti di ammissione alla manifestazione, l'Organizzatore deve rilasciare, a titolo gratuito, i pass ritenuti sufficienti per un corretto svolgimento della manifestazione.

5.2 - Pneumatici - Parco chiuso pneumatici (per piste permanenti)

Nelle gare che si svolgono in kartodromo, i conduttori devono utilizzare, nel corso dell'intera manifestazione (tutte le classi e categorie), un solo treno di pneumatici "slick" (si intendono 4 pneumatici più 1 a scelta del conduttore). In tutte le gare i pneumatici (4 pneumatici) devono essere depositati in parco chiuso pneumatici, se esistente, o punzonati, subito dopo l'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione e dopo ogni batteria, manche, recupero e pre finale. L'Organizzatore può prevedere nel Regolamento Particolare della Manifestazione il sorteggio dei pneumatici prima dell'effettuazione delle prove ufficiali di qualificazione. In questo caso i conduttori devono depositare, per il sorteggio, un treno di pneumatici nuovi, acquistati non importa dove. La gestione e il controllo del parco chiuso, la cui funzione è di garantire il rispetto delle disposizioni contenute nel comma precedente, devono essere assicurati dagli Organizzatori. Nel parco pneumatici i motori devono essere mantenuti spenti, devono essere usati esclusivamente i compressori messi a disposizione dall'organizzatore e deve essere ammesso, per ogni conduttore, un solo meccanico; è inoltre vietato fumare.

Art. 6 - NUMERI DI GARA

Gli Organizzatori assegneranno, volta per volta, i numeri di gara escludendo lo zero. Il numero di gara deve essere sempre leggibile, pena le sanzioni l'applicazione delle previste e le sue cifre devono avere le medesime dimensioni.

Art. 7 – COMPETIZIONI KARTING UISP

Il Karting è uno sport che si pratica individualmente o a squadre. Le manifestazioni karting UISP sono definite promozionali amatoriali dilettantistiche, ancorché esercitate con modalità competitive e possono svolgersi:

- in linea;

7.1 - Gare in linea

Sono in linea le gare con partenza in gruppo, dove i conduttori devono cercare di percorrere una determinata distanza nel minor tempo possibile. Le gare in linea, che possono svolgersi su piste permanenti e su circuiti cittadini, devono essere articolate nel seguente modo:

prove libere ufficiali, prove ufficiali di qualificazione cronometrate, batterie ed eventuali recuperi, finale.

I conduttori verificati possono essere ammessi direttamente alla finale se le batterie perdono, in relazione al numero dei verificati ed alla capienza del percorso di gara, la loro funzione di selezione.

a) Prove libere ufficiali

I conduttori devono effettuare, dopo le verifiche preliminari e per classe di cilindrata, le prove libere ufficiali di conoscenza del percorso, senza rilevamento del tempo. Gli Organizzatori devono dare a ciascun conduttore la possibilità di effettuare almeno 3 giri del percorso. Il Personale di gara deve vigilare sul regolare svolgimento delle prove libere ufficiali.

b) Prove ufficiali di qualificazione cronometrate

b.1) Sistema a sessione unica

Ai fini della qualificazione alle fasi successive delle gare e degli schieramenti di partenza, i conduttori che hanno effettuato le prove di cui alla precedente lettera a), possono successivamente effettuare le prove ufficiali di qualificazione con rilevamento del tempo. Gli Organizzatori devono prevedere le prove ufficiali di qualificazione secondo il sistema a sessione unica della durata massima di 15'.

Nell'ambito di ciascuna categoria le prove devono essere effettuate con turni di un numero di conduttori non superiore alla capienza della pista. I conduttori devono prendere parte alle prove ufficiali di qualificazione secondo turni e orari comunicati. Il tempo di qualificazione si acquisisce soltanto nell'ambito del proprio turno di prove. I piloti che, durante il loro turno di prove di qualificazione, usciranno dalla pista dovranno obbligatoriamente effettuare le operazioni di pesatura prima dell'eventuale continuazione del loro turno. Per ogni classe e categoria, le classifiche delle prove di qualificazione saranno stabilite in base al miglior tempo sul giro fatto registrare da ciascun pilota. In relazione al numero dei verificati, i conduttori potranno essere suddivisi, con decisione del Direttore di Gara, in due o più gruppi, ciascuno dei quali effettuerà la sessione di prove prevista. In questo caso la classifica generale delle prove deve essere stabilita in base al tempo fatto registrare dai migliori piloti di ciascun gruppo. Gli eventuali ex aequo devono essere risolti sulla base del secondo miglior tempo sul giro, e successivamente del terzo, del quarto e così via.

b.2) sistema tradizionale (1 giro di lancio+2 cronometrati)

Nel caso di non applicazione del sistema a sessione unica, per ogni turno devono essere previsti un giro senza rilevamento del tempo (giro di lancio) e due giri con rilevamento del tempo. Ogni conduttore deve effettuare le prove esclusivamente nel proprio turno. Non devono essere ammessi alle prove i conduttori che si presentano in ritardo rispetto al proprio turno o che non rispondono alla convocazione del Direttore di Gara.

Si possono verificare i seguenti casi:

- un conduttore si presenta alla partenza del proprio giro di lancio, ma per guasto meccanico od altro motivo non arriva a prendere il segnale di partenza con bandiera: ha il diritto di riprendere la partenza una sola volta: in questo caso deve mettersi a disposizione del Direttore di Gara entro i 10' che seguono il momento in cui il conduttore è autorizzato a recuperare il kart. Il Direttore di Gara deciderà quando farlo ripartire.
- un conduttore si ferma nel corso del primo o del secondo giro cronometrato (dopo aver preso il segnale di partenza con bandiera) per guasto meccanico o altro motivo: non ha alcuna possibilità di ripartire;

La classifica delle prove ufficiali di qualificazione deve seguire l'ordine crescente dei migliori tempi sul giro. Il secondo tempo deve essere preso in considerazione soltanto per stabilire la precedenza in caso di ex-aequo. Se anche il secondo tempo è in ex-aequo, si deve fare ricorso al sorteggio. Nel caso di applicazione del sistema di cui al punto c1), in relazione al numero dei verificati, i conduttori potranno essere suddivisi, con decisione del Direttore di Gara, in due gruppi, ciascuno dei quali effettuerà la sessione di prove prevista.

In questo caso la classifica delle prove di qualificazione deve essere costituita tenendo conto, nell'ordine, della posizione di classifica all'interno di ciascun gruppo e del miglior tempo/giro fatto registrare. In caso di ex-aequo, la precedenza sarà stabilita in base al secondo miglior tempo sul giro, al terzo, al quarto e così via.

c) Batterie e recuperi

I conduttori sono ammessi alle batterie in base alla classifica dei tempi ufficiali di qualificazione. I conduttori che non hanno fatto registrare alcun tempo di qualificazione devono occupare, mediante sorteggio, le ultime posizioni della griglia di partenza.

Alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista meno 6. I conduttori esclusi devono disputare, in relazione alla capienza della pista, uno o due recuperi. In caso di 2 recuperi, i conduttori sono assegnati all'uno o all'altro recupero in base alla classifica delle batterie che determina anche l'ordine di partenza. I migliori 6 classificati (i migliori 3 di ogni recupero in caso di 2 recuperi) sono ammessi alla finale.

In caso di non effettuazione dei recuperi, alla finale sono ammessi i conduttori meglio classificati in numero pari alla capienza della pista.

Sarà classificato primo il conduttore che avrà coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella graduatoria seguiranno tutti gli altri conduttori in base al numero dei giri ed al tempo impiegato a percorrerli.

d) Finale

Lo schieramento di partenza della finale è stabilito in base alle posizioni di classifica delle batterie e, a parità di classifica, in base ai tempi o ai giri compiuti. Le ultime 6 posizioni dello schieramento sono stabilite in base all'ordine di arrivo del o dei recuperi. La finale può essere preceduta da una pre-finale avente lo scopo di stabilire lo schieramento di partenza della finale. Sarà classificato primo il conduttore che avrà coperto il numero dei giri previsti nel minor tempo. Nella classifica seguiranno, in base al numero dei giri portati a termine ed al tempo impiegato a percorrerli, i conduttori che avranno compiuto almeno il 50% dei giri del 1° classificato.

7.1.2 - Lunghezza delle gare

Categorie 100, 125 cc. e 4T:

Batterie, manches e recuperi	10/15km
Pre-Finali	12/18 Km
Finali	15/20 Km

Categorie 60 cc. :

Batterie, manches e recuperi	8/10km
------------------------------	--------

a) Gare con criteri e modi di svolgimento diversi da quelli ipotizzati nel precedente Artt. 12.1.1 e approvate dal CNK su proposta dell'Organizzatore (ad es. gare ad inseguimento, slalom, manifestazioni di promozione aziendale con kart messi a disposizione dal promotore, ecc.).

b) Numero massimo dei conduttori che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza). II numero massimo dei kart che possono essere ammessi contemporaneamente in pista (capienza) nelle gare e nelle prove libere è stabilito in sede di rilascio dell'attestato di idoneità.

c) Servizio di cronometraggio.

In ogni manifestazione è consigliato il servizio di cronometraggio.

Art. 8 - PARTENZE

8.1 – Tipologie di partenze

Le partenze delle gare Karting devono avvenire nel seguente modo:

a) classi senza cambio di velocità: lanciate (Kart in movimento)

b) classi con cambio di velocità e classi 60 cc: : lanciate (Kart in movimento)

Il personale che aiuta i conduttori a mettere in moto i Kart sulla griglia di partenza deve essere titolare di idonea tessera UISP rilasciata per attività automobilismo in corso di validità.

II segnale di partenza può essere dato con bandiera tricolore oppure con il semaforo.

8.2 - Sistemi di partenza

a) Norme comuni

I Kart vengono disposti sullo schieramento (pre-griglia) con i motori spenti.

Al segnale del Direttore di Gara, i Kart devono essere messi in moto con l'aiuto di titolari di

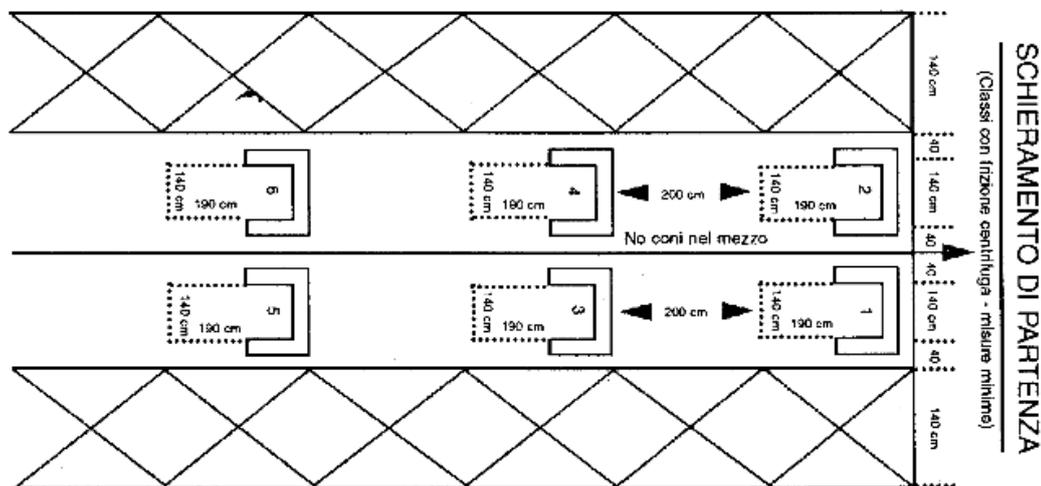
Tessera UISP rilasciata per attività automobilistica in corso di validità.

I conduttori devono percorrere a velocità moderata un giro di pista (giro di lancio), sempre rispettando l'allineamento di partenza, fino a raggiungere la linea di partenza, pronti a partire al segnale del Direttore di Gara. Dopo l'inizio del giro di lancio, le procedure di partenza possono essere interrotte dal Direttore di Gara, non importa per quale motivo. Gli interventi tecnici sui kart, esclusi comunque i rifornimenti, sono consentiti fino al segnale dato dal Direttore di Gara per la messa in moto in pre-griglia.

Le operazioni di messa in moto dei kart sono consentite fino a comunicazione contraria del Direttore di Gara.

b) Partenza da fermo per la classe con cambio di velocità

I conduttori raggiungono la propria posizione in griglia di partenza dove sosterranno con il motore in moto e il cambio in folle. I Kart devono essere schierati su due linee parallele a destra e a sinistra lungo la linea di mezzzeria.



Quando il Direttore di Gara giudicherà soddisfacente lo schieramento di partenza, accenderà la luce rossa del semaforo ed i conduttori potranno inserire la marcia. II segnale di partenza, mediante l'accensione della luce verde (o spegnimento della luce rossa) del semaforo verrà dato dall'accensione della luce rossa. Se prima del segnale di partenza, uno o più piloti non sono in grado di prendere il via dovranno prontamente segnalarlo al Direttore di Gara agitando le braccia alzate.

II Direttore di Gara concederà un ulteriore giro di pista. I piloti impreparati dovranno immediatamente portare i propri mezzi fuori dalla pista delimitata con le strisce gialle, da dove partiranno, con i propri mezzi, dopo che tutto lo schieramento di partenza avrà preso il via. In caso di mancata utilizzazione del semaforo, la partenza verrà segnalata mediante la bandiera tricolore.

c) Partenza lanciata per le classi senza cambio di velocità

c1) procedure

Dopo il giro di lancio i conduttori devono presentarsi in prossimità della linea di partenza a velocità moderata ed allineati. Se l'allineamento è rispettato, il Direttore di Gara dà il segnale di partenza alzando la bandiera nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo ed i conduttori potranno accelerare liberamente.

Nel corso del giro di lancio, l'andatura deve essere fatta dal conduttore che occupa la prima posizione all'interno dello schieramento (corda o pole-position). Il conduttore che fa l'andatura non deve essere superato da alcun altro conduttore. Il conduttore che si attarda o si ferma, per una qualsiasi ragione, può recuperare la posizione in griglia senza creare turbative agli altri conduttori. Non è consentito, per riguadagnare la posizione in griglia tagliare il percorso. La mancata osservanza di queste disposizioni comporta l'esclusione.

c2) Penalità per partenze irregolari

Devono essere assegnate le seguenti penalità in tempo da aggiungere al tempo impiegato:

- Per partenza anticipata, quando questa è data da fermo: 15"
- Per mancato rispetto dell'allineamento di partenza, sia nelle partenze da fermo che in quelle lanciate: 10".
- Per comportamenti che impediscono al Direttore di Gara di dare regolarmente la partenza lanciata: 10".

Incorrono in una partenza anticipata i conduttori che lasciano con il kart, prima del segnale di partenza, la posizione di partenza loro assegnata. Le penalità in tempo sono adottate dal Direttore di Gara autonomamente. Esse devono essere comunicate al conduttore interessato mediante l'esposizione della bandiera bianco/nera e del cartello riportante il numero del conduttore e la penalità (+15" oppure +10") non appena possibile oppure entro 30' dal termine della stessa.

8.3 - Briefing

Deve essere previsto un solo Briefing da tenersi prima dell'inizio delle prove ufficiali di qualificazione o immediatamente dopo. Nel corso del Briefing il Direttore di Gara deve dare ai conduttori informazioni sulle modalità di partenza, sul significato delle principali bandiere di segnalazione, sull'articolazione della manifestazione, sui comportamenti, sul tratto o zona di pista dove è consentito effettuare riparazioni e su quant'altro ritenga opportuno portare a conoscenza dei conduttori stessi. Tutti i conduttori verificati sono obbligati a partecipare al Briefing. Il briefing può essere sostituito da una comunicazione scritta da consegnare ai conduttori, che firmeranno per ricevuta, in sede di verifica sportiva preliminari.

8.4 - Rilevamento del tempo

Nelle partenze da fermo, i cronometristi devono dare inizio al rilevamento del tempo nel momento in cui il Direttore di Gara alza la bandiera nazionale oppure accende la luce verde del semaforo. In quelle lanciate il rilevamento del tempo inizia nel momento in cui i primi due Kart, passano sulla linea di traguardo dopo il segnale di partenza dato dal Direttore di Gara con la bandiera nazionale oppure accendendo la luce verde del semaforo.

8.5 - Interruzione di una corsa e delle procedure di partenza

Il Direttore di Gara, non importa per quale motivo, può interrompere le procedure di partenza o la corsa mediante l'esposizione della bandiera rossa o mediante l'esposizione contemporanea della bandiera rossa o di quella nera. In caso di esposizione della sola bandiera rossa, i conduttori devono rallentare e fermarsi dove è esposta la bandiera. In caso di esposizione contemporanea della bandiera rossa e di quella nera, i conduttori devono rallentare e rientrare ai box. Lo schieramento di partenza deve essere ricostituito ammettendo soltanto i conduttori che si sono schierati in pre-griglia e che hanno iniziato il giro di lancio. Il Direttore di Gara deciderà se e come riprenderla e la sua decisione è inappellabile.

8.6 - Pista bagnata

Quando il Direttore di Gara, per esigenze di sicurezza, dichiara che si corre in condizioni di "pista bagnata" devono essere usati solo pneumatici da pioggia, non essendo ammessi alla partenza conduttori con pneumatici slick. La presente disposizione non si applica alle prove ufficiali di qualificazione.

Art. 9 - OBBLIGHI DEI CONDUTTORI

9.1 - Abbigliamento di sicurezza

Durante la manifestazione i conduttori dovranno indossare la prescritta seguente tenuta:

- tuta intera, comunque omologata CIK/FIA. Tute diverse devono essere autorizzate dal Direttore di Gara;
- casco di protezione conforme all'art. 171 del Codice della Strada.
- casco di tipo integrale
- guanti interi;
- scarpette alte con protezione della caviglia o autorizzate dal Direttore di Gara.

Sono vietati capi di vestiario suscettibili di impigliarsi nei vari organi del Kart.

9.1.1 - Disposizioni particolari relative ai caschi

Il casco deve essere regolarmente agganciato (se non è del tipo integrale, il casco deve avere una valida protezione imbottita per il mento). Per i conduttori delle classi 60 cc. è obbligatorio l'uso del casco di tipo integrale.

a) Modifiche

Un casco non potrà essere modificato rispetto alle specifiche di costruzione salvo se conformemente alle istruzioni approvate dal costruttore e da uno degli organismi elencati alla precedente lett. a) che hanno certificato il modello in questione.

b) Caschi sprovvisti di etichetta di omologazione valida

I conduttori devono curare che il loro casco rechi la relativa etichetta di omologazione. Qualora, per qualsiasi ragione, la stessa manchi o risulti illeggibile, essi dovranno richiedere al fabbricante il suo ripristino o quantomeno l'apposizione di etichetta o marchio atto all'identificazione della marca o del modello del casco.

9.2 - Comportamenti

a) Senso di marcia

Il tracciato deve essere percorso nel senso prescritto in sede di approvazione del certificato di conformità. I conduttori che circolano anche durante le prove, nel senso contrario a quello prescritto, incorrono nel provvedimento di esclusione.

b) Taglio di percorso.

Il percorso deve essere seguito integralmente. Si incorre in un taglio di percorso quando quest'ultimo, non importa per quale motivo, non è seguito integralmente con conseguente vantaggio in termini di posizione di classifica o di riduzione della distanza prevista. I conduttori che per qualsiasi motivo violano questa disposizione, sono puniti, in relazione alla gravità della violazione, con provvedimenti che possono arrivare fino all'esclusione.

c) Fermata

Se un Kart si ferma per una qualsiasi causa, il conduttore deve:

- 1) portare immediatamente il veicolo fuori della traiettoria di corsa (ai margini della pista stessa);
- 2) sincerarsi che la pista sia libera e non sopravvengano altri conduttori prima di rimettersi in moto.

d) Spinta

La spinta per rimettere in moto il Kart fermatosi può essere autorizzata soltanto per i conduttori delle classi 60 cc. In questo caso deve essere effettuata soltanto per mezzo di persone espressamente designate all'Organizzatore e non aventi alcun rapporto con i concorrenti ed i conduttori iscritti.

e) Riparazioni

Le riparazioni con l'aiuto dei meccanici sono consentite soltanto in una zona posta completamente al di fuori del tracciato vero e proprio, in modo che il Kart in riparazione non costituisca alcun ostacolo od impedimento per i conduttori. Il personale addetto ai servizi della pista deve essere disposto sul percorso secondo le indicazioni, del Direttore di Gara.

f) Circolazione con i Kart nel paddock e nelle altre aree.

Fuori dalla pista propriamente detta, ai conduttori, ai meccanici ed agli assistenti è fatto divieto di circolare con kart, moto, scooter e altri veicoli con motori in moto. In caso di mancata osservanza della presente disposizione, i commissari sportivi devono adottare, a carico dei conduttori comunque interessati, i provvedimenti disciplinari previsti.

Art. 10 - SEGNALAZIONI

Per la sorveglianza del percorso e quindi per la sicurezza dei conduttori e per far rispettare il regolamento, si usano le seguenti bandiere di segnalazione fornite dagli Organizzatori che i conduttori hanno l'obbligo di rispettare:

a) Bandiera nazionale

La bandiera nazionale potrà essere usata sulla linea di partenza per dare la partenza delle gare.

b) Bandiera rossa

La bandiera rossa dovrà essere usata sventolata sulla linea di partenza/arrivo quando è stato deciso di fermare una seduta di prove o una gara. La bandiera rossa potrà essere utilizzata dal Direttore di Gara per la chiusura del percorso.

c) Bandiera a quadri neri e bianchi

La bandiera a quadri neri e bianchi (a scacchi) dovrà essere usata sventolata sulla linea di partenza/arrivo per segnalare la fine di una seduta di prove o di una corsa.

d) Bandiera nera

La bandiera nera dovrà essere accompagnata da un cartello visibile, riportante il numero del kart del conduttore al quale l'esposizione della bandiera nera si rivolge, che deve fermarsi la prossima volta che si avvicinerà all'entrata del parco chiuso.

e) Bandiera nera a disco arancione (di 40 cm di diametro)

La bandiera dovrà essere accompagnata da un cartello con le stesse modalità della bandiera nera e dovrà essere usata per informare il conduttore interessato che il suo kart ha delle noie meccaniche che possono

rappresentare un pericolo per lui stesso e per gli altri conduttori e che deve fermarsi nell'area riparazione al successivo passaggio. Quando i problemi meccanici saranno stati risolti, il kart potrà riprendere la corsa.

f) Bandiera nera e bianca divisa in diagonale

La bandiera dovrà essere usata per avvertire il conduttore interessato che è stato segnalato per condotta non sportiva. Dovrà perciò essere esposta con le stesse modalità della bandiera nera a disco arancione. Normalmente, la decisione di presentare le due bandiere di cui alle precedenti lettere e) ed f) spetta al Direttore di Gara. L'esposizione della bandiera di cui alla precedente lettera f) potrà essere richiesta anche dai Commissari Tecnici per l'applicazione di una sanzione sportiva.

g) Bandiera blu e rossa (doppia diagonale)

La bandiera dovrà essere usata insieme a un pannello recante il numero del kart interessato, per indicare che sta per essere doppiato o che è stato doppiato e che quindi deve rientrare ai box.

h) Bandiera gialla

La bandiera gialla costituirà un segnale di pericolo e dovrà essere esposta immediatamente prima del punto pericoloso. I sorpassi saranno vietati tra la prima bandiera gialla e la bandiera verde esposta dopo la zona dell'incidente.

i) Bandiera gialla a strisce rosse

La bandiera dovrà essere presentata immobile ai conduttori per avvertirli di un deterioramento dell'aderenza dovuta alla presenza di olio o di acqua o di altro materiale sul percorso nella zona a valle della bandiera.

j) Bandiera blu

La bandiera normalmente dovrà essere sventolata per indicare a un conduttore che sta per essere superato.

k) Bandiera bianca:

La bandiera bianca dovrà essere sventolata per indicare al conduttore che c'è un veicolo molto più lento (normalmente, autoambulanza o altro mezzo di soccorso) nella zona del percorso controllata dalla postazione di sorveglianza che espone la bandiera.

l) Bandiera verde:

La bandiera verde dovrà essere utilizzata per indicare che il percorso è libero e dovrà essere sventolata nella postazione immediatamente successiva all'ostacolo che avrà determinato la necessità di utilizzare una o più bandiera gialle. Se il Direttore di Gara lo riterrà necessario, la bandiera verde potrà anche essere usata per indicare la partenza di un giro di riscaldamento o l'inizio di una seduta di prove.

Art. 11 - ARRIVO

Ogni corsa ha termine dopo che il kart presunto al primo posto taglierà il traguardo di arrivo. A tutti gli altri kart il segnale di arrivo sarà dato al loro passaggio sulla linea del traguardo dopo che avranno compiuto il giro già iniziato al momento dell'arrivo del primo kart. Il segnale di arrivo sarà dato dal Direttore di Gara mediante l'esposizione a ciascun kart della bandiera a scacchi bianchi e neri.

Se il segnale di fine corsa è dato per errore prima che il kart di testa abbia compiuto il numero di giri previsto, la corsa sarà nondimeno considerata terminata fin dal momento in cui il segnale è stato esposto. Se il segnale di fine corsa è esposto in ritardo per inavvertenza, la classifica finale sarà stabilita secondo le posizioni reali al momento di fine corsa previsto dal Regolamento Particolare.

Se la bandiera a scacchi è, senza alcun dubbio possibile, esposta ad altro concorrente che non sia in testa, sarà considerato come l'annuncio differito di un arrivo e la classifica della corsa sarà stabilita come se la bandiera a scacchi fosse esposta al kart di testa.

Art. 12 - PARCO CHIUSO E VERIFICHE TECNICHE

Le operazioni di controllo del peso al termine delle prove ufficiali di qualificazione e delle singole gare, sono obbligatorie; immediatamente dopo il controllo del peso, i kart devono essere portati nell'apposito parco chiuso predisposto dagli Organizzatori. Per motivi di sicurezza, all'interno del parco chiuso è vietato fumare. Solo dopo la scadenza del termine per la presentazione dei reclami contro le classifiche provvisorie e, comunque, non prima che le classifiche siano divenute definitive, i kart potranno lasciare il parco chiuso, dietro espressa disposizione del Direttore di Gara. Il Direttore di Gara disporrà, a suo insindacabile giudizio, quali kart e quali particolari (sia del motore che del telaio) debbano essere verificati. I concorrenti hanno l'obbligo, sotto pena di esclusione, di sottoporre i loro kart alle verifiche tecniche sia nel corso della manifestazione che a fine corsa. La mancata presentazione dei kart al parco chiuso sarà considerata come un rifiuto di sottoporsi a verifica. Le verifiche saranno eseguite dai Commissari Tecnici alla presenza del conduttore interessato.

Il conduttore può delegare a rappresentarlo una persona di sua fiducia. A carico di conduttori, che non si presenteranno al controllo del peso o che in qualsiasi momento verranno trovati al di sotto del peso minimo prescritto, verranno adottati i seguenti provvedimenti:

- tempi ufficiali di qualificazione: annullamento del tempo ottenuto:

- batterie, finali e manche in cui si è verificata l'infrazione; retrocessione in ultima posizione.

Gli Organizzatori sono tenuti a fornire ai Commissari Tecnici una bilancia di portata adeguata munita di pesi campione. La bilancia sarà messa a disposizione dei concorrenti perché gli stessi possano verificare preventivamente il peso.

REGOLAMENTO TECNICO KARTING UISP

Art. 1 – CLASSI E CATEGORIE

I kart sono suddivisi in cinque classi di cilindrata:

- 60 cc. (età 8 – 12 anni) – Attività Propedeutica
- 100 cc. (età 14 anni compiuti) senza cambio di velocità
- 125 cc. (età 14 anni compiuti) con cambio di velocità
- 125 cc. (età 14 anni compiuti) senza cambio di velocità
- 270 cc. 4T senza cambio di velocità
- 390 cc. 4T senza cambio di velocità

Art. 2 - DISPOSIZIONI COMUNI A TUTTE LE CLASSI E CATEGORIE

2.1 - Telaio

2.2 - Assale posteriore

Deve essere monopezzo (pieno o forato) in materiale magnetico. E' ammesso un rinforzo interno in prossimità del portacorona. Sono esclusi qualsiasi tipo di giunto o snodo e qualsiasi aggiunta di materiale modifica che alteri il concetto di monopezzo dell'assale.

2.3 - Cerchi e ruote

I cerchi devono avere un diametro di 5" o massimo di 6";

Il fissaggio delle ruote deve comportare un sistema di sicurezza (dadi con coppiglia o autobloccanti, ecc.). Non sono ammessi distanziali né inserti tra il pneumatico e i bordi del cerchio e tra due semicerchi.

2.4 - Sicurezza

Oltre a quelle di cui ai paragrafi precedenti, nelle gare nazionali sono obbligatorie le seguenti ulteriori prescrizioni.

a) per evitarne la perdita, le pastiglie dei freni devono essere ancorate con un fermo di sicurezza oppure con un filo passante fra i perni di fissaggio;

b) nei freni a comando meccanico, il filo di comando deve essere realizzato con doppio filo di acciaio (due guaine distinte) o con tirante meccanico più filo di guida e deve essere fissato con almeno due morsetti ogni capocorda.

c) pedali: devono essere montati su tubi principali del telaio;

d) sistema sterzante: per evitare lo sfilamento della testina a snodo dei tiranti dello sterzo, sulla stessa deve essere montata una rosetta di diametro superiore alla testina stessa;

2.5 - Limiti di rumorosità

In tutte le manifestazioni karting UISP, i kart delle classi e categorie 60, 100 e 125 cc. devono essere muniti di un silenziatore allo scarico ed all'aspirazione.

2.6 - Carenature

In tutte le classi e categorie la superficie esterna delle carenature laterali non deve essere inferiore al piano passante per le superfici esterne delle ruote anteriori e posteriori con pneumatici slick gonfiati a pressione d'uso

2.7 – Protezione delle ruote posteriori

In tutte le classi è obbligatorio l'utilizzazione delle protezioni delle ruote posteriori, in particolare:

-le protezioni posteriori devono essere in plastica di tipo monoblocco e non devono rappresentare pericolo per la sicurezza. La struttura deve essere inoltre in plastica colata senza guarnizione di schiuma e lo spessore della parete deve essere costante affinché la sua resistenza sia uniforme;

-deve essere in tutti i momenti montata al di sotto il piano passante per l'altezza delle ruote posteriore;

-le superfici della protezione devono essere uniformi e lisce; la protezione posteriore non deve presentare tagli o buchi oltre agli originali, oltre a quelli necessari al suo fissaggio;

-l'insieme della protezione posteriore deve essere fissato ai tubi principali del telaio;

-la protezione posteriore deve poter essere montata su tutti i telai.

In ogni condizione, la protezione posteriore non deve mai superare il piano esterno delle ruote posteriori.

2.8 – Pneumatici

Sui pneumatici Rain non sono consentite ulteriori scolpiture o ritocchi rispetto alle scolpiture originali.

Sono vietati i pneumatici radiali e quelli parzialmente ricostruiti.

I pneumatici possono essere impiegati con o senza camere d'aria.

2.9 - Peso

Il peso minimo viene rilevato col Kart in ordine di marcia e conduttore in tenuta di gara a bordo, nelle condizioni in cui viene tagliato il traguardo.

L'eventuale zavorra può essere montata non importa in quale punto, purché venga fissata solidamente con almeno due viti e relativi dati o fermi di sicurezza (diametro min. 6 mm.)

Non è ammesso usare pallini di piombo come zavorra, sia in contenitori che nella struttura del telaio.

Non è ammesso zavorrare i paraurti e la tenuta di gara (tuta, casco, occhiali, guanti e scarpe).

Per controllare il peso del kart, i conduttori devono poter disporre della bilancia fino all'ora di inizio delle prove ufficiali di qualificazione della prima categoria in programma.

2.10 - Numeri dei kart

a) Ogni telaio deve essere equipaggiato di almeno due placche porta-numero che saranno montate rispettivamente nella parte anteriore e posteriore del telaio stesso.

2.11 – Carburante

Benzina senza piombo e olio per miscela.

2.12 - Accensioni

In tutte le classi e le categorie, con eccezione delle cl. 60 cc. Baby e Mini, sono ammesse le accensioni ad anticipo fisso.

Art. 3 - CLASSE 60 cc. (Attività Propedeutica)

3.1 – Telaio, ruote e pneumatici

Telaio omologato dalla CSAI o compreso nel Regolamento Tecnico di un Trofei di Marca approvato dalla CSAI, con omologazione o approvazione anche scadute.

Freni a funzionamento meccanico agente soltanto sulle ruote posteriori.

L'utilizzo di una barra posteriore anti-intrusione è obbligatorio o paraurti in plastica omologato.

3.2 – Motore

Monocilindrico, conforme al presente regolamento tecnico, omologato dalla CSAI o compreso nel Regolamento Tecnico di un Trofei di Marca approvato dalla CSAI, con omologazione o approvazione anche scadute.

3.3 - Ruote e Pneumatici

a) Pneumatici:

Slick 10 X 4.50 – 5; 11 X 5.00 -5

Rain 10 X 4.50 – 5; 11 X 5.00 -5

3.4 - Peso

Da 8 a 9 anni minimo 95 kg kart+pilota

Da 9 a 12 anni minimo 110 kg kart+pilota

3.5 – Carenature

Sono ammesse le carenatures (paraurti anteriore, spoiler anteriore porta numero, cassoni laterali, paraurti posteriore) omologate dal CNAU (con omologazione anche scaduta). I tubi che supportano le carenatures devono essere in materiale magnetico. E' vietato l'utilizzo del titanio, del magnesio e sue leghe e delle fibre nobili (kevlar, carbonio, ecc.) e, in generale, di tutti i materiali non magnetici.

Art. 4 - CLASSE 100 cc.

4.1 -Motori

Sono ammessi tutti i motori con omologazione FIA oppure compresi dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dalla CNAU con omologazione o approvazione anche scadute, monocilindrici di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), senza cambio di velocità, di cilindrata massima di 100 cc., con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

-la corsa;

-l'alesaggio;

-l'interasse di biella;

-il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

-il numero dei carburatori ed il loro diametro;

-le caratteristiche esterne del motore montato.

4.1.2 - Carburatori: sono ammessi i carburatori a farfalla ad asse centrale.

4.2 - Telai

Sono ammessi i telai con omologazione CIK/FIA oppure compreso dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dal CNAU, con omologazione o approvazione anche scadute.

Freni a funzionamento meccanico o idraulico agente sulle ruote posteriori o sulle ruote anteriori e posteriori

4.3 -Ruote e pneumatici

Slick 10 X 4.50 -5; 11 X 7.10 -5

Rain 10 X 4.20 -5; 11 X 6.00 -5

4.4 -Peso minimo

kart e pilota in assetto di corsa Kg 155

Art. 5 - CLASSE 125 cc. (con cambio di velocità)

5.1 - Motori 125 cc.

Monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante, con cambio di velocità (da 3 a 6 rapporti), omologato dalla CIK FIA oppure

compreso dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dal CNAU con omologazione o approvazione anche scadute.

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- Il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

5.2 - Telai

Sono ammessi i telai con omologazione CIK/FIA oppure compreso dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dal CNAU, con omologazione o approvazione anche scadute.

Freni a funzionamento meccanico o idraulico agente sulle ruote posteriori o sulle ruote anteriori e posteriori

5.3 - Ruote e pneumatici

Slick

10 X 4.50 -5; 10 X 4.60 -5; 11 X 7.10 -5

Rain 10 X 4.20 - 5; 10 X 4.50 -5; 11 X 6.00 -5

5.4 - Peso minimo kart e pilota in assetto di corsa

Da 8 a 9 anni 105 kg

Da 9 a 12 anni 115kg

Da 12 a 15 anni 145 kg

Da 15 a 35 anni 175 kg

Oltre 35 anni 180 kg

Art. 6 - CLASSE 125 cc. (senza cambio di velocità)

6.1 - Motori 125 cc. Monocilindrico di serie, raffreddato ad aria o ad acqua (con un solo circuito), con ammissione piston port, lamellare o valvola rotante, senza cambio di velocità, omologato dalla CIK FIA oppure compreso dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dal CNAU, con omologazione o approvazione anche scadute.

Modifiche autorizzate: tutte le modifiche al motore sono autorizzate salvo:

All'interno del motore:

- la corsa;
- l'alesaggio;
- l'interasse di biella;
- Il materiale della biella che deve restare magnetico.

All'esterno del motore:

- il numero dei carburatori ed il loro diametro;
- le caratteristiche esterne del motore montato.

6.2 - Telai

6.3 -Ruote e pneumatici

6.4 -Peso minimo kart e pilota in assetto di corsa

Sono ammessi i telai con omologazione CIK/FIA compreso dal Regolamento Tecnico di un Trofeo di Marca approvato dal CNAU, con omologazione o approvazione anche scadute.

Freni a funzionamento meccanico o idraulico agente sulle ruote posteriori o sulle ruote anteriori e posteriori

Slick 10 X 4.50 -5; 10 X 4.60 -5; 11 X 7.10 -5; 11 X 6.50 -5

Rain 10 X 4.20 -5; 11 X 6.00 -5

Da 8 a 9 anni 105 kg

Da 9 a 12 anni 115kg

Da 12 a 15 anni 145 kg

Da 15 a 35 anni 175 kg

Oltre 35 anni 180 kg

Art. 7 - CLASSE 270 e 390 cc. 4T Rental e Sport

7.1 - Telai e Motori

Sono ammessi Kart con telai e motori conformi alle disposizioni normative della direttiva Machinery 2006/42/CE e soddisfino i requisiti dei seguenti documenti di riferimento, NFS52-002, le regole tecniche e di sicurezza FFSA, e le raccomandazioni per il karting CIK-FIA.

7.2 - Peso

Obbligo peso minimo PILOTA 90 kg.

L'eventuale zavorra può essere montata SOLO negli appositi vani zavorra.

Non è ammesso usare pallini di piombo come zavorra, sia in contenitori che nella struttura del telaio.

Non è ammesso zavorrare i paraurti e la tenuta di gara, tuta, casco, occhiali, guanti e scarpe e protezioni.

REGOLAMENTO PROTOTIPI APE CROSS APE RACING

Regolamento Tecnico di sicurezza valido per tutte le categorie

SICUREZZA SCOCCA

I veicoli devono avere:

1. un **roll-bar** ben fatto e adeguatamente dimensionato; maggiori dettagli sono espressi nel paragrafo "dimensionamento roll-bar".
2. un **sedile** anatomico per auto da corsa con omologazione valida o scaduta, saldamente fissato al telaio.
3. **cinture di sicurezza** a 5 o 6 punti di ancoraggio in buone condizioni e adeguatamente fissate al telaio; sono consigliate cinture per auto da corsa con omologazione valida o scaduta.

Inoltre:

- i fondi della cabina devono essere visibilmente solidi e non arrugginiti.
- il veicolo non deve avere parti fragili, lamiere taglienti o sporgenti.
- tutti i **vetri** debbono esser sostituiti con pannelli in policarbonato o reti metalliche con maglia di larghezza massima 2x2 centimetri e filo sezione minima 1 millimetro; è vietato l'uso di plexiglass; anche il lunotto posteriore deve venire chiuso con un pannello che non sia in vetro.
- Il motore non può aspirare aria dall'abitacolo
- Vano motore e abitacolo devono essere separati
- l'**impianto frenante** dev'essere efficiente e proporzionato alle caratteristiche del veicolo; i freni di serie a tamburo possono esser sostituiti con freni a disco.
- la **forcella anteriore** deve mantenere la struttura mono-braccio e mono-ammortizzatore; sui veicoli con cabina Ape 50 è concessa la sostituzione della forcella con una più robusta (es. Ape P501).
- gli **sportelli** devono avere un sistema di chiusura che non permetta l'apertura degli stessi durante la gara e che ne garantisca l'apertura dall'esterno.
- il veicolo dev'essere munito di **parafanghi e paraspruzzi** sulle ruote posteriori in modo di limitare il sollevamento ed il lancio di terra, sassi o altri detriti sia nelle gare su terra, neve e ghiaccio ma anche su asfalto;

il parafango deve essere rigido e robusto, largo il 30% in più della larghezza del pneumatico, deve avere uno sviluppo di almeno 90°, deve avere un bordino di contenimento almeno sul lato esterno (vedi figura); i parafanghi sprovvisti di bordino devono essere di materiale non tagliente; i paraspruzzi devono essere flessibili ma non svolazzanti, larghi quanto il parafango ed arrivare ad almeno 8 cm dal suolo.

- il **serbatoio carburante** dev'essere ben fissato e posizionato lontano da fonti di calore o scariche elettriche, al riparo da urti e contatti con altri veicoli; è vietato l'uso di recipienti artigianali; sono ammessi serbatoi plastici di derivazione moto purchè commerciali o serbatoi con omologazione FIA FT3 valida o scaduta; il tappo del serbatoio deve essere munito di valvola di ritegno (come gli accessori aftermarket per cross o enduro – vedi figura). Serbatoio, serbatoio collettore, pompe e altri componenti dell'impianto di alimentazione devono stare al di fuori dell'abitacolo.

IMPIANTO ELETTRICO

- la **batteria** dev'essere ben fissata al telaio o alla carrozzeria e posizionata lontano da fonti di calore, al riparo da urti e contatti con altri veicoli; è preferibile l'uso di batterie all'acido o al gel **sigillate** o al litio; batterie all'acido non sigillate dovranno essere rinchiusi ermeticamente in un contenitore metallico e fuori dall'abitacolo; la batteria dovrà esser collegata ad uno stacca-batterie di tipo racing, che deve essere installato in posizione accessibile dall'esterno e dall'interno e segnalato con una freccia ben visibile di colore rosso, posizionato sulla sinistra anteriore parte pilota.

Tale accessorio deve spegnere il motore e tutte le parti elettriche. Sono obbligatori n 2 fanalini rossi di stop, posti in posizione laterali al lunotto posteriore, e n° 1 colore arancio o rosso, di posizione, posto in posizione centrale del lunotto posteriore. Il fanalino arancio o rosso di posizione dovrà essere acceso a richiesta del direttore di manifestazione.

Si consiglia il montaggio dei fanalini tramite staffa di gomma per evitare che con i sobbalzi abbiano a bruciarsi le lampadine. Tutti i fili elettrici e tubazioni benzina passanti per l'interno dell'abitacolo debbono essere inguainati con materiale ignifugo e separati fra di loro.

- il **posto di guida** può essere retrocesso e l'abitacolo ampliato.

- **Carreggiata massima:**

1,55 metri per la categoria L1 1,70 metri per la categoria A1 1,80 metri per le categorie A2, A3, A4

- Tutti i veicoli devono avere un **silenziatore** funzionante sullo scarico, si ricorda che certi impianti richiedono di non superare i 100 decibel.

DIMENSIONAMENTO ROLL-BAR

La cellula di sicurezza o "roll-bar cabina" può essere sia interna che esterna; deve seguire tutte le parti perimetrali della cabina stessa con particolare rinforzo all'altezza delle ginocchia; deve avere un arco a protezione della cabina che in caso di ribaltamento ne eviti lo schiacciamento. Ogni categoria deve avere le seguenti dimensioni minime:

interno cabina diametro 25 mm, spessore 2,5 mm * arco portante diametro 40 mm, spessore 2,5 mm *

Tutte le parti che compongono il roll-bar debbono essere in tubolare tondo e le saldature devono essere robuste.

*le sudette misure sono valide per telai in Ferro, materiale con il quale si è lavorato da oltre 10 anni verificandone la resistenza; eventuali telai in alluminio devono essere accompagnati da autocertificazione del costruttore.

NUMERI

I numeri devono essere monocromatici BIANCHI o NERI (in contrapposizione con il colore della tabella).

Tabelle: sono vivamente consigliate tabelle nere o bianche in contrapposizione con i numeri consentiti (tabella nera numero bianco, tabella bianca numero nero).

E' facoltà del direttore la non accettazione alla griglia di partenza qualora mancasse uno di questi requisiti fondamentali

REQUISITI PILOTI

Per poter partecipare alle gare i piloti devono aver compiuto il 14° anno di età, conseguire l'idoneità fisica (visita medico sportiva presso un Medico dello Sport) ed essere in possesso di tessera UISP per att. automobilismo licenza.

Ogni pilota deve indossare sempre alla guida del veicolo:

- tuta intera con almeno uno strato ignifugo (es. kart) con omologazione valida o scaduta.
- casco omologato e integrale
- visiera a protezione degli occhi in caso si usi la rete invece del pannello anteriore in policarbonato
- guanti automobilistici o motociclistici
- Sottocasco ignifugo con omologazione valida o scaduta
- Scarpe uso automobilistico o kart

I piloti, pena la squalifica, devono attenersi scrupolosamente alle indicazioni del direttore di gara e del personale addetto alla sicurezza; I piloti sono tenuti ad informarsi sul proprio orario di partenza e a rimanere a stretto contatto del proprio veicolo pochi minuti prima l'inizio della gara, pena l'esclusione dalla stessa. Il comportamento scorretto rilevato dal direttore di gara durante la manifestazione può comportare penalità di tempo o addirittura la squalifica. E' vietato assumere sostanze alcoliche e/o stupefacenti prima e durante la manifestazione.

ETÀ MINIMA PER OGNI CATEGORIA

L1 e A1 14 anni

A2 e A3 16 anni

A4 18 anni

Penalità: Azioni pericolose o scorrette da parte di un conducente, saranno giudicate insindacabilmente dal Direttore di Gara, che in tal senso potrebbe prendere provvedimenti disciplinari compresa la squalifica immediata. Ogni e qualsiasi azione disciplinare intrapresa da parte della Direzione Gara, non potrà essere in nessun caso impugnata con azioni legali o pretese di rimborso iscrizione/spese o quant'altro. Si ricorda quanto segue: .

-Nei box la condotta dei mezzi deve essere a passo d'uomo. –

In caso di taglio di percorso verranno assegnati 10 secondi di penalità. –

In caso di taglio parziale del circuito il conducente verrà punito con la squalifica. –

In caso di uscita dal tracciato, si deve **OBBLIGATORIAMENTE** fermarsi ed entrare in circuito dando la precedenza senza guadagnare posizioni

La responsabilità dei comportamenti intrapresi da meccanici, amici ecc., ricadono direttamente sul conducente in gara. –

Prestare attenzione alle **bandiere**:

Blu = doppiaggio : lasciare il passaggio al veicolo che segue (personale)

Nera-arancio = guasto meccanico : arresto immediato (personale)

Giallo = Pericolo : rallentare/divieto di sorpasso (generale)

Nera = Squalifica: arresto immediato (personale)

Rossa = Pericolo : arresto immediato (generale)

Divisione in categorie e limitazione

Per tipologia d'elaborazione e di motore installato i veicoli vengono divisi in 5 categorie; per costituire una categoria occorre un numero minimo di *tre* partecipanti:

L1 (motore Ape elaborazione limitata) o

A1 (motore Ape elaborazione libera) o

A2 (motore moto fino 450cc)

A3 (motore moto sopra 450cc)

A4 (motore auto)

L1 • Motore di derivazione Ape 50

- Cilindrata massima 135cc
- Gruppo termico in ghisa o alluminio
- Raffreddamento ad aria
- Aspirazione al carter
- Carburatore massimo diametro 25
- Vietato l'uso di marmitte ad espansione
- Carreggiata massima 1,55 m
- Sospensioni e freni di serie
- Differenziale senza restrizioni
- Scocca non modificata, con cassone ma secondo i criteri di sicurezza

A1 • Motore di derivazione Ape 50

- Cilindrata massima 155cc con interassi prigionieri cilindro in misura Piaggio (54 x 56 mm)
- Cilindrata massima 125cc con gruppo termico moto o kart
- Raffreddamento senza restrizioni
- Aspirazione libera (posizione e tipologia)
- Carter aftermarket di geometrie e forma simil-originale sono ammessi
- Possibilità di modifica del carter pompa
- Vietati cambi estraibili
- Differenziale senza restrizioni
- Carreggiata massima 1,70 m
- Telaio libero, secondo i criteri di sicurezza
- Sospensioni senza restrizioni
- Freni senza restrizioni

A2, A3, A4 Per le diverse categorie valgono le stesse specifiche:

- telaio e ciclistica senza restrizioni
- carreggiata massima 1,80m Resta sottointeso che devono rispettare tutti i criteri di sicurezza precedentemente menzionati.

L'organizzazione per motivi di sicurezza si riserva il diritto di non far partecipare mezzi non conformi al regolamento, a propria insindacabile discrezione, anche successivamente all'inizio della manifestazione (a titolo esemplificativo e non esaustivo la rottura o la deformazione di un roll-bar che potrebbe pregiudicare l'incolumità del pilota).

FORMAZIONE

Definizione della formazione

Per ciascuna attività, approvata dal CN, afferente la UISP SdA Motorismo sono previsti percorsi formativi da svolgersi in conformità con quanto previsto dal Regolamento Nazionale Formazione UISP.

La UISP nelle attività del Motorismo organizzate attraverso la specifica UISP SdA Motorismo, riconosce quale obiettivo primario della formazione la trasmissione di principi e comportamenti atti a perseguire il mantenimento e, se necessario, la riconduzione delle attività, a esclusivo fenomeno sportivo, in un ambito anche di carattere competitivo leale e rispettoso delle capacità e delle possibilità dei praticanti.

A tale proposito l'attività formativa organizzata con il coinvolgimento della SdA Motorismo, deve fornire ai discenti, su tutto il territorio nazionale, oltre alle indispensabili conoscenze tecniche afferenti al proprio settore (attività, disciplinare, arbitrale, etc.) anche quelle di base necessarie alla pratica ed alla diffusione dello sport per tutti.

Fermo restando le norme previste dal Regolamento Nazionale Formazione, le strutture di attività Motorismo Regionali e Territoriali dovranno dare attuazione agli indirizzi della politica di formazione nazionale.

I corsi possono essere organizzati dalla SdA nazionale, dai Comitati Territoriali e Regionali UISP.

In particolare i Settori di Attività Motorismo regionali e territoriali dovranno:

- incentivare la partecipazione annuale ai corsi di formazione, compresi quelli arbitrali

Qualifiche

1. Sono previste le seguenti qualifiche:

- *Cronometrista/segreteria*
- *Direttore/Giudice*
- *Segnalatore/Giudice percorso*
- *Tecnico educatore*
- *Verificatore impianto/Responsabile sicurezza*
- *Formatore*

Aree tematiche, programmi, ore di formazione

TABELLA DELLA FORMAZIONE								
QUALIFICHE	ETA'	Requisiti	Totale ore formazione	Unità Didattica di Base	Unità Didattica Normativa Disciplina	Unità di Apprendimento della Disciplina	Tirocinio	verifica
Cronometrista/segreteria	Min.18		min. 26 ore	10 ore	min.4 ore	min. 4 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
Segnalatore/Giudice e percorso	Min.16		min. 26 ore	10 ore	min.4 ore	min. 4 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
Direttore/Giudice	Min.18		min. 34 ore	10 ore	min.4 ore	min. 12 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
Tecnico/a, Insegnante, Educatore/Educatrice,	Min.18		min. 60 ore	10 ore	min.4 ore	min. 26 ore	20 ore	Scritto/orale/prova pratica

Allenatore/Allenatrice								
Direttore Organizzativo	Min.18		min. 26 ore	10 ore	min.4 ore	min. 4 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
Verificatore Impianto / Responsabile Sicurezza	Min.18		min. 28 ore	10 ore	min.4 ore	min. 6 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
Operatore/Operatrice Sportivo/a di base	Min. 16		min. 40	10 ore	min.4 Ore	min 26 ore	-	-
Formatore di direttore/giudice, segnalatore/giudice e percorso, direttore organizzativo, cronometrista/segreteria	Min. 18	*	min. 24	-	min. 5	min. 19	-	Scritto/orale/prova pratica
Formatore di tecnico, insegnante, educatore, allenatore, operatore sportivo di base	Min. 18	*	min. 24	-	min. 4	min. 20	-	Scritto/orale/prova pratica
Formazione del verificatore impianto/responsabile sicurezza	Min. 18	*	min. 8	-	min. 2	min. 6	-	Scritto/orale/prova pratica

CODICE ID CORSO: MOT 01

QUALIFICA: CRONOMETRISTA/SEGRETERIA

MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	2
C	Gestione Segreteria	1
D	Gestione Cronometraggio	1
	TOTALE	18

Cronometrista-segreteria: socio che consente nel proprio ambito la gestione della segreteria-cronometraggio in eventi motociclistici.

TIROCINO: 8 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 02**QUALIFICA: DIRETTORE/GIUDICE****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	4
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	8
	TOTALE	26

Direttore-Giudice: socio che consente nel proprio ambito lo svolgimento di eventi motociclistici attraverso il controllo, supervisione e operativo, nello specifico dirigere eventi competitivi.

TIROCINO: 8 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 03**QUALIFICA: SEGNALATORE/GIUDICE PERCORSO****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	1
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	2
D	Comunicazione visiva (bandiere)	1
	TOTALE	18

Segnalatore-Giudice percorso: socio che consente nel proprio ambito la comunicazione visiva ai soci praticanti l'attività.

TIROCINO: 8 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 04**QUALIFICA: TECNICO/A, INSEGNANTE, EDUCATORE/EDUCATRICE, ALLENATORE/ALLENATRICE****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	3
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	4
D	Comunicazioni interpersonali	2
E	Guida Sicura	2
F	Organizzazione Attività Didattica	2
G	Organizzazione Attività Formativa	2
H	Comunicazione visiva (bandiere)	1
I	Tecnica della Disciplina	10
	TOTALE	40

Tecnico/educatore: socio che consente l'educazione alla disciplina attraverso il controllo, la supervisione e operatività.

TIROCINO: 20 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 05**QUALIFICA: DIRETTORE ORGANIZZATIVO****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Organizzazione eventi e manifestazioni	4
	TOTALE	18

TIROCINO: 8 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 06**QUALIFICA: VERIFICATORE IMPIANTO / RESPONSABILE SICUREZZA****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	2
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	2
D	Comunicazioni interpersonali	2
	TOTALE	20

TIROCINIO: 8 ore

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 07**QUALIFICA: OPERATORE/OPERATRICE SPORTIVO/A DI BASE****MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA**

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	10
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	2
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	2
D	Comunicazioni interpersonali	2
E	Guida Sicura	4
F	Organizzazione Attività Didattica	2
G	Organizzazione Attività Formativa	2
H	Comunicazione visiva (bandiere)	2
I	Tecnica della Disciplina	10
	TOTALE	40

TIROCINO: NO

VERIFICA: NO

La verifica Scritta ed orale dove prevista, per tutte le qualifiche rilasciate dal SdA Motorismo, dovrà essere svolta entro 15 giorni dal termine del corso teorico.

Aggiornamento

Per le varie qualifiche è previsto con cadenza annuale uno specifico corso di aggiornamento.

L'ingiustificata assenza per due anni consecutivi ai Corsi di aggiornamento considerati obbligatori e motivo di cancellazione dall'Albo.

Formatori/Docenti – caratteristiche e competenze

Riguardo le aree tematiche e i programmi formativi sono previste le seguenti qualifiche di formatori/docenti:

- Formatore di direttore/giudice, segnalatore/giudice percorso, direttore organizzativo, cronometrista/segreteria
- Formatore di tecnico/a, insegnante, educatore/educatrice, allenatore/allenatrice, operatore/operatrice sportivo/a di base
- Formatore del verificatore impianto/responsabile sicurezza

CODICE ID CORSO: MOT 08**QUALIFICA: FORMATORE DI DIRETTORE/GIUDICE, SEGNALATORE/GIUDICE DI PERCORSO, DIRETTORE ORGANIZZATIVO, CRONOMETRISTA-SEGRETARIA**

MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
A	Normativa della disciplina	2
B	Responsabilità civili, penali e normative	3
C	Metodologia didattica	4
D	Organizzazione Attività Formativa	2
E	Valorizzazione competenze e risorse umane, comunicazioni interpersonali	3
F	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	2
G	Comunicazione e comportamento sul campo di gara	4
H	Organizzazione eventi e manifestazioni	2
I	Modulo specifico di Settore o di Area Tecnica MOTO e AUTO	2
	TOTALE	24

- VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 09**QUALIFICA: FORMATORE DI TECNICO/A, INSEGNANTE, EDUCATORE/EDUCATRICE, ALLENATORE/ALLENATRICE, OPERATORE/OPERATRICE SPORTIVO/A DI BASE**

MODULI E MATERIE COMUNI OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
A	Normativa della disciplina	2
B	Responsabilità civili, penali e normative	2
C	Metodologia didattica	4
D	Organizzazione Attività Formativa	4
E	Valorizzazione competenze e risorse umane, comunicazioni interpersonali	2
F	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	2
G	Guida Sicura	2
H	Modulo specifico di Settore o di Area Tecnica AUTO e MOTO	6
	TOTALE	24

- VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

CODICE ID CORSO: MOT 10**QUALIFICA: FORMATORE DI VERIFICATORE IMPIANTO/RESPONSABILE SICUREZZA**

MODULI E MATERIE COMUNI OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
A	Normativa della disciplina	1
B	Responsabilità civili, penali e normative	1
C	Organizzazione Attività Formativa	1
D	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	1
E	Metodologia svolgimento tirocini	1
F	Verifica Conformità - differenze tra le varie tipologie di impianti/tracciati	2
G	Modulo specifico di Settore o di Area Tecnica AUTO e MOTO	1
	TOTALE	8

- VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

* I requisiti minimi per accedere al Corso di Abilitazione a Formatore/Formatrice sono:

- a) diploma di scuola media superiore;
- b) aver frequentato e superato corsi di formazione da Dirigenti, Tecnici, Insegnanti, Educatori, Educatrici, Allenatori, Allenatrici, Animatori, Animatrici, Giudici, Arbitri e similari UISP per la disciplina per la quale è richiesta l'abilitazione a formatore;
- c) esperienza triennale nell'arco dei precedenti 5 anni in UISP nella disciplina per la quale è richiesta l'abilitazione a Formatore/Formatrice con qualifiche valutabili previa visione curriculum e colloquio tecnico/prova pratica.

Per i corsi FORMATORI si dovranno utilizzare:

1. FORMATORI INTERNI. Per i moduli e le materie SPECIFICHE inserite nel programma didattico del corso possono essere utilizzati solo Docenti o tecnici formati dal SdA Motorismo Nazionale;
2. FORMATORI ESTERNI. Per i moduli e le materie COMUNI (Responsabilità civili, penali e Normative; Sicurezza sul luogo di svolgimento attività) inserite nel programma didattico del corso possono essere utilizzati Docenti, Tecnici o Dirigenti esterni non sottoposti all'approvazione del SdA Motorismo Nazionale, per i quali non è richiesta la frequenza delle UDB.

Riconoscimento Formativo

Nel caso in cui il/la candidato/a alla qualifica sia diplomato/a ISEF, laureato/a in Scienze Motorie (o titoli equipollenti), diplomato/a presso una Scuola Secondaria di 2° grado ad indirizzo sportivo o abbia una qualifica FSN/DSA (in convenzione) l'unità di apprendimento della disciplina viene modificato.

Albo dei Formatori e dei Tecnici, Educatori, Operatori, Allenatori, Giudici, Arbitri, etc

Nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Nazionale Formazione è istituito, gestito dall'UISP Nazionale e pubblicato sul sito internet, l'Albo Nazionale Formazione UISP, elemento di riconoscimento della qualifica formativa e dell'aggiornamento delle qualifiche.

L'Albo Formazione è suddiviso anche per ciascuna SdA nelle seguenti sezioni:

- a. Operatore/Operatrice Sportivo/a
- b. Tecnico/a, Insegnante, Educatore/Educatrice, Allenatore/Allenatrice, Animatore/Animatrice;
- c. Giudice, Arbitro, Cronometrista e figure similari;
- d. Dirigente;
- e. Formatore/Formatrice.

L'inserimento e la conseguente permanenza nell'Albo Nazionale Formazione UISP riguarda le figure sopraindicate che hanno superato i Corsi di Formazione precedenti purché in regola:

- a. con il tesseramento UISP Dirigente/Tecnico;
- b. con quanto previsto dal presente regolamento;
- c. con i successivi corsi di aggiornamento;
- d. con il pagamento di eventuali quote economiche.

Ai fini del rilascio dello specifico Attestato di qualifica e dell'iscrizione all'Albo Nazionale Formazione UISP è necessario aver svolto la parte relativa alle UDB - Unità Didattiche di Base - organizzate dai Comitati Regionali e/o Territoriali.

NORMA TRANSITORIA

Il Presente Regolamento Tecnico Nazionale annulla e sostituisce i regolamenti in materia precedentemente in vigore.