

Regolamento Nazionale UISP 2010

TROFEO SUPERMOTARD 2010 TIPO A, TROFEO SUPERMOTARD COUNTY TIPO B

La Lega Motociclismo UISP indice per l'anno 2010 il Trofeo Supermotard e Supermotard Country. La UISP si riserva il diritto di assegnare sia l'organizzazione che la gestione dell'immagine delle manifestazioni ad:

- aziende specializzate, Associazioni Onlus, Motoclubs, ai quali demandare tutti i diritti, tranne quelli di carattere sportivo che rimangono alla UISP.

Possono partecipare tutti i piloti di nazionalità, italiana e straniera che abbiano compiuto il 14° anno di età, in possesso di licenza rilasciata dalla UISP valida per l'anno in corso.

CHI PUO' ISCRIVERSI AL TROFEO TIPO A ?

Tutti i piloti con licenza UISP di MOTARD, VELOCITA, oppure licenza di MOTOCROSS, ENDURO, TRIAL, MINIMOTO con EEGG da presentare al momento dell'iscrizione di ogni gara.

CHI PUO' ISCRIVERSI AL TROFEO TIPO B ?

Possono iscriversi al trofeo Supermotard Country tutti i piloti con Licenza UISP

di: MOTARD, MOTOCROSS, ENDURO, TRIAL, VELOCITA, MINIMOTO. 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.

CATEGORIE

OPEN: saranno iscritti alla categoria i piloti che, (dopo attenta valutazione dell'organizzazione ed a discrezione della stessa), avranno merito o caratteristiche o esperienza tale da consigliare l'inserimento del tal pilota in questa categoria; si gareggia con qualsiasi moto di qualsiasi cilindrata.

Accedono automaticamente a questa categoria, ad esempio, i primi tre classificati nell'anno precedente sia della cat. Sport che di quella Prestige.

L'intento unico degli organizzatori è di rendere equilibrate e combattute tutte le categorie senza svantaggiare o avvantaggiare nessuno.

PRESTIGE: sono ammessi i piloti in possesso di motocicli con cilindrata superiore a 251cc per i 2t e 451cc per i 4t

SPORT: sono ammessi i piloti in possesso di motocicli fino a 250 cc. 2t e fino a 450 cc. 4t

AMATORI: sono ammessi i piloti in possesso di motocicli per i quali sia possibile l'immatricolazione al PRA e strettamente di serie, dovranno essere asportati specchietti retrovisori e fanaleria in vetro o adeguatamente rivestita con nastro plastico. È 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 con motocicli di ogni cilindrata e fanno classifica a se. Se il numero di partecipanti di sesso femminile è 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.

MOTOCICLI

Sono ammessi tutti i tipi di motocicli di cilindrata compresa tra 125 cc. e 750 cc. monocilindrici a due tempi e/o monocilindrici o bicilindrici a 4 tempi rispondenti al regolamento tecnico.

PNEUMATICI

È 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.



CIRCUITI tipo A

Le gare potranno svolgersi sia all'interno di impianti fissi, su circuiti permanenti, o in alternativa in ampie aree, private o pubbliche, ove sia possibile creare artificialmente un percorso di gara considerato ad alta velocità di percorrenza dal D.d.G. . Il tracciato prevede 70% 85% asfalto o materiale simile ed da un minimo del 15% ad un massimo del 30% di materiale naturale consistente (terra battuta o simili), privo di pietre con ove è possibile sistema di bagnatura per evitare la polvere nel tratto fuoristrada possono essere installati salti e/o dossi.

CIRCUITO tipo B

Le gare dovranno 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. 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.
- È consentito l'uso di protezioni passive alternative (materassini gonfiabili, balle di truciolo, di paglia o equivalenti, New Jersey, il tutto preventivamente visionato e collaudato dall'organizzatore.

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 attenuare 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. È 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, lamenti 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 segnaletori/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 Teams 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

Ai piloti saranno assegnati dall'organizzazione i numeri di gara che rimarranno gli stessi per tutto l'anno. L'assegnazione dei numeri fissi terrà conto della data di richiesta del numero e della preiscrizione che dovrà essere avanzata all'organizzatore

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

Le iscrizioni ad ogni singola prova dovranno pervenire all'organizzatore entro 7 gg. dalla data della manifestazione anche a mezzo fax con la contabile del pagamento della tassa di 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.

- Queste norme restrittive sono dovute ad esigenze organizzative onde evitare rallentamenti all'atto dell'iscrizione e nello svolgimento della gara e comunque per un maggior rispetto nei confronti di chi si attiene alle norme scrupolosamente. - Sarà comunque

possibile, previa iscrizione via fax, effettuare il pagamento dell'iscrizione all'atto delle Operazioni Preliminari il giorno della manifestazione con supplemento per ritardo di **EURO 10**.

- Il costo per ogni gara sarà, nei piazzali o circuito cittadino **EURO 50**, in pista **EURO 80**, mentre 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 del 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 sfiami 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:

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.).

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.

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 DDG, 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 direttore di gara, 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.

Ogni tipologia di semaforo diversa dalla sopracitata verrà spiegata dal Direttore di gara all'interno del parco.

I marchall di partenza, con l'aiuto di apposito personale, indicherà al direttore di gara gli eventuali piloti, partiti prima del giusto segnale di VIA; tali piloti subiranno una penalizzazione di 20 secondi che andrà a sommarsi al tempo impiegato dal pilota stesso per effettuare la sua prova. Tale penalizzazione sarà segnalata, durante la prova, dal direttore di corsa al pilota interessato mediante apposito cartello riportante la dicitura "20 sec.", accompagnata dal numero del concorrente. 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.

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

Il tempo di gara sarà di 10' + 2 giri per le manche finali della categoria "C", di 12' + 2 giri per le manche finali della categoria "B", di 15' + 2 giri per le manche finali categoria "A" In caso di disputa di due finali, la griglia di partenza della due gare è stabilita in base all'ordine di arrivo nelle batterie cronometrate.

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 c.d.g scegliere per ogni gara il tipo di conteggio(miglior prestazione, primi classificati).

PARCO CHIUSO E 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.

Eventuali reclami sui motocicli dovranno essere accompagnati dalla tassa di reclamo (100 euro), che sarà restituita solo nel caso il reclamo risultasse fondato. La tassa non restituita verrà aggiunta al montepremi



di giornata. I reclami per sospette irregolarità o possibili errori nelle classifiche, potranno essere avanzati nel tempo limite di trenta minuti dall'orario di esposizione delle classifiche stesse. Trascorso questo tempo, le classifiche saranno ufficiali e definitive a tutti gli effetti.

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.

CRONOMETRAGGIO

E' previsto l'uso dei transponder o di personale addetto al conteggio dei giri. Nel caso di utilizzo di transponder, questi saranno assegnati al pilota in sede di OP previa deposito della licenza; la licenza sarà restituita al termine della giornata all'atto della restituzione da parte del pilota del transponder. Il responso del Servizio Ufficiale Cronometraggio, dopo l'esame degli eventuali reclami, è inappellabile.

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 procederà 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

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



28°	66	68°	13
29°	64	69°	12
30°	62	70°	11
31°	60	71°	10
32°	58	72°	9
33°	56	73°	8
34°	54	74°	7
35°	52	75°	6
36°	50	76°	5
37°	48	77°	4
38°	46	78°	3
39°	44	79°	2
40°	42	80°	1

BANDIERE

LE BANDIERE CHE VENGONO RIPORTATE DI SEGUITO SONO RISPONDENTI A NORMATIVA INTERNAZIONALE ED IL LORO SIGNIFICATO DEVE VENIRE SCRUPolosAMENTE RISPETTATO DA TUTTI COLORO PRESENTI SUL CIRCUITO, SIA IN GARA CHE IN PROVA.

BANDIERA A SCACCHI BIANCHI E NERI :identifica la fine della gara o delle prove

BANDIERA GIALLA: se immobile segnala l'avvicinarsi ad un pericolo, divieto di sorpasso tra i conduttori in presenza di tale segnalazione agitata, imminenza di incontrare un pericolo, i conduttori sono tenuti a porre particolare attenzione e all'eventualità tenersi pronti anche all'arresto. Divieto di sorpasso anche con bandiera agitata

BANDIERA ROSSA: viene esposta solo su ordine del direttore di gara) indica a tutti i conduttori che la corsa o le prove sono interrotte e che gli stessi devono rallentare, non sorpassare, ritornare verso la linea di partenza secondo il senso di marcia ad andatura ridotta. Questa bandiera viene anche utilizzata dal direttore di gara per la chiusura del percorso o del circuito.

BANDIERA BLU: indica ad un conduttore che sta per essere doppiato da uno o più conduttori. Il conduttore al quale viene esposta è tenuto a non ostacolare la manovra di sorpasso da parte dei concorrenti che stanno sorraggiungendo. immobile indica che il sorpasso sta per essere effettuato, agitata indica che il sorpasso è imminente.

- in tutte le postazioni all'ingresso dei concorrenti in circuito, durante le competizioni o prove indica il cessare del pericolo (bandiera gialla) segnalato nelle postazioni precedenti

BANDIERA VERDE: indica via libera, tale segnalazione viene esposta **BANDIERA BIANCA:** deve essere presentata quando un veicolo lento sta percorrendo la pista. I conduttori sono così informati che stanno per sorpassare detto veicolo.

BANDIERA NERA: viene esposta dal direttore di gara ed è accompagnata da numero bianco su pannello nero, indica al conduttore interessato che deve fermarsi al giro successivo.

