



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale.



2021

REGOLAMENTO TECNICO SPORTIVO

Indice

- 
- 1. Premessa e Principi etici e sportivi**
 - 2. Regolamento Tecnico**
 - 2.1 Norme costruttive dei Drift Trikes**
 - 2.2 Abbigliamento dei Piloti**
 - 2.3 Condotta di gara e norme comportamentali e di sicurezza**
 - 3. - Regolamento della Competizione Gara Match Race**
 - 3.1 Composizione griglia di partenza**
 - 3.2 Punteggi**
 - 3.3 Batterie**
 - 3.4 Conclusione Gara**
 - 3.5 Interruzione Gara**
 - 3.6 Certificato Medico**
 - 4. Regolamento di giustizia sportiva**
 - 5. Norme di partecipazione**
 - 5.1 Iscrizione e requisiti**
 - 5.2 Privacy**
 - 5.3 Autorizzazione all'utilizzo dell'immagine**
 - 5.4 Tutela dell'immagine e della reputazione**
 - 5.5 Disposizioni finali**

1. Premessa e Principi etici e sportivi

PREMESSA:

Il drift trike è uno sport giovane molto spettacolare in forte espansione, in questo contesto **è nato nel 2015** il primo Campionato italiano per questa disciplina denominato "CAMPIONATO ITALIANO DRIFT TRIKE CHALLENGE", nel 2019 viene cambiato il nome in:

DRIFT TRIKE ITALIAN CHAMPIONSHIP

I mezzi che vi partecipano sono dei tricicli che si lanciano in discesa per gravità e per via della ricopertura delle ruote posteriori con della plastica dura, nelle curve effettuano spettacolari derapate con evoluzioni che divertono sia il pubblico che i piloti.

Il Campionato si svolgerà nel territorio italiano con un numero minimo di quattro prove di cui almeno **due** debbono essere svolte in provincie o regioni differenti.

Il Campionato, inoltre, si propone di diffondere, promuovere, programmare, organizzare e realizzare l'attività sportiva del Drift Trike.

A tale scopo l'organizzazione del Campionato gestirà le competizioni, organizzando gare e manifestazioni sportive, inoltre l'organizzazione e i partecipanti espressamente accettano e **si impegnano a rispettare il presente regolamento ed i principi ispiratori degli statuti degli organizzatori, dei Regolamenti e delle deliberazioni del C.S.I. in quanto compatibili con il presente Regolamento.**

VALORI ETICI E SPORTIVI

Il Campionato si ispira ai principi del fair play nello sport e si propone di favorirne i valori tra cui: lealtà sportiva e onestà, tolleranza, rispetto e reciproca stima degli altri (avversari, compagni di squadra, organizzatori, ecc.), amicizia, osservanza delle regole, equità ed eguaglianza delle opportunità, passione.

I partecipanti condividono tali principi e si impegnano a promuoverli e a rispettarli fattivamente.

Comportamenti improntati alla slealtà sportiva, contro lo spirito e i valori del fair play e dello stesso Campionato, ovvero non allineati e coerenti ai suddetti saranno oggetto di verifica da parte dell'organizzazione valutando di volta in volta le eventuali situazioni e/o l'applicazione di sanzioni commisurate alla gravità dei fatti.

2. Regolamento Tecnico

2.1 Norme costruttive dei Drift Trikes

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

Eventuali modifiche tecniche non previste dal presente Regolamento potranno essere avanzate almeno dieci giorni prima della gara in cui si intende partecipare al Comitato Organizzatore del Campionato in forma scritta con e-mail **walterbolognesi@gmail.com** che giustifichi gli aspetti tecnici ed economici.

Il Comitato Organizzatore ne valuterà l'ammissibilità e la compatibilità del mezzo rispondendo entro 5gg dal ricevimento della e-mail di richiesta

Considerando, inoltre, il notevole numero di variabili che la disciplina sportiva del Drift Trike comporta e per evitare interpretazioni difformi delle Regole Tecniche prima di effettuare modifiche tecniche è indispensabile in ogni caso consultare anticipatamente prima dell'utilizzo del mezzo il Comitato Organizzatore, che ne attesterà la compatibilità con il Regolamento.

DESCRIZIONE DEL MEZZO

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

TELAIO

Il telaio è di libera **progettazione.**

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

RUOTE

Anteriore:

- Categoria JUNIOR, ragazzi <12 anni di età è obbligatorio ruota di 12" con 32 raggi o apposita protezione copri raggi.
- >12 anni rientra nella categoria Adulti la misura della ruota varia a propria scelta da 18" a 20" con 32 raggi o apposita protezione copri raggi.

sono accettate carenature copriruota esterne ed interne in materiale Metallico, Vetro-resina o Carbonio (NO PLEXIGLASS O MATERIALI SIMILARI) il tutto non deve presentare spigoli o punti contudenti che possano in qualsiasi modo creare danni alle persone e non vi sia la possibilità di accesso in zona raggi. Il tutto dovrà inoltre essere di facile ispezione da parte del Commissario di gara per le verifiche del caso.

Posteriori:

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

o pneumatiche

- Ruote posteriori dovranno avere una larghezza minima di 70mm e devono obbligatoriamente avere la copertura a filo battistrada e non oltre sia internamente che esternamente.

PASSO

- Deve essere compreso tra i 600mm MIN e i 1200mm MAX

PESO COMPLESSIVO

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

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

Tutte le zavorre esterne saranno sottoposte a verifica tecnica dal IDG.

Il pilota in caso di dubbio sulla conformità del proprio mezzo, per evitare penalizzazioni in sede gara, potrà sottoporre preliminarmente per un parere tecnico all'organizzazione entro 10gg prima della gara da disputare effettuando una foto per lato (4 foto) e inviate all'email **walterbolognesi@gmail.com** affinché la commissione sicurezza ne verifichi il rispetto dei requisiti regolamentari.

In caso di risposta affermativa, tale risposta è da intendersi "con riserva di verifica" da effettuarsi entro la prima discesa da parte del responsabile gara.

FORCELLA

- Deve essere di acciaio, preferibilmente di derivazione BMX o se diverso tipo, di adeguata sezione. Non sono ammesse forcelle tipo "Graziella"

FRENI

- È obbligatorio disporre di almeno un sistema di frenatura (obbligatorio sulla ruota anteriore) ad azionamento libero (meccanico o idraulico, a disco, tamburo, ganascia o vbrake sul cerchio).

PEDANE DI APPOGGIO (PEGS)

- Sono ammesse pedane in materiale metallico o alluminio, le stesse possono essere fissate a centro ruota anteriore oppure in posizione avanzata a mezzo apposite staffe. In quest'ultimo caso il centro del peg dovrà trovarsi in avanti **senza mai superare il diametro esterno della ruota**

MANUBRIO

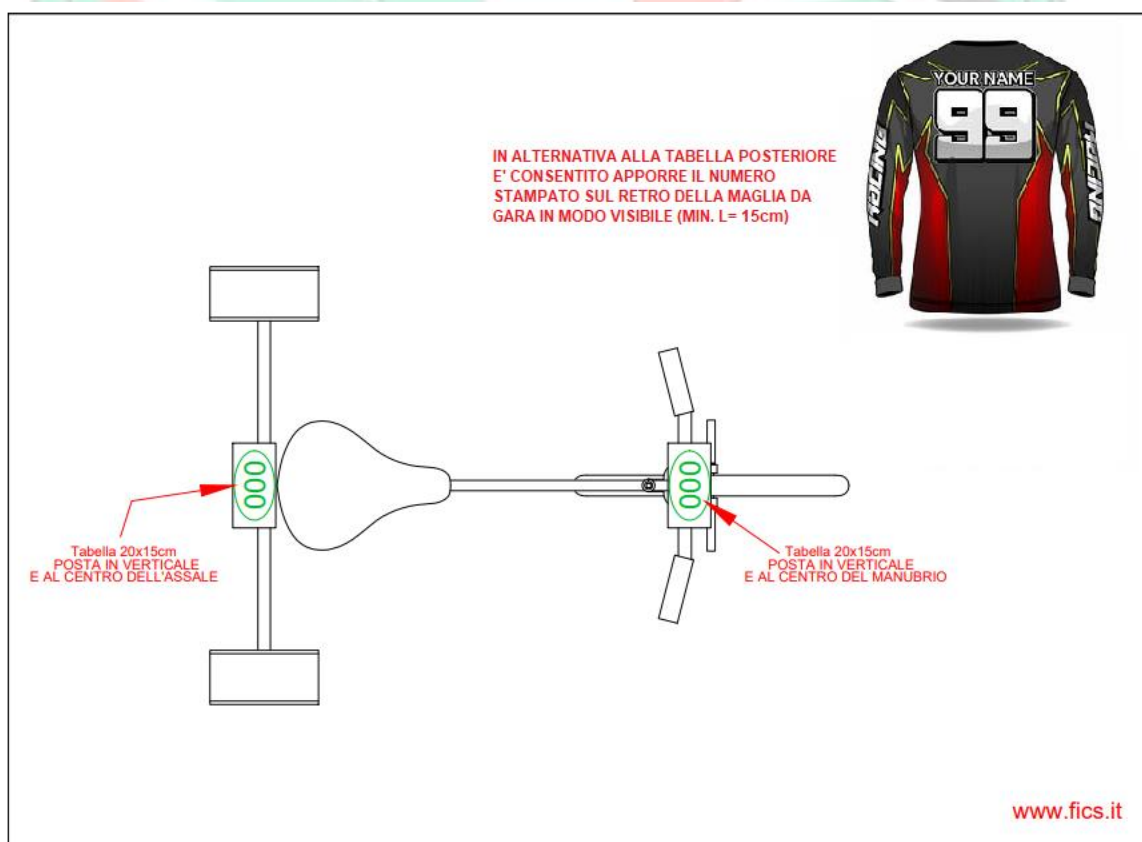
- Deve essere di materiale metallico (alluminio e leghe o acciaio), non ammessi di materiale plastico o altro materiale non sufficientemente robusto.
- È obbligatorio rivestire le estremità del manubrio con manopole chiuse o tappi

SEDILE

- È ammesso lo spostamento del sedile, purché ciò non avvenga sul percorso di gara, ovvero è consentito lo spostamento solo con trike fermo

NUMERI DI GARA

- Sarà possibile da parte del pilota proporre il proprio numero di gara nell'ambito di quelli disponibili proposti dall'organizzazione (da 1 a 200), se tale numero risulterà già assegnato il pilota avrà facoltà di proporre altri fino a trovarne uno libero di proprio gradimento.
- **Il numero da apporre sulla tabella sarà fornito al pilota dall'organizzazione all'atto dell'iscrizione alla prima gara cui parteciperà.**
- il numero assegnato dovrà essere esposto obbligatoriamente sul lato anteriore, mentre per il numero posteriore sarà a discrezione del pilota se apporlo sul trike o in alternativa sul retro della maglia (come indicato nello schema)
- **In numeri dovranno sempre messi in posizione tale da consentire sia la rilevazione delle posizioni di gara che le eventuali infrazioni da parte dei giudici in modo chiaro e inequivocabile.**
- **È assolutamente vietato inclinare la tabella di oltre i 30°**
- **Il mancato rispetto di questa regola solleva la direzione alla determinazione della posizione in gara del pilota classificandolo come ultima posizione della manche che sta disputando.**



APPLICAZIONI TECNICHE NON AMMESSE

- Non sono ammessi sistemi di ammortizzazione delle ruote posteriori
- Zavorre rotanti, volani, o sistemi inerziali atti ad aumentare la velocità

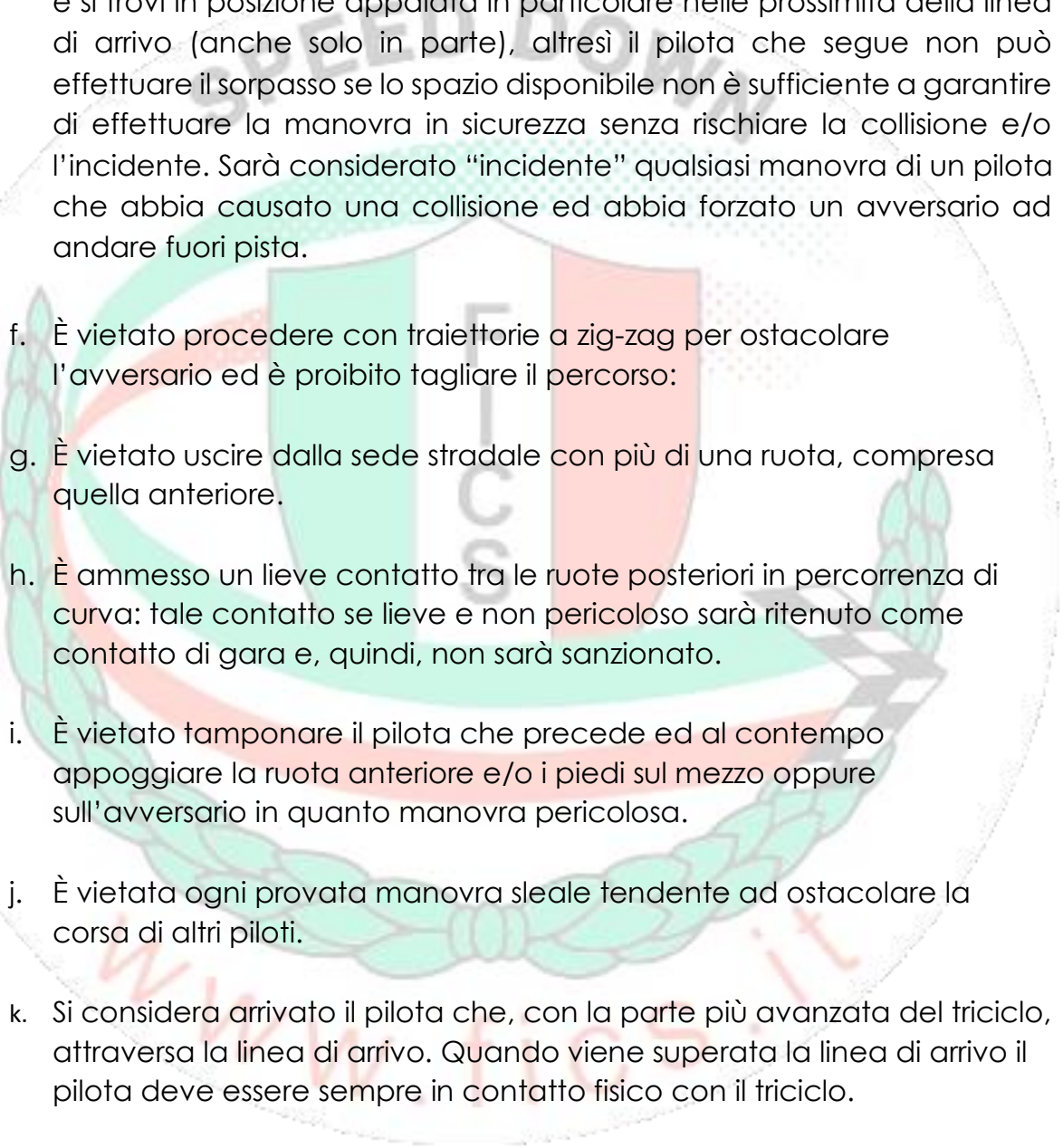
2.2 Abbigliamento dei piloti

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

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

2.3 Condotta di gara e norme comportamentali e di sicurezza

- a. In partenza i concorrenti devono mantenersi seduti sul sedile con i piedi appoggiati alle previste appendici (PEGS). I piedi devono essere mantenuti sui PEGS fino alla prima ipotetica frenata. È vietato spingersi con le mani e/o i piedi in partenza.
- b. La posizione del pilota dalla linea di indicazione segnalata da direzione gara (circa 100mt dall'arrivo) deve essere sempre posizionata stabilmente sul manubrio ad eccezione di situazioni impreviste, di emergenza e/o per segnalare situazioni di pericolo.
- c. La posizione di guida del pilota normalmente deve essere tale da permettere ai piedi di trovarsi sempre davanti al casco del pilota, è consentito portare un piede esterno con funzione di bilanciamento o frenatura oltre tale soglia, inoltre è consentito poter staccare le mani dal manubrio durante la discesa, ma di non togliere in nessuna occasione le proprie gambe piedi o caviglie dai rispettivi Peg per mantenere stabile la direzione del proprio mezzo.

- 
- d. sorpassi tra piloti dovranno essere effettuati senza pregiudicare la sicurezza tra di essi, la condotta di guida dovrà essere improntata alla massima sportività.
- e. Il pilota più avanzato ha diritto di scegliere la traiettoria ma non ha diritto di posizione e non può ostacolare il pilota che abbia iniziato il sorpasso e si trovi in posizione appaiata in particolare nelle prossimità della linea di arrivo (anche solo in parte), altresì il pilota che segue non può effettuare il sorpasso se lo spazio disponibile non è sufficiente a garantire di effettuare la manovra in sicurezza senza rischiare la collisione e/o l'incidente. Sarà considerato "incidente" qualsiasi manovra di un pilota che abbia causato una collisione ed abbia forzato un avversario ad andare fuori pista.
- f. È vietato procedere con traiettorie a zig-zag per ostacolare l'avversario ed è proibito tagliare il percorso:
- g. È vietato uscire dalla sede stradale con più di una ruota, compresa quella anteriore.
- h. È ammesso un lieve contatto tra le ruote posteriori in percorrenza di curva: tale contatto se lieve e non pericoloso sarà ritenuto come contatto di gara e, quindi, non sarà sanzionato.
- i. È vietato tamponare il pilota che precede ed al contempo appoggiare la ruota anteriore e/o i piedi sul mezzo oppure sull'avversario in quanto manovra pericolosa.
- j. È vietata ogni provata manovra sleale tendente ad ostacolare la corsa di altri piloti.
- k. Si considera arrivato il pilota che, con la parte più avanzata del triciclo, attraversa la linea di arrivo. Quando viene superata la linea di arrivo il pilota deve essere sempre in contatto fisico con il triciclo.
- l. È vietato durante la discesa qualsiasi tipo di collaborazione o intervento dai piloti e da terzi (spettatori, ecc.) che partecipano e/o assistono alla gara.

2. Norme di comportamento e di sicurezza

1. Durante le risalite o gli spostamenti sui furgoni è obbligatorio indossare il casco (a pena di squalifica).
2. **In ottemperanza alle norme in vigore al momento dello svolgimento gara, nello specifico i DPCM per l'emergenza COVID19 sarà OBBLIGATORIO l'utilizzo della mascherina facciale e il mantenimento della distanza tra le persone superiore ad un metro**
3. Al termine della prova i tricicli debbono essere **immediatamente** caricati sui furgoni onde evitare intralcio agli altri concorrenti ancora in gara. Il pilota che non caricherà il proprio mezzo in un ragionevole tempo, ovvero volutamente rallenterà lo svolgimento delle risalite non osservando la seguente disposizione potrà essere oggetto di indagine ed eventuale provvedimento nei suoi confronti.
4. È vietato ai piloti utilizzare segnali acustici di qualsiasi tipo (vocale, meccanico e/o altro) che possano essere considerati una segnalazione ad altri piloti e/o che possano crea situazioni di disturbo e di distrazione ai concorrenti.
5. È consentito ai piloti utilizzare telecamere poste sul casco e/o sul triciclo in posizione tale da non compromettere la sicurezza propria e degli altri piloti. Il pilota che utilizza una telecamera si assume la totale e completa responsabilità e, pertanto, non potrà essere imputata all'Organizzazione ed agli altri piloti la responsabilità e gli oneri derivanti dalla rottura e/o da qualsiasi danneggiamento dell'attrezzatura video.
6. I piloti dovranno comportarsi in maniera dignitosa prima, durante e dopo la gara e dovranno adottare un linguaggio rispettoso nei confronti di avversari, membri dell'Organizzazione, Direttore di gara e pubblico. Non saranno tollerati comportamenti antisportivi o di cattiva educazione quali maltrattamenti, derisioni, bestemmie e parole fuori luogo.
7. I piloti dovranno astenersi da comportamenti che possano incitare alla violenza o essere in ogni modo lesivi della reputazione, dell'immagine o della dignità della persona e da comportamenti discriminatori.
8. Ogni forma di doping è una violazione dei principi dello sport e pertanto è fatto divieto di assumere sostanze psicotrope, stupefacenti e bevande alcoliche prima della gara
9. È necessario che il pubblico sosti esclusivamente nelle aree predisposte dall'Organizzazione.

3.Regolamento della Competizione

MODALITA' MACTH RACE

3.1 COMPOSIZIONE DELLE GRIGLIE DI PARTENZA

Le manches disputate per ogni evento sono definite come segue:

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

Al termine verranno premiati soltanto i primi tre piloti classificati

- **N.B. Possibili modifiche del numero di batterie di discesa disputabili, per tracciati molto lunghi, > 4km per motivi di tempistiche di svolgimento della manifestazione o permessi si gara.**
- **Inoltre per motivi di eventi meteorologici avversi, che possano mettere in pericolo i piloti o il personale sul percorso.**

Piloti ammessi per batteria

I piloti ammessi alla disputa della batteria sono da 1 a 5 con decisione

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

Modalità di disposizione in griglia di partenza

La disposizione di partenza dei piloti, sarà decisa in modalità casuale a sorteggio per tutte le batterie di qualificazione, pertanto potrebbe capitare la concomitanza di numeri che ripetano alcune batterie di alcuni piloti con cui abbiano già disputato delle discese precedenti.

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

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

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

3.2 – ATTRIBUZIONE PUNTEGGIO AD OGNI MANCHE

Viene definito così il punteggio di gara in base alla posizione:

Numero 5 partecipanti:

- Punteggio Massimo = 100
- 1° Classificato = 20 punti
- 2° Classificato = 16 punti
- 3° Classificato = 12 punti
- 4° Classificato = 8 punti
- 5° Classificato = 4 punti

Numero 4 partecipanti:

- Punteggio Massimo = 100
- 1° Classificato = 20 punti
- 2° Classificato = 15 punti
- 3° Classificato = 13 punti
- 4° Classificato = 5 punti

3.3 - BATTERIE PER LA SEMIFINALE e FINALE

Al termine delle batterie di qualificazioni, verrà stilato una classifica dei punteggi ottenuti a seguito delle Mance precedenti. Saranno presi i primi 8 piloti che avranno ottenuto il punteggio più alto, accedendo di fatto così alla SEMIFINALE.

Passano in FINALE i Primi 2 Piloti di ogni SEMIFINALI, così facendo avremo i primi 4 classificati che disputeranno la classifica finale dal 1° al 4° posto, ed il 3° e 4° classificato in semifinale accederà alla finale per le Posizioni dal 5° all'8° posto, di conseguenza sarà fatta la solita procedura per le batterie successive fino all'ultimo pilota.

3.4 - GARA CONCLUSA

La gara si potrà definire conclusa solo al termine dell'8° discesa e non prima, salvo quanto riportato nel paragrafo **3** al punto **3.1**

3.5 - INTERRUZIONE GARA IN CASO DI INCIDENTE

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

Il pilota avrà la possibilità di interrompere la propria batteria di discesa se durante il percorso dovesse trovare, un pilota della manche precedente, fermo o in una posizione in cui ritenga possa mettere in pericolo la sua salute e quella di cui precede. In tal caso il pilota che precede in gruppo dovrà alzare una mano con palmo aperto. Tale manovra dovrà essere un segnale ben chiaro, i piloti che retrocedono e dovranno rallentare il più velocemente possibile fino ad arrestarsi completamente e avranno diritto a ripetere la propria manche.

Dovranno aspettare tutti sul posto l'arrivo del mezzo di risalita, il quale provvederà poi a riportarli presso la partenza per la nuova Manche.

Chi non rispetterà questa regola sarà considerato ELIMINATO!!!

3.6 - CERTIFICATO MEDICO

REQUISITO NECESSARIO ALLA PARTECIPAZIONE ALLE GARE:

Per la partecipazione alle gare è obbligatorio possedere il certificato di tipo NON AGONISTICO valido per l'anno in corso.

Il certificato dovrà essere esibito tassativamente all'atto dell'iscrizione della singola gara o al presidente della ASA in cui il pilota è associato

La mancanza di tale requisito darà facoltà all'organizzatore di non ammettere alla gara il pilota.

4.Regolamento di Giustizia Sportiva

Organi di Giustizia Sportiva

Per ogni gara del Campionato verrà nominato un Direttore di Gara (D.G.), e un Comitato Tecnico e di Giustizia composto da tre membri con il compito e la responsabilità di dirimere le controversie e/o i dubbi inerenti all'interpretazione del Regolamento e di decidere in merito agli eventuali ricorsi/reclami.

Viene costituita inoltre una commissione composta da un responsabile su base volontaria per ogni team iscritto (solo team) con il compito di raccogliere ulteriori elementi per la valutazione delle controversie. Nelle Controversie "in Bonis" avranno ruolo di mediatore/facilitatore.

Tali membri avranno anche l'onere di comunicare tempestivamente al DG eventuali mancate conformità dei mezzi o piloti per le necessarie verifiche.

Direzione di Gara

1.1. Il Direttore di Gara (DG) è la persona con potere di giudizio e arbitrio della specifica gara ed è responsabile della verifica prima **dopo** e durante la gara del rispetto del Regolamento. Il Direttore di Gara (DG) è titolato ad infliggere ai partecipanti una qualsiasi tra le seguenti penalità e/o sanzioni a qualsiasi pilota coinvolti a seconda della gravità dell'evento:

- esclusione dalla gara
- esclusione dall'ordine di arrivo di una manche;
- retrocessione di un qualsiasi numero di posizioni nell'ordine di arrivo;
- esclusione da una gara successiva;
- esclusione dal Campionato.

Qualsiasi delle sanzioni inflitte dal Direttore di Gara sono imposte senza necessariamente convocare l'interessato e sono inappellabili in sede di competizione. Il Direttore di Gara potrà infliggere anche la sanzione della perdita di punti nella classifica generale del Campionato.

Il D.G. si avvarrà nello svolgimento dei suoi compiti dell'ausilio e dei rilievi dei Commissari di Percorso facenti parte del Servizio di Sicurezza della gara e/o di collaboratori predisposti allo scopo (es. scooter di supervisione posteriore)

In caso di "incidente" che coinvolga due o più mezzi, a meno che non sia del tutto chiara la responsabilità di un pilota in violazione delle norme del Regolamento, sarà oggetto di indagine del D.G. dopo la gara.

Il D.G. può decidere a seguito di segnalazione dei Commissari di Percorso e/o di documentazione fotografia e/o video da chiunque presentata se uno o più piloti siano coinvolti in un evento vietato dalle norme di condotta e/o regolamentari e di sicurezza e debbano essere penalizzati.

Reclami

Hanno titolo a presentare reclamo solo ed esclusivamente i piloti che stanno disputando la gara.

Non sono ammessi rappresentanti legali (**ad esclusione dei tutori legali dei minori**) o persone terze delegate dal pilota pena l'annullamento del reclamo stesso.

Il Campionato si Basa su tre gradi di giustizia sportiva secondo questo schema:

1° Grado

Reclamo con Concordato "in Bonis"

Se nel corso della competizione si accertasse che due o più piloti abbiano avuto/subito contatti involontari tra di loro, e questo comportamento possa aver danneggiato in qualche modo la posizione di gara o si verificassero situazioni di soggettiva irregolarità, vi è la possibilità di aprire la controversia "in Bonis"

Procedura operativa: il pilota che ritiene essere stato danneggiato e intenda procedere "in Bonis", dovrà recarsi da uno dei membri della "Commissione TEAM" come sopra descritto e dare incarico di facilitare la controversia, lo stesso dovrà informare il pilota in controparte coinvolto il quale dovrà anch'esso dare incarico ad un rappresentante "Commissione TEAM" per la gestione controversia.

La commissione così composta si dovrà recare presso la postazione IDG sita in zona traguardo spiegando agli stessi quanto da verificare.

Da questo momento vengono dati 10' di tempo massimo in cui i facilitatori della commissione Team e i piloti potranno redimere la controversia, scaduti i quali, se non viene trovata la conclusione "in Bonis", i piloti saranno tenuti a presentare reclamo scritto.

Le sanzioni attribuibili con il metodo "in Bonis" potranno essere solo ed esclusivamente:

- **Sanzione per episodio accertato e volontario: annullamento punti manche**
- **Sanzione per episodio involontario: Richiamo scritto in classifica**

2° Grado

Reclamo Scritto

I piloti che intendono proporre reclamo scritto devono presentare al direttore gara un preannuncio scritto con il quale si preannuncia la presentazione di un reclamo.

Le motivazioni del reclamo devono essere fatte pervenire al Direttore Gara e alla controparte (l'organizzazione fornirà l'indirizzo e-mail) entro le ore 20.00 del giorno successivo alla disputa della gara presentandolo direttamente nella sede dell'Associazione o inviandolo per e-mail a **vicepresidente@fics.it**

Al reclamo **ed alla memoria di opposizione al reclamo** vanno acclusi la tassa di reclamo (€ 50,00) o la ricevuta del suo versamento, e una copia del documento che prova l'invio del reclamo **e della memoria di opposizione al reclamo** alla controparte.

La mancata presentazione della memoria di opposizione al reclamo e/o di mancato pagamento della cauzione varrà quale rinuncia al ricorso ed implicita ammissione di colpevolezza.

La tassa di reclamo verrà resa solo in caso di risoluzione positiva per il pilota che ha presentato il ricorso. In caso di risoluzione negativa verrà trattenuta dall'organizzatore e devoluta in beneficenza.

Le parti hanno facoltà di non dare seguito al preannuncio di reclamo o di rinunciare prima che si sia proceduto in merito. La rinuncia o il ritiro del reclamo non ha effetto per i procedimenti di illecito sportivo che riguardano problemi alla sicurezza o all'incolumità dei piloti.

Le decisioni verranno adottate dal **Comitato Tecnico e di Giustizia appositamente nominata dal FICS**

Il **Comitato Tecnico e di Giustizia**, al fine di poter accertare in modo più approfondito lo svolgimento dei fatti avrà più ampi poteri di indagine e di accertamento. È diritto delle parti richiedere di essere ascoltate in tutti i procedimenti. Esso potrà altresì, incaricare terzi per effettuare specifici accertamenti ovvero supplementi d'indagine e raccogliere le eventuali testimonianze

Al termine delle indagini il Presidente e il **Comitato Tecnico e di Giustizia** convocano specifico incontro dove vengono esposti fatti e documentazioni la decisione che intendono adottare.

Essa verrà comunicata verbalmente agli interessati subito dopo e successivamente in forma scritta entro 7 giorni dalla loro adozione a mezzo e-mail

Le decisioni della commissione sono inappellabili e accettate dal/dai Pilota/i unilateralmente, pena l'esclusione dal Campionato.

L'eventuale iniziativa intrapresa dal pilota verso gli organi di giustizia o verso gli organizzatori al solo fine di voler far cambiare decisione verrà considerata come elemento di ulteriore aggravamento delle sanzioni.

Nota: non sono ammessi e non saranno accolti reclami verbali, tantomeno con toni irrispettosi e/o offensivi verso l'organizzazione e i loro membri. I reclami che dopo procedimento risultano oggetto di falsità o faziosità produrranno per il pilota conseguenze derivanti dalla violazione degli obblighi di lealtà e correttezza con eventuale esclusione dal Campionato stesso.

3° Grado

Appello al giudice unico

Hanno diritto di esporre reclamo presso giudice unico i piloti che abbiano già esposto reclamo per i primi due gradi di giudizio e ritengano insoddisfacenti le soluzioni adottate. Il reclamo dovrà essere indirizzato al Giudice Unico Competente territorialmente in forma scritta spiegando dettagliatamente la situazione.

Il giudice unico comunicherà successivamente in modo inappellabile la decisione adottata a chiusura definitiva della controversia

5. Norme di partecipazione

5.1 Iscrizione e requisiti

Per partecipare al Campionato è necessario iscriversi secondo le modalità indicate nel sito web di www.fics.it

Possono aderire al Campionato sia singoli piloti che team

- Tutti coloro i quali intendono Partecipare al campionato debbono fare domanda indicando: Nome, Cognome, Team, E-mail, tel. Tessera CSI in corso di validità(scansione)
- L'ammissione alla partecipazione del campionato è subordinata alla ricorrenza dei seguenti requisiti:
- Assenza di condanne penali per delitti dolosi
- Assenza di provvedimenti disciplinari di sospensione o radiazione in campo sportivo
- Gli organizzatori, il cui giudizio è insindacabile e contro la cui decisione non è ammesso appello, provvedono in ordine alle domande di ammissione nel termine di dieci (10) giorni dalla presentazione dopo tale periodo vige il "silenzio assenso". In caso di diniego, gli organizzatori non sono tenuti ad esplicitarne le ragioni.
- In caso di domanda di iscrizione presentate da minorenni le stesse dovranno inoltre essere controfirmate dall'esercente la potestà parentale.

Per eventuali e ulteriori chiarimenti è possibile rivolgersi per e-mail al referente Trike FICS a mezzo e-mail walterbolognesi@gmail.com

Requisiti:

I piloti partecipanti al Campionato dovranno essere in regola con il pagamento quota gara, che dovranno fare secondo le modalità esplicitate dall'organizzatore della singola gara e del certificato medico per la pratica dell'attività sportiva (non agonistico) che dovrà essere TASSATIVAMENTE esibito prima della gara.

Il pilota non all'atto dell'iscrizione dovrà indicare la tessera della EPS di appartenenza, se diversa da quella dell'organizzatore della gara dovrà provvedere a farsi rilasciare autorizzazione per la copertura assicurativa o in alternativa l'organizzatore potrà effettuare una tessera tipo FREESPORT giornaliera diversamente il pilota non potrà partecipare alla gara per mancanza di requisiti. Gli stessi eventualmente potranno avvalersi di tessere giornaliera.

5.2 Autorizzazione al trattamento dei dati sensibili

I piloti partecipanti al Campionato acconsentono al trattamento dei dati personali riguardanti le competizioni e attività correlate cui stanno partecipando.

Pertanto il pilota compilando l'iscrizione alla gara sottintende e dichiara di aver ricevuto l'informativa sui diritti connessi al trattamento dei suoi dati personali da parte dell'organizzazione, del trattamento finalizzato alla gestione del rapporto inerente alla competizione e all'adempimento di ogni obbligo di legge. Presta pertanto il consenso al trattamento dei suoi dati per le finalità sopra descritte ai sensi della legge sulla privacy.

5.3 Autorizzazione all'utilizzo dell'immagine

Il pilota con l'iscrizione alla gara/Campionato esprime il consenso alla pubblicazione, in qualsiasi forma, di immagini che lo ritraggono nello svolgimento delle attività sportive, purché la pubblicazione non avvenga per perseguire finalità di natura economica diverse da quelle inerenti al Campionato.

5.4 Tutela dell'immagine e della reputazione


Il pilota partecipando al Campionato autorizza l'organizzatore, nella sua totalità ivi compresi piloti e tutti i membri coinvolti nell'organizzazione. L'associazione verificherà tutte le situazioni che si venissero a creare negli ambiti esterni alle competizioni, in particolar modo su social network, compresi profili personali al fine di verificare gli estremi che si ritenga possano ledere l'immagine dell'associazione stessa e valutando la eventuale configurazione del reato "diffamazione a mezzo stampa". Sarà inoltre facoltà degli organizzatori escludere insindacabilmente, dal Campionato, previa apposita comunicazione da parte dell'organizzazione, quel pilota che adotterà comportamenti lesivi per l'immagine del Campionato e dell'associazione.

Per qualsiasi informazione inerente al Campionato potete scrivere a:
walterbognesi@gmail.com

5.5 Disposizioni finali

Gli organizzatori, si riservano il diritto di modificare in qualsiasi momento le clausole e le norme di questo Regolamento per assicurare il miglior successo del Campionato Italiano Drift Trike Challenge.

In caso di contestazioni e/o dubbi fa fede l'interpretazione data dal Comitato Tecnico e di Giustizia dell'ente organizzatore.

Il presente regolamento è protetto dal diritto d'autore con licenza non commerciale CREATIVE COMMONS  da DRIFT TRIKE ITALIA asd rappresentata dal suo Presidente in carica Stefano Moscatelli e viene dato in concessione a FICS la versione 07b appositamente elaborata allo scopo

Oltre gli obblighi di licenza, nel caso la seguente opera venga remixata/modificata è necessario:

- **Aggiornare il registro pag.24 "ELENCO VARIAZIONI DOCUMENTO" ad ogni modifica effettuata indicando il punto variato, motivo, data**
- **Deve sempre essere indicata la licenza internazionale Creative Commons attribuita dall'autore in calce al documento**
- **inviarne copia via e-mail a stefano.moscatelli@gmail.com**

la presente opera è composta da n°24 pagine



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale.

ELENCO VARIAZIONI DOCUMENTO		
VER. 00	DATA: 20/02/2015	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO Prima emissione
VER. 01	DATA: 03/03/2015	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO - Modificato 4°manche con attribuzione ex equo - Modificato 1°manche con richiesta osservazione in forma scritta
VER. 02	DATA: 01/06/2015	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO - Modificato 5°manche con attribuzione punteggio a scalare - Aggiunto paragrafo Reclami
VER. 03	DATA: 20/01/2016	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO - Revisione per Campionato 2016
VER. 04	DATA: 22/03/2016	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO - Specificato nelle manche l'eventuale mancata attribuzione punteggio - Corretta attribuzione punteggio 5° manche per errore battitura - Specificato condizioni quota di partecipazione Campionato
VER. 05	DATA: 29/12/2016	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO - Aggiornamenti e integrazioni per campionato 2017
VER.06	DATA: 05/02/2018	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO Aggiornamenti e integrazioni per campionato 2018
VER.07	DATA: 15/03/2019	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO Aggiornamenti e integrazioni per campionato 2019, revisione per uniformità con FICS genn 2019
VER.07b	DATA: 08/04/2021	MOTIVO DEL CAMBIAMENTO Aggiornamenti e integrazioni per utilizzo nel campionato con FICS 2021
ALLEGATI:		