



**Regolamenti tecnico sportivi per la pratica sportiva delle categorie
Skateboard Downhill, Street Luge e Classic Luge
previste dalla disciplina sportiva Speed Down – Gravity Speed (*);**

(*) Speed Down – Gravity Speed è una disciplina sportiva identificata dal Centro Sportivo Italiano (C.S.I.) e descritta come attività che comprende tutti gli sport che sfruttano per la loro competizione la sola spinta gravitazionale senza nessun tipo di propulsione.

Di seguito sono prese in considerazione le seguenti argomentazioni:

- **Norme tecnico costruttive** che regolamentano il Skateboard Downhill
- **Norme tecnico costruttive** che regolamentano lo Street Luge
- **Norme tecnico costruttive** che regolamentano il Classic Luge
- **Norme disciplinari**, comuni a Skateboard Downhill, Street Luge e Classic Luge, che regolamentano lo svolgimento di manifestazioni competitive e non competitive (eventi dimostrativi autorizzati).



Parte prima – Le Categorie

A.1 - SKATEBOARD DOWNHILL

Categoria identificata anche con il nome Longboard, Longboard DH, o con acronimi come Sk8 DH

Norme tecniche.

A.2 - Per praticare questa disciplina i concorrenti sono tenuti a condurre il mezzo in posizione eretta (stand up), con lecite variazioni dovute al mantenimento dell'equilibrio ed alla conduzione in curva; il controllo del "veicolo" deve avvenire con almeno un piede in appoggio sulla "tavola"; porsi in posizione supina o seduta, con arti inferiori in avanti, è ammesso (auspicato) per situazioni ove serva attuare una frenata critica e d'emergenza; è vietata qualsiasi posizione prona o supina con testa in avanti.

A.3 - Gli elementi che compongono un Skateboard DH sono:

- Struttura portante, altresì identificata come "tavola" o "deck"
- Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come "truck"
- Ruote e suoi accessori.

A.3.A - La struttura portante deve essere strutturalmente sana e non avere spigoli vivi o parti taglienti; Può avere qualsiasi forma ed essere composta da qualsiasi materiale entro i limiti dimensionali in seguito descritti.

A.3.B – Il mezzo completamente assemblato non deve superare i 7 Kg.

A.3.C – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la lunghezza di 140 cm.

A.3.D – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la larghezza di 30,5 cm.

A.3.E – Il sistema di sterzo (Truck) può essere in commercio o personalizzato e fissato alla struttura in soli 2 elementi (4 ruote).





A.3.F – Le ruote dovranno essere in commercio e con un diametro massimo di 130 mm.

A.3.G – I cuscinetti delle ruote dovranno corrispondere allo standard costruttivo identificato dal codice SKF 608 e non si pongono limiti per i materiali che lo compongono.

A.3.H – Sono vietate zavorre applicate alla struttura o inserite negli indumenti del conducente; Non sono considerate zavorre quegli elementi atti al riferimento per la posizione del piede in guida.

A.3.I – Non sono ammessi freni meccanici; Il conducente dovrà preventivamente dimostrare di saper utilizzare le classiche operazioni di frenata previste dalla pratica Skateboard DH: footbrake (utilizzo della suola gommata di una scarpa) o Slide (messa di traverso del mezzo).

B.1 - STREET LUGE

(slitta da strada). Norme Tecniche

B.2 - I conducenti devono avere una posizione di guida supina o seduta, con piedi avanti.

B.3 - Gli elementi che compongono uno Streetluge sono:

- Struttura portante, altresì identificata come “slitta”
- Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come “truck”
- Ruote e suoi accessori.

B.3.A – La struttura portante dovrà risultare sana e ben assemblata, avere componenti rigidi adeguatamente fissati tra loro; è consentito l’uso di qualsiasi materiale per la costruzione e non vi sono vincoli alla forma e sagoma pur restando nei limiti dimensionali in seguito descritti; sono vietati profili taglienti ed alla parte anteriore e posteriore (nelle due zone più estreme) dovranno essere posizionati degli elementi “ammortizzanti” in gomma morbida (bumpers) per uno spessore di almeno 4 cm (spessore solito all’ammortamento) x 3 cm (altezza) x 8 cm (larghezza); sono dispensati dall’adozione dei bumpers i mezzi dal peso inferiore ai 6,5 Kg. e privi di profili taglienti; La struttura dovrà permettere lo “sbalzo” per gli arti inferiori del conducente ed essere libera e priva di sporgenze ed impedimenti tra le gambe del conducente ad ostacolare l’azione di frenata; Un ispettore di gara delegato sarà giudice finale della legalità del mezzo e potrà rilasciare una targhetta di idoneità da esporre sul mezzo.

B.3.B – il peso complessivo del mezzo assemblato non deve superare i 25 Kg.

B.3.C – la lunghezza dello streetluge assemblato deve essere compresa tra i 120 cm (misura minima) e i 300 cm (misura massima)

B.3.D – la larghezza massima del mezzo assemblato non deve superare i 61 cm.

B.3.E – lo Streetluge può montare fino a 4 componenti per il sistema di sterzo (Trucks); essi possono essere in commercio o personalizzati

B.3.F – Le ruote (minimo 4, massimo 8) dovranno essere in commercio e con un diametro massimo di 130 mm.

B.3.G – I cuscinetti non hanno alcuna restrizione d’impiego





B.3.H – sono ammesse appendici non identificate al ruolo di struttura portante (es.: poggiatesta, carenature, zavorre) adeguatamente fissate; non sono ammesse zavorre inserite tra gli indumenti del conducente.

B.3.I – non sono ammessi freni meccanici; la frenata deve avvenire a mezzo di rivestimento gommoso posto sotto entrambe le scarpe del conducente.

C.1 - CLASSIC LUGE

Categoria identificata anche col nome Buttboard. Norme tecniche

C.2 - I conducenti devono avere una posizione di guida supina o seduta con piedi avanti

C.3 - Gli elementi che compongono il Classic Luge sono:

- Struttura portante, altresì identificata come “tavola” o “deck”
- Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come “truck”
- Ruote e suoi accessori.

C.3.A – La struttura portante deve essere esclusivamente realizzata in legno lamellare; sono ammesse sagomature, ma la struttura dovrà risultare come un “unico pezzo” ed entro i limiti dimensionali di seguito descritti. Non sono ammessi supporti aerodinamici al fondo. Sono ammessi dei listelli ben fissati al fondo, previsti come rinforzi o come elementi di ancoraggio per le mani.

C.3.B – Il mezzo completamente assemblato non deve superare i 6,5 Kg.

C.3.C – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la lunghezza di 125 cm.

C.3.D – il mezzo completamente assemblato non deve superare i 30.5 cm di larghezza.

C.3.E – il Classic Luge deve avere un assetto con un'altezza minima da terra di 8 cm., misurata in periferia. (Ogni zona possibile ove possa avvenire l'ancoraggio delle mani.)

C.3.F - Il sistema di sterzo (Truck) deve essere in commercio e fissato alla struttura in soli 2 elementi.

C.3.G – Le ruote devono essere solamente 4, in commercio e di diametro massimo di 70 mm.

C.3.H – I cuscinetti utilizzati devono avere come riferimento standard le caratteristiche dimensionali riferite al codice SKF 608

C.3.I – Non sono ammesse zavorre, ne fissate alla struttura, ne inserite tra gli indumenti del conducente.

C.3.L – Non sono ammessi freni meccanici; la frenata deve avvenire a mezzo di rivestimento gommoso posto sotto entrambe le scarpe del conducente.

(N.B. la definizione “in commercio” si intende che il particolare sia stato ceduto ad almeno 24 persone esterne all'azienda.)





Parte seconda - la PRATICA AGONISTICA

D.1 - ABBIGLIAMENTO:

D.1.A – *Casco*. Il conducente dovrà indossare un casco protettivo definito “integrale” (provvisto di mentoniera) e dovrà avere una visiera o si dovranno adottare degli occhiali protettivi (es.: maschere tipo sci o motocross); il casco dovrà essere conforme alle certificazioni previste per gli standard dedicati allo skateboard, sono raccomandati caschi che riportano omologa ASTM F 1492 o ASTM F 1952 o CE 1078 o CPSC o Snell N94 o superiore; il casco non dovrà avere difetti alla cinghia di fissaggio ed essere ben allacciato.

D.1.B – *Guanti*. I guanti dovranno essere completamente protettivi per le mani e non dovranno presentare imperfezioni (buchi, scuciture)

D.1.C – *Abbigliamento*. Il conducente dovrà indossare una tuta in pelle (stile motociclistico); la tuta dovrà essere del modello in “pezzo unico” oppure in 2 pezzi, ma, sia la parte superiore (giacca) che la parte inferiore (pantaloni), dovranno poter essere ben uniti tra loro durante la pratica sportiva; la tuta dovrà essere interamente protettiva del corpo del conducente (niente lacerazioni della pelle a rendere inefficace la protezione); sono ammesse riparazioni (es.: toppe in pelle) ben fissate.

D.1.D – *Scarpe*. Le calzature dovranno essere ben calzate ed allacciate. Sono da preferire calzature specifiche da Skate eventualmente con aggiunta di presidi appropriati per meglio proteggere le caviglie.

D.1.E – *Accessori*. È consentito l'uso supplementare di elementi protettivi esterni quali:

- gomitiere;
- ginocchiere;
- “saponette” anti abrasione.

D.1.F - *Numero di gara*: le locazioni possibili per esporre un numero di gara può essere per mezzo di pettorina o targa adesiva sul casco; è auspicabile sempre seguire scrupolosamente le istruzioni dettate o messe a disposizione dalle organizzazioni preposte.

D.2 - Categorie specifiche:

Ove la partecipazione lo consenta e la “logistica” dell’organizzazione lo preveda (considerazioni sul numeri degli iscritti e composizione premi disponibili), alla naturale distinzione per le categorie degli specifici mezzi, potranno essere considerate ulteriori categorie maschili e femminili a loro volta diversificate in:

- Senior (età pari o superiore al 18° anno di età);
- Junior II (età compresa tra il 14° ed il 17° anno di età);
- Junior I (età compresa tra l’8° e il 13° anno di età).

L’Anno di Età viene considerato alla situazione anagrafica dell’atleta all’1 gennaio dell’anno corrente e tale classificazione a valenza sino al 31 dicembre dell’anno in corso.





E.1 - SVOLGIMENTO GARA

Di seguito viene descritta la pratica agonistica basata su più attività pratiche e suddivise per uno svolgimento in più giornate in relazione ai permessi ottenuti ed alla affluenza di concorrenti.

Ove sia possibile le fasi di una competizione si riassumono in tre attività:

- Ricognizione (Warm Up),
- Discesa individuale cronometrata,
- Confronto diretto (Match Race).

E.2 - Warm up:

E.2.A - È obbligatorio dover effettuare almeno una discesa considerata ricognitiva per l'assunzione del rischio sportivo (senza un'avvenuta discesa ricognitiva nessun atleta potrà proseguire nella competizione).

E.2.B - La fase di Warm Up potrà prevedere ulteriori discese ricognitive che dovranno essere comunque dichiarate anticipatamente e non avranno peso sulla classifica finale e saranno facoltative.

E.2.C - Durante il Warm Up sono possibili discese sino a 6 concorrenti per volta. La gestione di questa fase è a completa discrezione e sotto la responsabilità del Direttore di Gara in relazione all'ampiezza della carreggiata e lo stato del fondo stradale (il DdG può riservarsi di far scendere i conducenti anche solo uno per volta).

E.3 - Discesa Individuale Cronometrata:

E.3.A – La rilevazione di un tempo cronometrico individuale è raccomandato e può essere utilizzato per stilare una classifica ufficiale ove non sia successivamente possibile praticare la fase di “Match Race”. Servirà comunque a stabilire una griglia di abbinamento per la fase a match race e diventerà determinante in caso di mancata conclusione della gara per cause di forza maggiore.

(In apposita appendice [+] viene descritta la regolamentazione di sospensioni e conclusioni anticipate della gara.)

E.3.B – Può verificarsi che la successiva fase di Match Race debba essere negata dal Direttore di Gara, avendo evidenziato (sentito anche il parere dell'IDG e dei concorrenti) imprevisti elementi di pericolosità. Se a seguito di inconvenienti si decida di considerare una classifica solamente in base ai riscontri cronometrici individuali, è auspicabile l'effettuazione di almeno 3 manche con somma dei tempi delle 2 prove migliori realizzate (esclusione della peggiore). Verrà comunque costruita una classifica anche a seguito di una sola manche.

E.4 - Match race:

E.4.A - In base al numero di iscritti, ma soprattutto in base alle condizioni del tracciato, saranno possibili gare a confronto diretto dei conducenti sino al massimo di 6 atleti per volta.

E.4.B - Verrà delegato un ispettore di gara o rappresentante ufficiale a formare un tabellone che ordinerà le batterie di partenza, a seguito dei confronti diretti (Match race) verranno stabilite delle eliminazioni (stile competizione nel nuoto o gare di velocità nell'atletica) sino ad arrivare a effettuare le varie finali di merito e comporre una classifica.





E.4.C - Il numero delle discese (Run) da effettuare per la composizione del podio è variabile (es.: 16 partecipanti e match race con 2 atleti = 4 Run con qualificazione del primo classificato.) (es.: 16 partecipanti e match race con 4 atleti = 3 Run con qualificazione dei primi due classificati.)

F.1 - **Ispettore di gara delegato (IDG):**

- Un ispettore di gara predisposto, avrà modo di sanzionare eventuali scorrettezze sportive (intenzionali o per eccesso agonistico) che rechino danno o svantaggio al concorrente avversario.
- Le sanzioni partono dal minimo dell'ammonizione seguita dall'ammonizione con diffida e poi dall'esclusione dalla manche in corso fino all'esclusione dall'intera manifestazione. Per gare inserite in particolari circuiti o campionati prevarranno le norme specifiche inserite negli appositi regolamenti sportivi.
- L'Ispettore di gara potrà concordare con il direttore di Gara il ripetersi di prove sportivamente falsate.

G.1 - **Variazioni al tracciato:**

Il Direttore di Gara, pur nel rispetto della filosofia "Gravity Speed", avrà facoltà di predisporre modifiche alla linearità del tracciato, inserendo elementi atti alla riduzione della velocità; Potranno essere messi sul percorso dei "coni" in plastica leggera per disegnare una variazione della traiettoria sullo stile di una prova di slalom. È proibito posizionare sul percorso ostacoli per la variazione del percorso (Chicane) la cui natura crei elevata opposizione all'impatto (pneumatici, transenne, barriere con acqua, ecc. . . .)

H.1 – **Primo soccorso:**

L'Organizzatore dovrà predisporre un'adeguata copertura sanitaria di primo soccorso con personale qualificato.

Parte Terza - la PRATICA NON AGONISTICA

H.1 - I concorrenti di Skateboard DH, Streetluge e Classic luge sono soggetti ad attenersi alle norme previste dalla pratica agonistica per quel che riguarda le protezioni personali anche presenziando a manifestazioni identificate come Non Competitive e/o dimostrative (Free style)

H.2 - Concessioni particolari:

H.2 - Concessioni particolari:

al partecipante è concesso rinunciare ad una tuta in pelle (stile motociclistico) optando per indumenti comuni abbinati però ad elementi protettivi (come ginocchiere e gomitiere), il casco potrà essere non integrale, ma comunque idoneo e che faccia riferimento all'utilizzo dell'attività skateboard e pattinaggio, se sussiste la presenza delle seguenti condizioni:

- a) una pendenza media del tracciato non superiore al 10%
- b) la predisposizione ad un tracciato ove non si abbia ad avere una eccessiva velocità di percorrenza non superiore ai 50Km/h) e la presenza di adeguate protezioni sul percorso.

Queste considerazioni dovranno essere valutate preventivamente dall'organizzatore.





Appendice per regolamentare un'interruzione gara

Successivamente si elencano le norme che dovranno essere accettate incondizionatamente da tutti i praticanti delle categorie Street Luge, Classic Luge, Longboard.

Art. 1) **Il Direttore di Gara (DdG)**

- a) Il regolare svolgimento delle fasi di gara può essere temporaneamente sospeso, o definitivamente annullato dal Direttore di Gara.
- b) Il DdG ha responsabilità civile e penale sullo svolgimento della manifestazione. Le sue decisioni possono principalmente derivare da fattori di sicurezza (tra cui anche la variante meteorologica) o dall'impossibilità di onorare gli obblighi assunti (es.: tempo massimo di concessione delle autorizzazioni alla chiusura della strada),
- c) Di norma, ogni decisione del DdG, è intesa e rivolta a tutte le categorie partecipanti.

Art. 2) **Ispettore di Gara (IDG)**

- a) L'Ispettore di Gara ha il compito di esclusivo compito di far rispettare le regole previste dai partecipanti alla manifestazione e dovrà fornire consulenza al Direttore di Gara.
- b) L'IDG ha diritto di ultima parola nelle decisioni che riguardano la cronologia delle partenze nelle batterie match race.
- c) L'ordine delle batterie finali verrà stilato in modo che dapprima si effettuino le manche meno importanti e per ultima la batteria che determini la conformazione del podio.
- d) L'IDG ha la facoltà di mutare l'ordine cronologico delle partenze, sentito il parere dei concorrenti ma comunque anche unilateralmente, soprattutto in caso di condizioni meteo mutabili, preferendo e privilegiando le batterie che comportano posizioni da podio o di rilievo su altre che determinano piazzamenti meno importanti.

Art. 3) **Le categorie**

- a) Le manche o Run di una categoria si intendono concluse quando tutti i concorrenti ad essa iscritti sono partiti ed arrivati salvo i ritiri tecnici o le squalifiche. Se anche solo un concorrente non ha potuto partecipare e concludere la prova per cause a lui non attribuibili la Run non si ritiene regolarmente conclusa ed i tempi eventualmente registrati o i piazzamenti d'arrivo delle altre batterie della stessa Run non dovranno essere tenuti in alcun conto. Eventuali mancanze andranno immediatamente sanate altrimenti la gara non potrà proseguire e sulla stessa si porrà l'arbitrio del Giudice Sportivo competente.
- b) L'IDG ha la facoltà di porre in ripetizione una batteria od una singola discesa non regolarmente conclusa.
- c) In caso di maltempo o percorso palesemente mutato per cause di forza maggiore, l'IDG ha la facoltà, sentito il parere dei piloti ma comunque anche in forma unilaterale, di:
 - Decidere sulla sospensione a tempo determinato della manifestazione che potrà riprendere con lo stesso programma se il tempo rimanente è compatibile con i permessi concessi e con la visibilità;





- Decidere sulla sospensione a tempo determinato della manifestazione che potrà riprendere con programma ridotto o modificato se non fossero attuabili i presupposti del comma precedente;
 - Decidere la conclusione anticipata della manifestazione se il “buon senso” facesse presagire la mancanza di tutti i presupposti sportivi per la prosecuzione in tempi accettabili. In tal caso verranno applicati i principi di cui alla successiva lettera (d).
- e) In seguito ad una conclusione anticipata di gara, la classifica sarà considerata sulla base delle qualificazioni ottenute nelle batterie di Run regolarmente concluse, salvo quanto stabilito al comma (f). Concorrenti tra loro a pari merito verranno classificati sulla base dei tempi ottenuti nelle discese cronometrate, se esistenti, altrimenti ogni valutazione verrà posta all’arbitrio del Giudice Sportivo competente.
- f) Prima di passare alla Run successiva deve essersi regolarmente conclusa (art.3.comma a) quella precedente.
- g) Solo in caso di ultima Run disputata a “match race” verranno considerate le batterie regolarmente concluse ed i relativi piazzamenti mentre le batterie non concluse per cause di forza maggiore produrranno “pari merito”.
- h) Se un concorrente decidesse di non più proseguire la gara o non si presentasse alla partenza di una Run la sua classifica assumerà, di conseguenza, un piazzamento finale successivo rispetto a coloro che la Run l’hanno disputata. Concorrenti tra loro a pari merito verranno classificati sulla base dei tempi ottenuti nelle discese cronometrate, se esistenti, altrimenti ogni valutazione verrà posta all’arbitrio del Giudice Sportivo competente.
- i) Viene concessa la possibilità di sostituire la griglia ottenuta dai tempi di percorrenza della discesa individuale cronometrata con quella ottenuta da sorteggio prioritario. Resta inteso che le risultanze di questo sorteggio hanno valore paritetico a quelle prodotte dai tempi cronometrati. Tale possibilità deve intendersi come “ultima ratio” da adottare in caso di impossibilità palese di produrre una regolare discesa individuale cronometrata sia per mancanza di tempo che per mancanza di cronometristi ufficiali.

Parte Finale

Tale normativa entra in vigore da gennaio 2013 e verrà rivalutata, sentiti tutti gli attori, già al termine della prima stagione sportiva.

