

MOTO UISP

Lega Nazionale 

REGOLAMENTO 2011

TROFEO ITALIA SUPERMOTARD

PITBIKE MOTARD COUNTRY



NORME GENERALI

La Lega Motociclismo UISP indice per l'anno 2011 il Trofeo Italia Supermotard Pitbike Motard Country. La UISP si riserva il diritto di assegnare sia l'organizzazione che la gestione dell'immagine delle manifestazioni ad:

- aziende specializzate, A.D.S. con affiliazione in corso di validità , ai quali demandare tutti i diritti , tranne quelli di carattere TECNICO sportivo che rimangono alla L.M. UISP.

ISCRIZIONE AL TROFEO

Possono iscriversi al trofeo **Supermotard Pitbike Motard Country** tutti i piloti con Licenza L.M. UISP.

MOTARD, VELOCITÀ, MINIMOTO , MOTOCROSS, ENDURO, TRIAL con regolare licenza in corso di validità. e copia dell' elettroencefalogramma a completa disposizione della direzione gara in ogni momento della manifestazione, **però non richiesta per le Pitbike Motard.**

Potrà essere effettuata anche una o più gare dove potranno i piloti creare una squadra di due o tre, che affronteranno una gara a turno di due o tre ore che decide l'organizzazione, in base al numero di partecipanti, le coppie potranno essere decise anche dall'organizzazione. Queste non avranno punteggio per la classifica generale.

Tutti i piloti iscritti al campionato devono comunicare alla commissione lega moto i loro risultati di gara , della stagione precedente nei vari campionati, che a sua volta saranno valutati e controllati con l'R.d.L. MOTARD, per collocare il pilota nella categoria a lui più appropriata

La commissione dopo attenta valutazione e con la consultazione con l' R.d.L. MOTARD , potrà modificare la categoria del pilota al termine della prima gara, spostandola alla categoria superiore e riconoscendo metà del punteggio guadagnato nella precedente categoria.

L'iscrizione al campionato si effettua al sito [www.diavolirossimotorsport .it](http://www.diavolirossimotorsport.it) oppure www.motosportitalia.com, entro e non oltre il termine di gg10 dalla data della 1° manifestazione, l'importo è di € 50,00 (cinquanta), unatantum, da diritto alla scelta e possesso per tutto il campionato del numero di gara, l'iscrizione è possibile eseguirla anche direttamente il giorno della manifestazione, con il pagamento della stessa raddoppiato, e senza diritto di scelta del numero, che viene assegnato dalla segreteria gara.

CATEGORIE SUPERMOTARD

OPEN:

Sono iscritti alla categoria i piloti che, dopo attenta valutazione della commissione lega moto, avranno merito o caratteristiche o esperienza tale da consigliare l'inserimento del pilota in questa categoria.

Accedono automaticamente anche i primi tre classificati nell'anno precedente nelle categorie sport, prestige, o similari.

SPORT:

Sono ammessi tutti i piloti che nell'anno precedente sono arrivati oltre meta' classifica della categoria sport, prestige o similari, o i primi tre degli amatori e ladies su loro richiesta.

SUPERSPORT:

Sono ammessi tutti i piloti che nell'anno precedente sono arrivati dal 4° posto fino a meta' classifica di ogni campionato nella categoria sport, prestige o similari.

AMATORI:

Sono ammessi i piloti in possesso di motocicli per i quali sia possibile l'immatricolazione al PRA da motard ,enduro,cross e dovranno essere asportati specchietti retrovisori e fanaleria in vetro o adeguatamente rivestita con nastro plastico. E' ammessa la sostituzione dello scarico max 94 db, impianto frenante e l'utilizzo di frizione antisaltellamento.

Sono ammessi solamente i cerchi (anteriore e posteriore) da 17 pollici, equipaggiati con pneumatici di qualsiasi marca omologati per uso stradale, con le apposite diciture stampate sul bordo gomma.

LADIES:

Sono ammessi i piloti di sesso femminile e fanno classifica a se.

Se il numero di partecipanti e' sufficiente potranno correre fra di loro ,in caso contrario insieme ai piloti di sesso maschile. Tutte le modifiche di variazione sulla pista verranno decise con il D.d.G

CATEGORIE SPORTBIKE

Sono ammessi i piloti con moto pitbike motard .

Le categorie saranno divise in

STOCK /SUPERSTOCK

suddivise a loro volta in junior dal 12° fino al 14° anno d'età e senior dal 14° anno d'età compiuto in avanti.

STOCK:

con pitbike rigorosamente di serie, con moto e motore di serie e con cilindrata non superiore a 150 c.c. 2 valvole, con la possibilità di sostituire solamente l'impianto di scarico.

SUPERSTOCK:

con pitbike con moto e motore preparati, con cilindrata 150 c.c. 2 valvole (NO GIAPPONESI) e con carburatore massimo 28mm.

Eventualmente, per chi non rispettasse la cilindrata della superstock o con motori made in Giapan, si potrebbe fare una categoria OPEN tutto libero, con un minimo di piloti iscritti di 15/20 unità

MOTOCICLI

Sono ammessi tutti i tipi di motocicli di cilindrata compresa tra 125 cc. e 750 cc.e monocilindrici

due tempi e/o monocilindrici o bicilindrici a 4 tempi rispondenti al regolamento tecnico. Anche pit bike da motard 4 tempi rispondenti alle caratteristiche della categori

PNEUMATICI

E' possibile l'utilizzo di pneumatici di qualsiasi marca, vi sono però restrizioni sulla quantità di gomme da utilizzarsi in ogni gara;

Per tutte le categorie è consentito l'uso di un unico treno di gomme punzonato al mattino prima delle qualifiche cronometrate, in caso di wet race verrà punzonato un solo treno di gomme, pena squalifica dalla gara per mancata osservazione.

Sarà facoltà del C.d.G. autorizzare la sostituzione di un pneumatico già punzonato solamente in caso di distruzione e/o danneggiamento carcassa.

La gomma punzonata non potrà essere smontata prima del controllo e la gomma nuova verrà punzonata dal C.d.G.

CARATTERISTICHE DEL CIRCUITO

Le gare devono svolgersi prevalentemente in ampie aree private o pubbliche, piazzali, ovunque sia possibile creare artificialmente un percorso di gara sicuro, o in alternativa presso impianti fissi autorizzati, dove la velocità di percorrenza media non dovrà essere troppo elevata da far risultare gara di velocità, questo lo dovrà verificare prima della omologazione il D.d.g.

Il tracciato può prevedere da un minimo del 50% al 100% porzione asfaltata o in materiale simile e da un min. di 0% ad un massimo del 50 % di porzione fuoristrada o sterrato o in materiale naturale consistente (terra battuta o simili) privo di pietre con, ove possibile, sistema di bagnatura per ridurre la polvere. Nel tratto fuoristrada (delimitato da paletti in legno o

materiale plastico o coni in plastica, possono essere creati salti e/o dossi sia naturali che artificiali.

Il percorso di gara (circuiti) potrà essere tracciato, a discrezione dell'organizzazione con l'utilizzo di: Pitture murali, righe con polvere di marmo, coni per segnaletica stradale, tubi plastici flessibili, pneumatici, balle di paglia.

-E' consentito l'uso di protezioni passive alternative (materassini gonfiabili, balle di truciolo, di paglia o equivalenti, New Jersey di plastica, il tutto preventivamente visionato e collaudato dal responsabile Impianti Lega Motociclismo UISP

NORME PER IL CIRCUITO

Nel percorso dovranno esserci strutture annesse,(parco piloti, pre-parco, corsia box, parco chiuso,servizi vari, etc.).

-La larghezza minima del tracciato dovrà essere di 6 metri,su richiesta del D.d.g per la sicurezza potrà decidere di rallentare con riduzioni della larghezza della pista con ostacoli artificiali e non pericolosi per i piloti, la lunghezza minima di 800 mt.

-Gli ostacoli di qualsiasi genere ritenuti pericolosi, dovranno essere rimossi o messi in sicurezza con protezioni idonee atte ad attutire eventuali urti da parte dei piloti.

-Dovranno essere previsti o allestiti adeguati "spazi di fuga", alla fine dei tratti rettilinei e all'esterno delle curve, per consentire ai piloti margini di sicurezza anche in caso di anomalie tecniche o errori di guida che possano portare fuori dal tracciato.

-La pista dovrà essere ben pulita da ogni detrito, e mantenuta tale per tutta la durata della manifestazione; più specificatamente si intende pulita da eventuali parti di motociclo lasciate da incidenti nelle precedenti manche. Il naturale deterioramento dell'asfalto con il trasporto terra dovuto al passaggio motocicli potrà essere ripulito ove possibile tra una manche e l'altra. Sarà d'obbligo l'uso del filler, o similare, per la pulizia di eventuali tracce di olio sul tracciato.

-Dovranno essere predisposte idonee delimitazioni per il pubblico onde evitare che persone non autorizzate possano accedere in pista.

-Dovrà essere realizzata una corsia box in idonea posizione, a fianco del tracciato di gara, alla quale avranno accesso solo persone autorizzate e cioè, un solo segnalatore per ogni pilota che in quel momento sia in pista. E' responsabilità di ogni pilota, team e/o scuderia controllare che ogni persona coinvolta nella propria attività osservi, in ogni momento, le norme stabilite.

-Il mancato rispetto delle norme da parte di chiunque operi nel team e/o scuderia e,comunque, per il pilota, comporta una sanzione nei confronti del pilota medesimo.

-Nel caso vi siano persone non autorizzate all'interno del tracciato gara e/o nella corsia box verranno presi i seguenti provvedimenti: squalifica del pilota e interdizione della persona dalle gare organizzate dalla lega motociclismo UISP in base alle valutazioni della Commissione disciplinare. Il D.d.g ha facoltà di segnalare alla C.D. tutte le scorrettezze, lamentele e violazioni di regolamento da lui valutate sia che si verifichino all'interno del tracciato, nel parco conduttori, nella zona pubblico.

-Tutte le persone abilitate ad entrare e/o sostare nel paddock, nella zona d'attesa, nella zona segnalatori/meccanici e, comunque, in zone riservate, devono essere provviste di apposito pass, da indossare in posizione ben visibile.

PARCO PILOTI

Adiacente alla pista in luogo idoneo sarà situato il parco piloti che dovrà essere dotato di servizi igienici e ove possibile di allacciamenti a norma per fornire corrente ai piloti. La disposizione dei piloti e dei Team saranno definiti dall'organizzatore.

PRE-PARCO

Adiacente la pista e il parco piloti sarà situato il pre-parco nel quale stazioneranno i motocicli prima dell'inizio ufficiale della corsa. I motocicli dovranno trovarsi in questa zona delimitata 10 minuti prima dell'inizio della corsa. Il mancato rispetto della norma comporterà una penalità da valutare gara per gara tra le seguenti: 10" di penalità/ partenza corsia box / esclusione dalla manche.

NUMERI GARA

La richiesta del numero gara è possibile eseguirla anche direttamente il giorno della manifestazione, con il pagamento di € 100 (cento), e senza diritto di scelta del numero, che viene assegnato dalla segreteria gara, mentre chi vuol partecipare alla gara potrà farlo anche senza iscrizione al campionato, ma non avrà diritto alla premiazione di gara anche se arrivato primo e hai punti valevoli alla classifica generale del campionato.

I numeri ben visibili dovranno essere esposti sulle tabelle porta numero che a loro volta saranno posizionate sul motociclo, una in posizione frontale, una in posizione laterale destra ed una in posizione laterale sinistra.

- La valutazione della visibilità del numero sarà a cura del tecnico addetto alle verifiche il quale inviterà ma non obbligherà il pilota a modificare il numero da lui giudicato non visibile o poco leggibile. Nell'eventualità che il pilota non modifichi il numero verrà segnalato il nominativo al direttore del cronometraggio. In caso di mancato funzionamento del sistema automatico del cronometraggio o di errore nella lettura da parte del personale addetto nel caso di cronometraggio manuale o conteggio manuale dei giri, il pilota non potrà appellarsi.

ISCRIZIONI

L'iscrizione ad ogni singola manifestazione deve pervenire entro 7 gg. dalla data della manifestazione, anche a mezzo fax o tramite mail, con indicazioni sui siti dedicati e già elencati, con la contabile del pagamento della tassa d'iscrizione, con i dati per il bonifico con la cifra di pagamento e con la data esatta ed il luogo dove viene eseguita la manifestazione. Chi invece desidera pagare l'iscrizione alla manifestazione il giorno stesso dovrà pagare un supplemento di euro 10 della cifra d'iscrizione.

In caso di assenza, il pilota sarà tenuto a giustificare per iscritto o a mezzo fax o altro, la propria assenza per non incorrere nelle sanzioni disciplinari.

- La mancata partecipazione alla competizione non comporta la restituzione della tassa di iscrizione precedentemente versata.

Il costo per ogni gara :

- **SUPERMOTARD € 50/80 (VARIA SECONDO IL COSTO DEL PIAZZALE O CIRCUITO UTILIZZATO)**
- **SPORTBIKE € 30/60 (VARIA SECONDO IL COSTO DEL PIAZZALE O CIRCUITO UTILIZZATO)**
- **I PILOTI DI SESSO FEMMINILE, SONO ESENTI ALLA QUOTA D'ISCRIZIONE AD OGNI GARA.**

VERIFICHE AMMINISTRATIVE

Alle verifiche amministrative saranno effettuati e seguenti controlli:

- Licenza valida per l'anno in corso.
- Conformità dei dati del modulo d'iscrizione.
- Regolarità della domanda d'iscrizione.

VERIFICHE TECNICHE

Le verifiche tecniche saranno effettuate prima di ogni prova al pre-parco e prevedranno i seguenti controlli:

- Casco protettivo di tipo integrale stradale o integrale motocross con mentoniera non asportabile omologato minimo in categoria E3,ECE 22-23,22-04,22-05 ed in buono stato d'uso, cioè non deve riportare evidenti segni di urti precedenti.
- Abbigliamento gara in pelle o in kevlar in buono stato d' uso, con protezioni sulle ginocchia, sui gomiti, sugli avambracci e dorsale
- Guanti protettivi
- Stivali protettivi da fuoristrada o velocità.
- E' obbligatorio l'utilizzo del paraschiena e di collare protettivo di qualsiasi tipo.

E' vietato avere piercing

CARATTERISTICHE MOTOCICLO

- Tabelle porta numero e numero leggibile non stilizzato

- Presenza di un recuperatore di liquidi della capacità di almeno 0,25 lt. ben fissato e chiuso, al quale dovranno convergere tutti gli sfiati di carburante, di acqua del radiatore e di olio presenti sul motociclo, e dovrà essere svuotato prima di ogni prova (nel radiatore dovrà esserci solo acqua o acqua distillata, sono vietati i liquidi antigelo)
- Bloccaggio di tutta la bulloneria riguardante i condotti dell'olio
- Bloccaggio della bulloneria relativa all'impianto frenante.
- I pneumatici, di tipo stradale ed omologati, non potranno essere ulteriormente intagliati;
- i pneumatici racing potranno avere scolpitura massima non superiore a 8 mm di larghezza e profondità, potranno essere ulteriormente scolpiti, con le tolleranze anzidette purché la scolpitura sia effettuata con apposito rigatore a caldo e senza tele in vista dopo l'operazione di scolpitura.
- La misura dei pneumatici è libera
- All'eventuale controllo fonometrico effettuato dal Gruppo Commissari di Gara o chi per essi, il motociclo non dovrà eccedere il limite di 94 db. ai seguenti regimi di rotazione del motore:
 - a) 5.000 sino a 250cc
 - b) 4.500 sino a 500cc
 - c) 4.000 oltre a 500cc
- Il pilota rifiutato al primo controllo tecnico avrà la possibilità di mettersi in regola e ripresentarsi una seconda volta al controllo; è ammessa la possibilità di un terzo controllo tecnico solo per il controllo fonometrico

OPERAZIONI PRELIMINARI

Le O.P. si svolgeranno il giorno della manifestazione fino alle ore 08,30.

Eventuali variazioni verranno comunicate dall'organizzatore almeno un giorno prima dell'inizio della manifestazione. Fare sempre riferimento alla bacheca delle info.

PROVE LIBERE

Sarà effettuato almeno un turno di prove libere per categoria, ove possibile saranno organizzati turni di prove libere aperte a tutti i piloti nella giornata precedente la gara. Il costo di tali turni di prove libere verrà comunicato in precedenza.

SVOLGIMENTO GARA

Le gare si svolgeranno nell'arco di un'unica giornata, e secondo il seguente schema che prevede sia l'utilizzo di transponder che il non utilizzo degli stessi:

Le manches dovranno essere almeno di 10 minuti più due giri, verranno calcolate in base ai tempi sul giro verificati dal D.d.g., il quale deciderà i giri che dovranno essere effettuati, facendo provare ad un pilota dell'organizzazione i tempi sul giro, inoltre il D.d.g. potrà diminuire i giri per le categorie sportbike, ladies, amatori.

Potrà esserci un pilota dell'organizzazione che verifica la pista prima di ogni manches , dando parere positivo per la partenza al D.d.g. inoltre dopo l'ultimo pilota transitato sul traguardo potrà chiudere facendo da scopa in ultima posizione e praticare un giro in piu' per verificare che il circuito sia idoneo per la manches successiva

CON UTILIZZO DI TRANSPONDER:

Formazione della griglia delle batterie per prove libere e per qualifiche con il metodo del SORTEGGIO (BATTERIA 1 - BATTERIA 2 - BATTERIA 3 ecc.) VERRA' ESEGUITO DA UN PILOTA CHE PARTECIPA ALLA GARA SCELTO DAL D.d.G. AL MOMENTO DEL BRIAFING.

Prove libere della durata minima di 10 minuti a massima 15 minuti per ognuna delle batterie.

Prove cronometrate: i piloti avranno a disposizione da 10 a 15 minuti per effettuare almeno un giro cronometrato, i piloti che non risulteranno aver effettuato almeno un giro cronometrato non saranno ammessi alla gara

In caso di parità del miglior tempo tra due piloti, sarà discriminante il secondo miglior tempo ed in caso di ulteriore parità il maggior numero di giri percorsi;

Formazione delle batterie (in base ai tempi) per le due finali Gruppo A e le due finali Gruppo B (eventualmente anche finali C).

A seconda del numero dei partenti (n° posti in griglia) per ogni finale si prenderanno ad esempio nel caso di 26 partenti per le finali gruppo A i migliori 13 tempi della batteria di qualifica 1 ed i migliori 13 tempi della batteria di qualifica 2, per la formazione della batteria per le finali gruppo B si prenderanno i piloti esclusi dalle finali gruppo A che saranno posizionati con il medesimo criterio.

La griglia di partenza sarà formata e posizionata secondo il seguente schema:

1°(il 1° del gruppo A)

2°(il 1° del gruppo B)

3°(il 2° del gruppo A)

4°(il 2° del gruppo B)

e così via fino all'esaurimento delle posizioni in griglia.

Nel caso di utilizzo di transponder, questi saranno assegnati al pilota in sede di OP previa deposito di **documento di identità**. La licenza sarà restituita al termine della giornata all'atto della restituzione da parte del pilota del transponder.

SENZA UTILIZZO DI TRANSPONDER :

Formazione della griglia delle batterie per prove libere e per qualifiche a SORTEGGIO (1-2-3 ecc.).

Batterie di qualifica per la formazione della batteria che prenderà parte alla finale (1 o 2 manche di finale a discrezione dell'Organizzazione a seconda del numero di iscritti alle gare) alla quale accederanno i primi 10 piloti di ogni batteria in base all'ordine di arrivo.

Batterie di recupero degli esclusi alle batterie precedenti con le quali si andrà a completare il numero massimo previsto dall'organizzazione di partenti per la/le finali.

La griglia di partenza delle varie finali compresa l'eventuale batteria di recupero seguirà lo schema precedente.

1° (il 1° del gruppo A)

2° (il 1° del gruppo B)

3° (il 2° del gruppo A)

4° (il 2° del gruppo B)

e così via fino all'esaurimento del numero di partenti.

La griglia di partenza potrà, a discrezione del D.d.G, essere così composta: 4/3/4 oppure 4/4/4 oppure 3/2/3 questo per garantire la massima sicurezza in fase di partenza in base alle condizioni del tracciato ed alla lunghezza del rettilineo di partenza.

Le batterie di prove cronometrate in presenza di TRANSPONDER non prevedono la griglia di partenza; in assenza di TRANSPONDER invece sarà formata la griglia di partenza e conterà L'ORDINE D'ARRIVO, in assenza di transponder il pilota che non terminerà la batteria di qualifica accederà alla batteria di recupero.

Nel caso uno o più piloti qualificati fossero impossibilitati a prendere il via nelle corse previste, la posizione sulla griglia di partenza non verrà modificata.

La griglia di partenza sarà a mezza lisca con più file da tre/quattro piloti cadauna; i piloti di ciascuna fila saranno distanziati tra loro di un metro in senso longitudinale alla pista e di tre metri in senso trasversale; ogni fila sarà distanziata di sei metri l'una dall'altra. Le misure di cui sopra potranno essere riadattate alle griglie di partenza preesistenti in caso di gare disputate all'interno di strutture permanenti omologate (autodromo, kartodromi, etc.) I piloti, appena entrati nel tracciato di gara per disputare la loro prova, devono raggiungere la griglia a velocità moderata, allinearsi secondo lo schema di partenza nella posizione loro attribuita e attendere il via per il giro di ricognizione che sarà dato dal direttore di corsa (IMPORTANTE: per il giro di ricognizione il direttore di gara farà partire una fila alla volta ogni 5 secondi).

Terminato il giro di ricognizione ogni pilota dovrà riportarsi al proprio posto sulla griglia di partenza ed attendere sulla moto a motore acceso, il segnale di partenza.

Il D.g.G., o un marchall apposito, che si trova sulla linea di partenza esponendo "bandiera rossa", attenderà che la griglia di partenza sia completa (tale segnale sarà dato dal marchall che si trova al fondo della griglia di partenza, con "bandiera verde"), e si sposterà a bordo pista. A quel punto si accenderà la luce rossa del semaforo predisposto alla partenza in modo visibile da tutti i piloti e dopo un tempo che potrà variare dai 3 ai 5 secondi, la luce rossa si

spegnerà; quello sarà l'esatto istante del VIA della competizione (potrà essere usata anche la luce verde per dare il VIA alla competizione). In assenza del semaforo è ammesso l'uso della bandiera verde. La partenza potrà anche essere fatta sulla parte sterrata con cancelletto, oppure sempre su sterrato ma con semaforo. Ogni tipologia di semaforo diversa dalla sopracitata verrà spiegata dal Direttore di gara all'interno del parco.

La partenza anticipata CON O SENZA TRANSPONDER verrà penalizzata con la retrocessione all'ultima posizione d'arrivo di quella manche. Questo provvedimento verrà applicato solo se il D.d.G. o il G.d.G. avrà notato l'inregolarità del pilota, allora esporrà il numero del pilota implicato con la bandiera blu in modo che capisca di non penalizzare i piloti che lo retrocedono.

In caso il pilota non rispetti la decisione verrà squalificato dalla prova medesima. La partenza anticipata di un pilota, nel caso in cui causi scompiglio tale da obbligare il direttore di corsa a sospendere la prova e ripetere la partenza, sarà punita con la squalifica del pilota interessato dalla prova medesima.

Quando il numero dei partecipanti supera il numero dei conduttori ammessi alla griglia, si effettueranno più batterie di prove cronometrate per accedere alle finali di merito (A-B-C a seconda del numero dei partecipanti) Anche nel caso delle finali di merito, queste saranno due per ogni gruppo (il direttore di gara, per necessità di programma ha facoltà di decidere lo svolgimento di una sola finale per gruppo).

La durata delle gare ed il numero dei piloti ammessi alla griglia saranno decisi in fase di collaudo, in ogni caso non saranno meno di 18, e saranno preferiti percorsi permanenti o provvisori dove sia possibile prevedere griglie di partenza con 32 piloti. Mentre con partenza da sterrato possono partire i piloti affiancati in cancelletto o non ad un massimo di 15 piloti.

Saranno sorteggiati a computer i vari gruppi di piloti che dovranno fare le qualifiche escluse le teste di serie

In caso in cui i partecipanti di una categoria non superino il numero doppio rispetto all'omologazione della griglia verranno divisi a metà per formare la A e la B mentre nel caso in cui il numero sia uguale o superiore verrà effettuato il riempimento della griglia A, B ed eventualmente C.

Ove possibile verrà effettuata la Superpole della categoria Open in tre giri tempo.

Nell'eventualità che si verifichino particolari condizioni atmosferiche o condizioni estreme del circuito sarà ad insindacabile giudizio del D.d.G scegliere per ogni gara il tipo di conteggio (miglior prestazione, primi classificati).

Il responso del Servizio Ufficiale Cronometraggio, dopo l'esame del D.d.G, degli eventuali reclami, è inappellabile.

PARCO CHIUSO RECLAMI

Dopo l'arrivo, le tre moto dei primi tre piloti classificati di ogni categoria resteranno nel parco chiuso trenta minuti per le verifiche tecniche da parte del personale addetto o commissari di gara UISP.

I reclami devono essere presentati entro i termini prestabiliti, (trenta minuti dall'esposizione della classifica, sia esse siano provvisorie e/o finali, di batteria, ecc.) al D.d.G. in forma scritta e comprensibile, ed accompagnato dalla prescritta tassa, (150,00 €). Ogni reclamo deve trattare un solo argomento, deve essere firmato dal diretto interessato o dal responsabile del Team, o Squadra, deve contenere data e ora di presentazione. Un reclamo presentato non può essere ritirato. Con l'esito positivo la tassa viene resa.

INFORTUNI

Il pilota che incorrendo in una caduta necessita del soccorso medico, potrà riprendere la competizione solo con il parere positivo del medico di gara, ripresentando il proprio casco al controllo tecnico e con abbigliamento gara in buono stato d'uso.

INTERRUZIONE DELLA GARA

Per motivi ritenuti validi dal Direttore di Gara, la gara può essere interrotta o finire prima del previsto. La gara che termina prima del tempo, con regolare bandiera a scacchi, sarà valida e darà diritto a punteggio pieno purché il pilota di testa abbia completato almeno il 75% della lunghezza prevista. La gara interrotta con bandiera rossa sarà valida e darà diritto ad assegnazione di metà punteggio, purché il pilota di testa abbia completato almeno il 50% della lunghezza prevista, ma la classifica sarà quella relativa al giro precedente l'esposizione della bandiera rossa. In caso di problemi di rallentamento e/o arresto del pilota dovuto a motivi vari, il pilota potrà riprendere la gara, se non reca problemi di sicurezza al resto dei piloti, per poter raggiungere il 75% dei giri compiuti dal 1° classificato e dovrà prendere la bandiera a scacchi per poter avere il suo punteggio di gara.

PREMIAZIONI

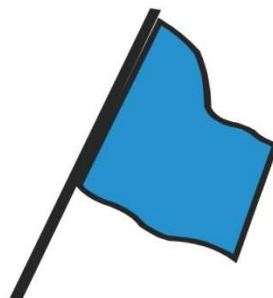
Dopo ogni manifestazione si procede alla premiazione dei primi **tre piloti per categoria** classificati in base alla somma dei punteggi acquisiti durante la giornata nelle gare finali. In caso di parità sarà discriminante il miglior risultato e successivamente il miglior piazzamento nella seconda finale. Verranno messi in palio inoltre premi ad estrazione fra tutti i partecipanti.

PUNTEGGI							
posizione	punteggio	posizione	punteggio	posizione	punteggio	posizione	punteggio
1	190	20	84	41	40	62	19
2	180	21	80	42	39	63	18
3	172	22	78	43	38	64	17
4	164	23	76	44	37	65	16
5	156	24	74	45	36	66	15
6	148	25	72	46	35	67	14
7	142	26	70	47	34	68	13
8	136	27	68	48	33	69	12
9	130	28	66	49	32	70	11
10	124	29	64	50	31	71	10
11	120	30	62	51	30	72	9
12	116	31	60	52	29	73	8
13	112	32	58	53	28	74	7
14	108	33	56	54	27	75	6
15	104	34	54	55	26	76	5
16	100	35	52	56	25	77	4
17	96	36	50	57	24	78	3
18	92	37	48	58	23	79	2
19	88	38	46	59	22	80	1
20	84	39	44	60	21		
21	80	40	42	61	20		

Le bandiere di segnalazione



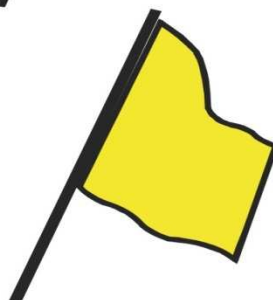
Bandiera Nazionale:
segnale di partenza
quando viene
abbassata



Bandiera blu:
agevolare il sorpasso
al pilota che segue



Bandiera a scacchi
bianchi e neri:
segnale di arrivo
di fine corsa o fine
prove



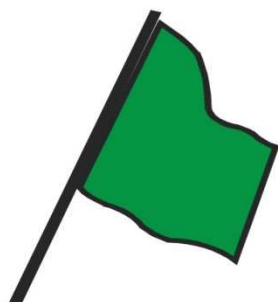
Bandiera gialla:
pericolo! Divieto
di sorpasso; se è
agitata il pericolo
è immediato



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

Commissione Tecnica Gruppo di Lavoro

Responsabile Trofeo Aldo Caldera

Responsabile Segreteria Vito Cirillo

Responsabile Tecnico Motard Fabrizio Fiummano'

Responsabile Tecnico Pitbike Giorgio Milanese

Responsabile Tecnico Regolamento Trofeo Mario Monfredini