

Motociclismo



ELABORAZIONE GRAFICA SDA MOTOCICLISMO UISP

STRUTTURE DI ATTIVITÀ

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

Approvato dalla DN – agg. al 30 agosto 2018

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 1 – Scopi e Finalità

1. *L'UISP è l'Associazione di tutte le persone e soggetti collettivi, a partire dalle associazioni sportive, che vogliono essere protagoniste del fenomeno sportivo attraverso la pratica diretta, competitiva e non, la partecipazione alle esperienze associative e formative, l'organizzazione di eventi.*
2. *L'UISP è un'Associazione nazionale che realizza scopi e finalità anche attraverso le proprie articolazioni territoriali, denominate Comitati.*
3. *L'UISP 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 e la sostenibilità ambientale, i valori di dignità umana, di non violenza e solidarietà tra le persone e tra i popoli e coopera con quanti condividono questi principi.*
4. *L'UISP 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;*
 - c. *la funzione educativa dello sport sia nella crescita individuale che nella collettività;*
 - d. *stili di vita attivi incentrati sul movimento;*
 - e. *la cooperazione, anche nella sua forma decentrata, lo sviluppo e la solidarietà internazionale;*
 - f. *la cultura della condivisione delle scelte in un contesto comunitario che educi ai principi di partecipazione, corresponsabilità, non violenza e sostenibilità;*
 - g. *la cultura della legalità per la lotta contro le mafie e ogni forma di criminalità;*
 - h. *la valorizzazione dei beni culturali, monumentali e artistici.*
5. *L'UISP non persegue fini di lucro diretto o indiretto in conformità con quanto previsto dalle normative vigenti ed è retta da norme statutarie/regolamentari ispirate al principio di partecipazione all'attività sociale da parte di chiunque e in condizioni di uguaglianza e pari opportunità.*
6. *L'UISP promuove e realizza attività d'interesse generale, anche mediante la produzione e lo scambio di beni e servizi di utilità sociale, secondo principi mutualistici e solidaristici, in attuazione del principio di sussidiarietà*

Statuto - Articolo 2 – Attività Esercitabili

1. *L'attività sportiva della UISP è di natura dilettantistica ed è retta dalle norme statali che la disciplinano, l'UISP promuove lo sviluppo associativo e organizza attività multidisciplinari quali:*
 - a) *attività motorie – sportive, come educazione permanente per tutte le età, di carattere:*
 - 1) *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;*
 - 2) *attività non agonistica, attività ludico-motorie e di avviamento alla pratica sportiva;*
 - 3) *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;*
 - b) *attività formative dirette ai tecnici, agli educatori ed agli operatori sportivi e/o ad altre figure similari. 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;*
 - c) *attività di solidarietà sociale quali, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, interventi a sostegno delle persone fragili, di tutte le forme di disagio, di sostegno alla genitorialità;*
 - d) *attività strumentali a favorire la socializzazione e la crescita dei soci e della collettività quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, attività di tempo libero e turistiche, culturali, artistiche, ludiche, sociali, di protezione civile, di tutela ambientale, di servizio alla persona, di gestione e costruzione impianti, informazione ed editoria, organizzazione di eventi;*

- e) attività di ricerca 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;
2. L'UISP può svolgere anche attività di natura economica e strumentale al perseguimento delle finalità istituzionali, ivi incluse operazioni mobiliari ed immobiliari ritenute utili per il conseguimento dell'oggetto sociale, prestare fidejussioni e garanzie reali nei confronti di ogni livello associativo UISP, dei soggetti affiliati e delle società partecipate nel rispetto delle norme di legge.
 3. E' compito del Consiglio Nazionale approvare atti di indirizzo sulle attività.

Strutture di Attività

Statuto - Articolo 20 – Le Strutture di Attività

1. Le strutture 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 organismi 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 delle strutture di attività previo consultazione, da effettuarsi nell'assemblea delle affiliate per il livello territoriale, e con le Strutture 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 strutture di attività con competenza interterritoriale. Non può essere nominato nel ruolo di Responsabile di struttura di attività Nazionale, Regionale, Territoriale, chi sia stato incaricato per due mandati consecutivi.
5. Ogni struttura di attività deve dotarsi di un proprio Regolamento Tecnico Nazionale coerente con i principi dell'Associazione. Tale Regolamento deve essere approvato dal Consiglio Nazionale UISP.
6. Ogni struttura di attività provvede ad istituire 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 Nazionale di attività.
8. Le strutture di attività non hanno autonomia finanziaria e patrimoniale né rappresentanza legale e giudiziale.

Regolamento Nazionale - Articolo 57

1. Il Consiglio Nazionale su proposta della Direzione Nazionale con specifica delibera istituisce le Strutture di Attività e stabilisce le specifiche attività sportive di competenza di ciascuna di esse; nel rispetto dell'insediamento associativo, in seguito, i Consigli Territoriali, Regionali ciascuno per le proprie competenze, provvedono ad attivare le Strutture 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 i Settori Nazionali Tesseramento e Organizzazione, eseguire l'istruttoria e dare un parere, alla Direzione 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 delle proprie Strutture di Attività previa consultazione, da effettuarsi nell'assemblea delle affiliate per il livello territoriale, e con le Strutture di Attività del livello inferiore per il livello regionale e nazionale.
4. Le Assemblee delle Strutture di Attività dovranno svolgersi entro 90 giorni dallo svolgimento del Congresso del rispettivo livello e convocate dal/dalla Presidente almeno 15 giorni prima del loro svolgimento e saranno rivolte, a livello territoriale, a tutte le affiliate che hanno tesserati iscritti all'attività afferente la Struttura di Attività da nominare.
5. Alle Assemblee consultive territoriali partecipa per ciascuna affiliata un/una proprio/a rappresentante, a quelle Regionali e Nazionali il/la responsabile delle Strutture di Attività del livello inferiore.
6. Le Strutture di Attività possono essere composte da un numero di componenti compreso tra un minimo di 3 ed un massimo di 20 a seconda dell'insediamento associativo.
7. I/le Componenti e i/le responsabili delle Strutture 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 delle Strutture di Attività a ogni livello sono assunte a maggioranza semplice e sono valide indipendentemente dal numero dei/delle presenti.
9. Delle riunioni delle Strutture di Attività dovrà essere redatto verbale su un apposito registro. Tale verbale deve essere trasmesso tempestivamente alla Direzione UISP del competente livello.

10. La convocazione delle riunioni delle Strutture 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 Direzione UISP del livello competente che potrà essere presente alla riunione, attraverso un/una proprio/a rappresentante.
11. Le Strutture di Attività non hanno autonomia finanziaria e patrimoniale né rappresentanza legale e giudiziale.
12. Per il coordinamento delle Strutture di Attività il/la Presidente può proporre al Consiglio la nomina di un Coordinatore/Coordinatrice.

Regolamento Nazionale - Articolo 58 – Regolamenti Tecnici Strutture di Attività

1. Ogni Struttura di Attività deve dotarsi di un proprio Regolamento Tecnico Nazionale coerente con i principi dell'Associazione composto: dalla Carta dei principi (eventuale), dal Regolamento Organico, dal Regolamento Attività, dal Regolamento Disciplinare, Formazione e dai Regolamenti di gioco/disciplina per ciascuna attività. Tali Regolamenti dovranno essere approvati dal Consiglio Nazionale.
2. Le Strutture di Attività propongono alla Direzione del rispettivo livello: 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 59 - 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'art.2 dello Statuto devono svolgersi con l'impiego di educatori, educatrici, tecnici, insegnanti, operatori, operatrici, formati secondo la normativa di cui all'articolo precedente.

Regolamento Nazionale - Articolo 13 – I Regolamenti

1. Il Consiglio Nazionale al fine di dare piena attuazione e disciplinare le previsioni statutarie e regolamentari approva:
 - a) Il Regolamento di comunicazione e di identità visiva UISP;
 - b) Il Regolamento Formazione UISP;
 - c) Il Regolamento Amministrativo Gestionale UISP.

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 Struttura di Attività Nazionale;
- m) Disposizioni delle Strutture di Attività Regionali;
- n) Disposizioni delle Strutture 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 sacrificano 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'UIISP 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 UIISP 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 delle Strutture di Attività dovranno essere improntati a criteri di reciproca collaborazione e imparzialità. Ogni Settore della Struttura 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 della Struttura di Attività (di seguito denominata anche UIISP SdA Motociclismo) dei suoi Componenti e dell'Organigramma della stessa, dei compiti e delle forme d'esercizio di questi ultimi.

Organizzazione

La UIISP organizza attività di motociclismo attraverso la specifica Struttura di Attività, secondo la seguente articolazione: territoriale, regionale e nazionale.

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

Funzionamento

La Struttura di Attività UIISP SdA Motociclismo 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 Direzione 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 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 Struttura 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 nelle Strutture di Attività a tutti i livelli.

Componenti della Struttura di Attività

I Componenti della UISP SdA Motociclismo a tutti i livelli sono nominati dal competente Consiglio UISP. Questi sono convocati dal Responsabile della Struttura 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 Direzione competente;
- e) tenuta del libro dei verbali delle decisioni assunte nelle riunioni;
- f) formulazione proposta Regolamento Tecnico Nazionale;

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

La convocazione delle riunioni delle Strutture 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 Direzione UISP del livello competente che potrà essere presente alla riunione, attraverso un/una proprio/a rappresentante.

Responsabile della Struttura di Attività

Il Responsabile della UISP SdA Motociclismo 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 la Struttura di Attività;
- ii. presentare, annualmente, ai componenti la SdA il programma di attività e il relativo budget;
- iii. proporre ai componenti della Struttura di Attività i nominativi dei Responsabili di settore.
- iv. convocare e coordinare i componenti della SdA e di coordinare il proprio organigramma

Settori della Struttura 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 delle Strutture 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 la propria Struttura 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) ALLENAMENTO da 7 anni compiuti COMPETIZIONE da 8 anni compiuti
- Settore Moto d'epoca (28B) COMPETIZIONE da anni 14 compiuti
- Settore MotoTurismo (28D) da 14 anni compiuti
- Settore Enduro (28G) COMPETIZIONE da 14 anni compiuti
- Settore MotoRally (28H) da 14 anni compiuti
- Settore Trial (28I) ALLENAMENTO da 7 anni compiuti COMPETIZIONE da 8 anni compiuti
- Settore Velocità -Road Racing (28L) ALLENAMENTO da 6 anni compiuti COMPETIZIONE da 8 anni compiuti
- Settore MotoSlitte - Snowcross (v28N) ALLENAMENTO da 7 anni compiuti COMPETIZIONE da 8 anni compiuti

b) Sono previste le seguenti discipline:

- MOTOCROSS
- MOTO D'EPOCA
- MOTOTURISMO
- ENDURO
- MOTORALLY
- TRIAL
- VELOCITA' (Road Racing)
- SUPERMOTO
- MOTOSLITTE (Snowcross)

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 Motociclismo.

Autorizzazioni allo svolgimento di manifestazioni

Tutte le attività devono essere autorizzate dalla UISP SdA Motociclismo 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 formata e incaricata dalla UISP SdA Motociclismo.

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

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 Motociclismo, tali norme vogliono essere uno strumento per educare i soci nell'ambito delle attività sportive di UISP SdA Motociclismo ad un comportamento consono allo spirito sportivo organizzativo delle attività della UISP SdA Motociclismo.

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 Motociclismo.

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 Motociclismo nel contesto di attività sportive e/o dirigenti con incarico di direzione 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 Motociclismo 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/motociclismo) 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 Motociclismo 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 Motociclismo, 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 rinviate al giudizio degli organi di disciplina UISP SdA Motociclismo competenti e non è permessa al socio la partecipazione alle attività Organizzate da UISP SdA Motociclismo.

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 Motociclismo 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 Motociclismo per un periodo definito
- **interdizione da incarichi funzionali per la UISP SdA Motociclismo** - consiste nell'interdizione dal ricoprire cariche funzionali per la UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo 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 pervengono.

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 Motociclismo** - 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 Motociclismo 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 Motociclismo in sicurezza. da parte della (Struttura di Attività Motociclismo) UISP.

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

ASFALTO:

- Velocità
- Velocità in salita
- Scooter
- Supermoto
- Quad Road

FUORISTRADA:

- Motocross
- Supercross
- Quad Cross
- Off-Road
- Piste Ovali

2. Ambito di applicazione

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

3. Verifica idoneità Impianto

La UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo 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 della 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 della 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 della 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 Motociclismo, 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 Motociclismo (permanentemente o provvisoriamente) 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 un certo periodo di tempo, normalmente molti anni, e possono avere nel tempo aggiornamenti e/o modifiche.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo "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 anche piccola comporta la richiesta di nuova l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo 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 Motociclismo, 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 Motociclismo provvisoria, può essere rilasciata anche ad impianti permanenti, Temporaneamente.

6.3 Documentazione

Per tutti gli impianti ritenuti idonei alle attività Uisp SdA Motociclismo, 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

1. Velocità
2. Scooter
3. Minimoto
4. Supermoto
5. Quad Road

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 Motociclismo della specialità.

7.2 Specialità su terra

1. Motocross
2. Supercross
3. Quad Cross
4. Off Road
5. Piste Ovali

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 (lungh. e largh. 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo

9. Deroghe

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

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 Motociclismo.

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.	2A Naz.le	3A - Terr.le	4A - Prom.le	SA - 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 Motociclismo.

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 fumi 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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

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 e/o Minimotard a carattere regionale, provinciale e sociale, per ottenere l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo di 3ª Categoria della UISP SdA Motociclismo. 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.

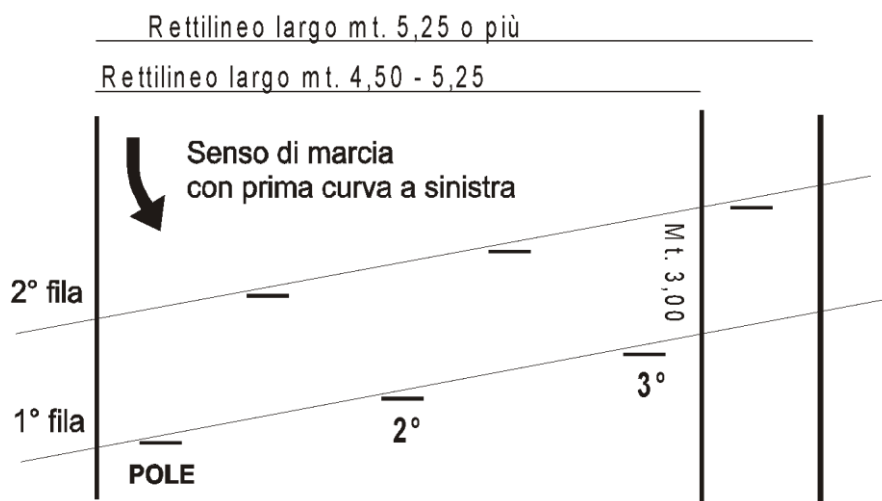
2.5 Zona d'attesa

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 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 Motociclismo; 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 pubblico. 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 pubblico. 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 l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo

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 2.000metri.

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 mezzera 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 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 Motociclismo. 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 Motociclismo.

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 Motociclismo 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 aggiuntive.

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 una 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 Motociclismo 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 si 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 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.

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, abbassata 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 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.

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 Motociclismo

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 Motociclismo.

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 innaffiata 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'innaffiamento 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 precostituito.

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 Motociclismo è prerogativa unica degli Ispettori Tecnici con abilitazione acquisita tramite appositi corsi di formazione tenuti nel rispetto del regolamento Nazionale Formazione.

UIISP SdA Motociclismo Regionale è incaricata di tutte le procedure per l'espletamento delle operazioni di verifica idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, tenuta documenti e rilascio dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, in mancanza di specifici Ispettori Tecnici, è compito della UIISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo sono decise annualmente dalla UIISP SdA Motociclismo Nazionale.

Qualora su un impianto venga effettuato un sopralluogo per il rilascio di più **idoneità impianto**, il corrispettivo da versare alla UIISP SdA Motociclismo sarà pari all'importo per l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, categoria/valore superiore più il valore del bollino di convalida per ogni altra idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo.

NORME PER RICHIESTA DI IDONEITA' IMPIANTO E PARERI IMPIANTI

1. Generale

La UISP SdA Motociclismo svolge la propria attività sportiva istituzionale su impianti sportivi che, per lo scopo, debbono acquisire l' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo:

- 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 Motociclismo 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 Motociclismo in regola con le norme di tesseramento approvate dal Consiglio Nazionale UISP.

L' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, 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 Motociclismo "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 (Internazionale)
- 2a Categoria (Nazionale- Interregionale)
- 3a Categoria (Regionale/Provinciale)
- 4a Categoria (Allenamenti)

4. Acquisizione/rinnovo idoneità impianto

L' idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo 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 Motociclismo – 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 Motociclismo 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 Motociclismo rilascia l'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo 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 Motociclismo temporaneo con validità temporale pari al tempo di effettuazione della manifestazione.

7. Convalida annuale

Successivamente al primo anno di acquisizione, la UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo regionale e/o UISP SdA Motociclismo nazionale;
- ritiro da parte della UISP SdA Motociclismo. 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 Motociclismo "permanente" è diversa in funzione del precedente stato di fatto.

A) Scadenza

Alla scadenza dell'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo, 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 Motociclismo, salvo in casi particolari espressamente indicati.

L'idoneità impianto alle attività Uisp SdA Motociclismo 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 Motociclismo.

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 Motociclismo.

Il titolare/gestore dell'impianto, una volta ultimati i lavori per la realizzazione delle modifiche richieste, dovrà richiedere alla UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo, sarà cura della UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo decade automaticamente.

B) Ispezione con esito negativo

Qualora l'impianto risultasse non idoneo alle attività Uisp SdA Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo 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 Motociclismo.

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 la Struttura 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 la Struttura 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 Motociclismo del livello competente.

il Giudice viene nominato dal Responsabile Regionale MotoCross per eventi regionali e territoriali mentre per eventi Nazionali e Interregionali viene nominato dal Responsabile Nazionale MotoCross.

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 11 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 12minuti + 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 calcolerà 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.

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 sorraggiungono 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\segnalatori 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 Motociclismo 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 ripristino delle condizioni di sicurezza.

E' richiesta la presenza a inizio manifestazione di 2 ambulanze di cui 1 attrezzata per la rianimazione, personale addetto ed un medico.

Indispensabile presente in pista durante le attività competitive minimo n. 1 ambulanza attrezzata per la rianimazione, personale addetto ed un medico.

Personale di servizio tutto maggiorenne e tesserato UISP SdA Motociclismo (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 Motociclismo, 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, rispondenti al regolamento tecnico in vigore nel Regolamento Generale Motocross.

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.

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, 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.

MEDIA DI MARCIA

E' facoltà del Direttore di Gara concedere neutralizzazioni sul tempo effettivo di marcia per soste od altri fatti imprevisi.

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.

A discrezione del Direttore di Gara, 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.

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.

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.

Sono vietate prove in linea di velocità lungo il percorso.

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. La classe 50 cc apporta punteggio alla squadra solo se in numero superiore a cinque; non apporta punteggio alla squadra la categoria ELITE TITOLATI.

Vince 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 (2 classi)
- Categoria S: SUPER (3 classi)
- Categoria P: PROMO(5 classi)

Le Classi sono così composte:

- 1E - ELITE
- 1ET - ELITE TITOLATI
- 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 250 4T
- 6/P - OLTRE 125 2T/OLTRE 250 4T
- 7/P - UNDER 20 125 2T
- 8/P - OVER 46 (fino a 50 anni compiuti)
- 9/P - OVER 51
- 10/P - EPOCA
- CADETTI UNDER 16 50 cc.

Fanno parte della categoria ELITE TITOLATI tutti i piloti che hanno ricevuto meriti sportivi; l'inserimento in tale categoria è comunque stabilita ad insindacabile giudizio della Commissione Enduro UISP Nazionale.

La categoria ET (Elite Titolati) non ha diritto a premiazione.

Per la Classe 50 è prevista una durata massima non superiore a 2 giri e la partecipazione è riservata ai conduttori di età compresa tra i 14 e 16 anni di età.

I piloti che abbiano un'età compresa tra i 16 anni compiuti e i 20 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.

I piloti PROMO e SUPER che abbiano compiuto i 46 anni prima dell'anno in corso partecipano nelle rispettive Classi Veteran.

Per le sole manifestazioni territoriali è facoltà delle Commissioni 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 motocicli e ciclomotori in regola con il Codice della Strada equipaggiati con pneumatici omologati.

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.

I veicoli ammessi alla partenza, previo controllo di Certificato di Assicurazione in corso di validità e dei requisiti necessari, devono avere il sistema di scarico in assoluta efficienza.

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 punzonate 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 punzonature e tutte le altre verifiche da effettuare sui motoveicoli ed ai documenti dei partecipanti. In particolare verrà verificato:

- Targa originale montata.
- Veridicità del libretto di circolazione.

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/ET - 1/E -2/S-3/S-4/S-5/P-6/P-7/P-8/P-9/P-10/P.

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 60 secondi, altresì 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 20.

Messa in moto prima della linea di partenza = minuti 1

Messa in moto prima del segnale di partenza = minuti 1

Messa in moto a spinta alla partenza = secondi 10

Anticipo o ritardo al C.O. per ogni minuto primo (o frazione) sul tempo prescritto = secondi 30.

Prove di abilità = Somma dei tempi netti (al centesimo di secondo) comunicati dai cronometristi.

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.

MINIMOTO (Velocità – Roadracing)

ISTITUZIONE

UIISP SdA Motociclismo 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 UIISP SdA Motociclismo.

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 Motociclismo, 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.

SERVIZIO SANITARIO

Durante l'attività agonistica deve essere presente almeno un'ambulanza, attrezzata al primo soccorso ed un medico.

NORMA TRANSITORIA

La UISP SdA Motociclismo 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 Motociclismo avrà cura di informare gli atleti iscritti e pubblicarle nel sito Internet www.UISP.it/motociclismo.

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 compiuti**
- **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, scartando i due peggiori punteggi di manche anche se determinati dalla mancata partecipazione del pilota. 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 Motociclismo.

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 di Socio UISP, specialità motociclismo. 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 Motociclismo.
- Irregolarità tecnica: squalifica dalla gara
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motociclismo.
- 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 Motociclismo.
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 Motociclismo.
- Comportamento antisportivo: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motociclismo.
- Comportamento indecoroso: squalifica dalla gara.
L'irregolarità recidiva comporta provvedimenti a cura degli organi preposti della UISP SdA Motociclismo. 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 sfiati 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 sfiati 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.

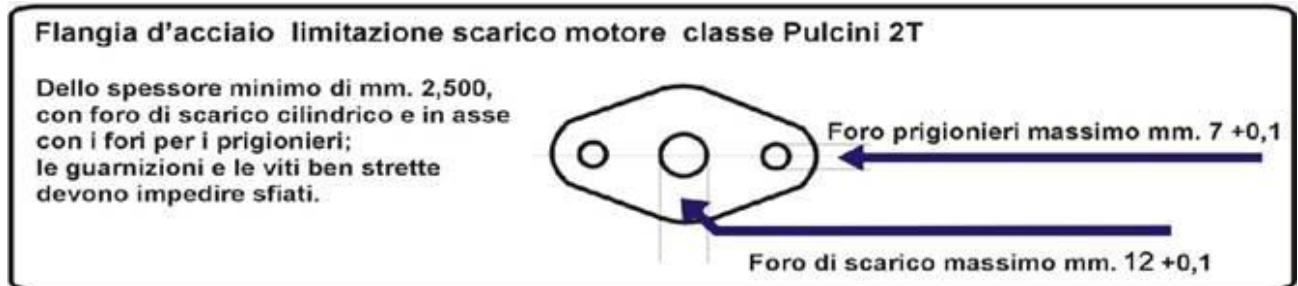
Motore elettrico

- 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:

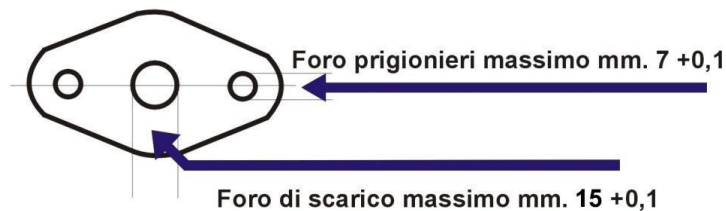
- Posizione delle leve dei freni tale da consentire una buona presa alle manine.
- Il conduttore deve essere in grado, dalla posizione in sella, di poggiare a terra la pianta di entrambi i piedi.

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 $\pm 0,1$).

Flangia d'acciaio limitazione scarico motore classe Primavera 2T

Dello spessore minimo di mm. 2,500, con foro di scarico cilindrico e in asse con i fori per i prigionieri; le guarnizioni e le viti ben strette devono impedire sfiati.



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.

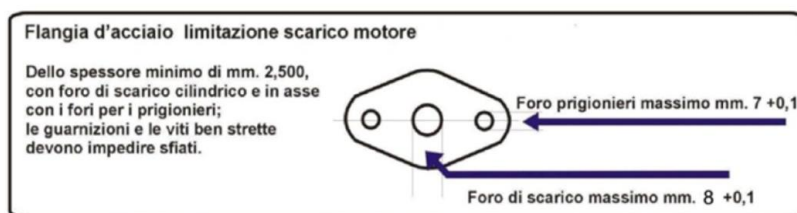
ACCESSO

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 (tolleranza del costruttore $\pm 0,1$)



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 SdA Motociclismo.

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 minimoto 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 ai box
entro il giro
successivo

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 Responsabile Regionale di Specialità, la quale comunicherà tempestivamente il luogo e la data della gara.

SERVIZIO MEDICO

Ad ogni gara dovrà essere presente un'ambulanza ed un medico.

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'UIISP SdA Motociclismo indice manifestazioni aggregative per soci e non soci amanti del motociclismo.

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 UIISP SdA Motociclismo.

Il regolamento deve essere sottoposto alla valutazione di UIISP SdA Motociclismo 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 UIISP, 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 UIISP, 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.

TRIAL

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 Motociclismo
- 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'organizzatore 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; per il soggetto organizzatore ci sarà 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 il soggetto organizzatore 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 Motociclismo 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 Motociclismo.

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 Motociclismo 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).

FORMAZIONE

Definizione della formazione

Per ciascuna attività, approvata dal CN, afferente la UISP SdA Motociclismo sono previsti percorsi formativi da svolgersi in conformità con quanto previsto dal Regolamento Nazionale Formazione UISP.

La UISP nelle attività del Motociclismo organizzate attraverso la specifica UISP SdA Motociclismo, 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 Motociclismo, 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 Motociclismo 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 le Strutture di Attività Motociclismo 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*
- *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
<i>Cronometrista/segreteria</i>	Min.18		32 ore	12 ore	min.4 ore	8 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
<i>Segnalatore/Giudice percorso</i>	Min.18		35 ore	12 ore	min.4 ore	11 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
<i>Direttore/Giudice</i>	Min.18		28 ore	12 ore	min.4 ore	4 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica
<i>Tecnico educatore.</i>	Min.18		62 ore	12 ore	min.4 ore	26 ore	20 ore	Scritto/orale/prova pratica
<i>Direttore Organizzativo</i>	Min.18		32 ore	12 ore	min.4 ore	8 ore	8 ore	Scritto/orale/prova pratica

<i>Tecnico Verificatore Impianti</i>	<i>Min.18</i>		<i>28 ore</i>	<i>12 ore</i>	<i>min.4 ore</i>	<i>8 ore</i>	<i>8 ore</i>	<i>Scritto/orale/ prova pratica</i>
----------------------------------------------	---------------	--	---------------	---------------	------------------	--------------	--------------	-----------------------------------------

QUALIFICA: CRONOMETRISTA - SEGRETERIA

MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B1	Gestione segreteria evento	4
B2	Gestione cronometraggio evento	4
	TOTALE	24

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)

QUALIFICA: DIRETTORE - GIUDICE

MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	4
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	3
D	Comunicazioni interpersonali	4
	TOTALE	27

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)

QUALIFICA: SEGNALATORE – GIUDICE PERCORSO

MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B	Comunicazione visiva (bandiere)	3
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività, controlli	1
	TOTALE	20

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)

QUALIFICA: TECNICO/EDUCATOREMODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B	Organizzazione motociclismo e formazione	3
C	Responsabilità civili e penali	4
D	Comunicazioni interpersonali	3
E	Sicurezza sul luogo di svolgimento delle attività, controlli	3
F	Comunicazione visiva (bandiere)	2
G	Guida sicura	5
H	Tecnica della disciplina	4
I	Pianificare una lezione	2
	TOTALE	42

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)

QUALIFICA: DIRETTORE ORGANIZZATIVOMODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B	Organizzazione eventi e manifestazioni	4

TIROCINO: SI ORE TIROCINIO: 8

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

QUALIFICA: TECNICO VERIFICATORE IMPIANTOMODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
UDB	UNITA DIDATTICHE DI BASE	12
A	Normativa della disciplina	4
B	Responsabilità civili, penali e normative	4
C	Sicurezza sul luogo di svolgimento attività	4
D	Comunicazioni interpersonali	4

TIROCINO: NO ORE TIROCINIO: 8

VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

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:

IN FASE DI AGGIORNAMENTO**Formazione Formatori/Docenti**

Per ciascuna figura di formatore/docente sono previste le seguenti aree tematiche, programmi, ore di formazione

IN FASE DI AGGIORNAMENTO**QUALIFICA:**MODULI E MATERIE OGGETTO DI INSEGNAMENTO PER QUESTA QUALIFICA

	NOME DELLA MATERIA TRATTATA	ORE
	<i>IN FASE DI AGGIORNAMENTO</i>	
	TOTALE	

- TIROCINO: 20 ore
- VERIFICA: SI (scritto, orale, prova pratica)

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:

- Operatore/Operatrice Sportivo/a
- Tecnico/a, Insegnante, Educatore/Educatrice, Allenatore/Allenatrice, Animatore/Animatrice;
- Giudice, Arbitro, Cronometrista e figure similari;
- Dirigente;
- 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:

- con il tesseramento UISP Dirigente/Tecnico;
- con quanto previsto dal presente regolamento;
- con i successivi corsi di aggiornamento;
- 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 entra in vigore il 1° settembre 2018 e annulla e sostituisce i regolamenti in materia precedentemente in vigore.