



REGOLAMENTO SPORTIVO

43° Campionato Sociale

1- CALENDARIO GARE

Il "Club La Birocchia" organizza il "43° Campionato sociale" composto da gare di cronodiscesa, valevole per i veicoli monoposto e biposto a trazione gravitazionale.

Le gare valide per il campionato 2017 sono:

1. Domenica 02 Aprile	Mesenzana (VA)	1 manche di prova + 3 Crono
2. Domenica 7 Maggio	Calolziocorte (LC) - loc. Sopracornola	1 manche di prova + 3 crono
3. Domenica 21 Maggio <i>Team Missili Malegno</i>	Breno (BS) - loc. Astrio Campionato Prov.le Bresciano	1 manche di prova + 3 crono
4. Sabato+Domenica 8/9 Luglio <i>Team Varese Speed Down</i>	Brissago Valtravaglia (VA) - Roggiano Campionato Italiano FICS	Prove al sabato (facoltative) 1 manche di prova + 3 crono
5. Domenica 23 Luglio	Gavirate(VA) - loc. Voltorre	1 manche di prova + 3 crono
6. Domenica 10 Settembre	Porto Valtravaglia (VA) - loc. Domo	1 manche di prova + 3 crono
7. Domenica 24 Settembre	Laveno Mombello (VA) - loc. Cerro	1 manche di prova + 3 crono

Il calendario potrebbe subire aggiornamenti o variazioni.

Per ogni evento verrà pubblicato il programma ufficiale di gara, sul sito www.labirocchia.it e sulla pagina Facebook 'Club La Birocchia', a cui i piloti dovranno attenersi.

Eventuali aggiornamenti saranno comunicati tempestivamente.

2- CATEGORIE

I veicoli ammessi sono a sola propulsione gravitazionale, e il campionato è diviso in categorie in base alle tipologie costruttive.

Sono ammesse le seguenti categorie:

- **Categorie FIDS: C1, C2, C3, C4, C6, C7, C8, C9, C10, C11**
- **Birocchia Legno**
- **Birocchia Gommata**
- **Kart N5K (assale intero)**
- **Drift Trike e Drift Trike Junior**
- **Street Luge**

- **Folk:** eventuali ulteriori veicoli folk, che rispettino le specifiche FICS, la cui accettazione è a discrezione del Consiglio Direttivo.

Ulteriori categorie saranno accettate a discrezione del consiglio direttivo.

3- EQUIPAGGIO (veicoli biposto)

L'equipaggio concorrente al "campionato" deve essere dichiarato alle verifiche tecniche di inizio campionato; esso viene definito EQUIPAGGIO BASE ed è formato dal Pilota (colui che guida) e dallo SPINGITORE (colui che spinge).

Durante il campionato, la coppia può essere sostituita al 50%.

Nell'eventualità che l'equipaggio si scioglia e nascano due nuovi equipaggi, il punteggio acquisito viene così distribuito:

- Se i componenti del vecchio equipaggio si accordano affinché uno dei due nuovi mantenga il vecchio numero di matricola e di conseguenza il punteggio sino a quel momento acquisito, l'altro equipaggio parte da zero.
- Se i componenti del vecchio equipaggio non si accordano, il consiglio direttivo automaticamente dispone che i due nuovi equipaggi abbiano due nuovi numeri di matricola e partano da punteggio zero.

Nel caso in cui si presentino sul campo di gara due equipaggi entrambi mancanti di un pilota e decidano di formare temporaneamente un equipaggio (per quella singola gara), sta alla loro decisione di attribuire il punteggio ottenuto nella gara in oggetto, ad un solo numero di matricola, dichiarato ai commissari di gara in anticipo rispetto alla prima cronodiscesa.

Per eventuali altri casi si rimanda alle decisioni del consiglio direttivo. È comunque consigliabile, per i casi sopracitati, interpellare il consiglio direttivo onde evitare spiacevoli risoluzioni.

4- PILOTI

Tutti i concorrenti devono aver stipulato un contratto assicurativo con CSI, o presentare propria assicurazione personale contro gli infortuni, con ente che riconosca lo Speed Down tra le discipline coperte, e che sollevi il Club da qualsiasi onere.

Non sono ammessi alla gara piloti che non siano regolarmente assicurati contro gli infortuni.

E' necessario presentare copia di un CERTIFICATO MEDICO (per attività non agonistica) di buona salute, oppure firmare l' AUTOCERTIFICAZIONE D' IDONEITA' SPORTIVA.

Ogni concorrente è responsabile delle conseguenze derivanti da dichiarazioni mendaci.

Per i concorrenti minorenni, è necessaria la compilazione di una liberatoria a firma del genitore o del legale tutore.

Eventuali concorrenti di età inferiore ad anni 16 (da compiere nel corso dell'anno 2017) saranno ammessi alla competizione come apripista.

Fanno eccezione i concorrenti per i quali è prevista una specifica categoria sulla base della fascia di età (C1 - C2 - C3 - C9 - C11 - DRIFT TRIKE JUNIOR).

I partecipanti possono alternarsi a gareggiare anche con due veicoli nella stessa giornata di gara, guidandone o spingendone però solo uno per categoria.

5- ABBIGLIAMENTO

Per le categorie BIROCIA LEGNO, BIROCIA GOMMATA, CAT. FISD, N5K:

E' obbligatorio l'utilizzo di casco integrale con visiera o mascherina, tuta intera, guanti interi e calzature completamente chiuse con suola in gomma. E' ammessa la partecipazione con pantaloni lunghi e felpa a maniche lunghe. E' severamente vietato correre con maniche o pantaloni arrotolati. Si consiglia l'utilizzo di protezioni aggiuntive (collare, paracostole, ginocchiere...).

Per i piloti delle categorie C8 - C9 - N5K, è OBBLIGATORIO l'utilizzo di collare e paracostole.

Per la categoria STREET LUGE:

E' obbligatorio l'utilizzo di tuta in pelle, sia intera che divisibile (se divisibile, sempre unita dalla zip). Il corpo del rider non deve presentare parti scoperte che possano escoriarsi in caso di incidente. E' obbligatorio utilizzare il casco integrale con visiera, debitamente allacciato e guanti obbligatoriamente di tipo motociclistico in pelle con protezioni. Le calzature devono essere di tipo sportivo in ottimo stato, con sufficiente superficie frenante e devono essere sempre ben allacciate. E' consigliato l'utilizzo di paraschiena.

Per la categoria TRIKE:

E' obbligatorio indossare: pantaloni lunghi e indumenti a maniche lunghe, casco integrale con visiera o mascherina, guanti interi, ginocchiere, gomitiere e calzature sportive (anche spessorate). E' consigliato l'utilizzo di: stivaletti protettivi (tipo motociclista), scheletro di protezione (tipo motocross), paraschiena e l'uso del collare leggero tipo kart.

Qualsiasi violazione comporterà l'esclusione dalla gara.

Durante la risalita dei mezzi è obbligatorio indossare il casco, pena decurtamento di 5 punti in classifica generale.

6- ISCRIZIONI

Salvo differenti disposizioni relative ad una specifica manifestazione, le iscrizioni devono pervenire entro le ore 20:00 del mercoledì antecedente alla gara tramite:

- mail a **info@labirocia.it**
- sms o messaggio whatsapp al numero indicato nel volantino di gara
- post scritto nel singolo evento dedicato sulla pagina Facebook del **Club La Birocia** (non è sufficiente il semplice "click" su "parteciperò")

Le iscrizioni devono essere complete di nome e cognome dell'equipaggio o del pilota, della categoria in cui si intende gareggiare (se si gareggia in più categorie indicarle tutte), del numero assegnato al proprio veicolo, con eventuale conferma alla partecipazione in caso di pranzo convenzionato.

L'iscrizione si riterrà ufficializzata solo al momento del pagamento della quota gara, da effettuarsi anticipatamente o (quando consentito) il giorno stesso della gara, da effettuarsi entro e non oltre gli orari indicati nel programma.

In caso di pagamento sul campo gara, eventuali assenze non comunicate al Consiglio Direttivo entro il giorno antecedente la manifestazione, comporteranno il pagamento dell'intera quota gara e degli eventuali costi assicurativi.

Eventuali ritardi nella preiscrizione, o nel pagamento della propria quota il giorno della gara, comporteranno un aumento di € 5,00 sulla quota di partecipazione, salvo accordi con il Direttivo.

Quote per ogni concorrente:

Tesseramento al club *		20 euro *
Iscrizione alla gara per piloti tesserati		20 euro
Iscrizione alla gara per piloti non tesserati	(a seconda della gara)	25 o 30 euro
Quota annuale assicurazione CSI **	(a partire da)	10 euro**

* Il tesseramento al Club, oltre alla riduzione dei singoli costi di iscrizione alle gare, comporta l'inserimento nella classifica di campionato, oltre al diritto di voto ad eventuali assemblee.

I piloti non tesserati verranno regolarmente premiati per la posizione ottenuta in gara, ma il loro risultato non comporterà alcun inserimento nella classifica generale di campionato.

Per i concorrenti tesserati, in caso di preiscrizione anticipata a tutte le gare, sarà data in omaggio la maglietta ufficiale del Club la Birocia.

** Disponibili alcune integrazioni alla copertura base, riportate al punto 16 del presente regolamento. Per maggiori informazioni chiedere al Consiglio Direttivo.

7- NUMERAZIONE VEICOLI

Tutti i veicoli devono essere dotati di tabella portanumero di colore bianco, di dimensioni sufficienti a contenere numeri gara di altezza minima cm 10, che devono essere ben leggibili e di colore nero.

Queste dovranno essere posizionate anteriormente in posizione ben visibile; nei mezzi carrozzati, le tabelle dovranno essere presenti anche su entrambe le fiancate.

Alla prima iscrizione del veicolo, il CLUB LA BIROCIA fornirà le tabelle portanumero a chi ne fosse sprovvisto (quadrate, con misura 20x20cm)

I numeri sono assegnati per categoria, sulla base del piazzamento nel campionato precedente:

- da 1 a 30 per Birocia Legno
- da 31 a 40 per Birocia Gommata
- da 41 a 60 per Kart C8
- da 61 a 80 per Kart N5K
- da 81 a 90 per Street Luge
- da 91 per Drift Trike

Per i concorrenti a cui è stato assegnato numero ufficiale dalla FICS, lo stesso sarà ritenuto valido quale numero di gara.

8- VERIFICA E CONTROLLO DELLA REGOLARITA' DEI MEZZI

Le verifiche dei mezzi verranno effettuate alla prima partecipazione, o in data antecedente stabilita dal Consiglio Direttivo.

La sottoposizione del veicolo alle verifiche è obbligatoria, pena l'esclusione dalla gara.

L'omologazione è rilasciata, con giudizio insindacabile, dalla commissione preposta ai controlli.

Durante tutta la giornata di gara i giudici designati potranno verificare in qualsiasi momento i veicoli, anche più volte gli stessi, al fine di garantire la sicurezza della manifestazione.

I giudici hanno la facoltà di penalizzare o squalificare gli equipaggi se riscontrano delle incongruenze, o se gli stessi ne ostacolano la verifica.

Ad ogni gara i primi 3 classificati di ogni categoria potranno essere verificati.

Ci sarà la possibilità di verifiche a sorpresa durante il campionato.

9- REGOLE DI DISCESA

L'ordine di partenza viene stabilito dagli organizzatori in base alle esigenze di gara.

Tutti i veicoli dovranno avere l'estremità anteriore sulla linea di partenza, non prima e non dopo.

Al momento della partenza, nella categoria BIROCIA LEGNO e BIROCIA GOMMATA, lo spingitore non può arretrare il veicolo ma dovrà applicare solamente la spinta in avanti.

Dopo le operazioni di partenza è vietata la spinta anche "tipo monopattino", e tutti i piloti devono stare all'interno del proprio veicolo. Solo in caso di incidente e a mezzo fermo è ammesso scendere e spingere.

Gli equipaggi che per incidente, rottura, o problemi vari si fermano lungo il percorso di gara, devono spostare il proprio veicolo in una zona sicura e lontano dalle traiettorie abituali, e restare fermi fino alla fine della manche, avvertendo il commissario di gara più vicino.

Qualora venisse esposta dai commissari la bandiera rossa, il concorrente è obbligato a fermarsi e ad attendere di essere riportato alla partenza per la ripetizione della manche.

Ai concorrenti che non si attengono a quanto sopra, verrà annullato il tempo di manche.

Qualora sia prevista, tutti i concorrenti sono obbligati a partecipare alla manche-spettacolo, pena l'esclusione dalla classifica di gara (salvo accordi presi precedentemente con il direttore di gara).

Durante la manche spettacolo i mezzi verranno fatti partire a distanza di 10/15 secondi, e i concorrenti dovranno mantenere comportamenti tali da non arrecare pericolo a sé stessi o al pubblico.

Per la CATEGORIA TRIKE:

- E' stabilito che, per motivi di sicurezza, le discese avverranno in modalità "a cronometro";
- La modalità "match race" potrà essere adottata solo dove le caratteristiche del tracciato ne rendano sicura l'esecuzione, su decisione esclusiva del Consiglio Direttivo. Per le gare a match race, il numero massimo ammesso per la categoria è di 16 veicoli.

Le prove dei tracciati di gara sono tassativamente vietate.

Qualora Vi fosse evidenza di prove del tracciato da parte di un determinato concorrente, lo stesso non sarà ammesso alla manifestazione o sarà squalificato.

10- REGOLE DI RISALITA

Tutti i partecipanti devono attivarsi per gestire nel minor tempo possibile la risalita del proprio veicolo, caricandolo o agganciandolo su un proprio mezzo di trasporto o su uno tra quelli eventualmente forniti dagli organizzatori, immediatamente dopo l'arrivo, come da accordi indicati dal direttivo durante il briefing.

Chi ostacolerà i tempi previsti (pausa pranzo, partenza, risalita, premiazione, etc) verrà penalizzato con decurtazione di 5 punti sulla classifica generale di campionato per ogni ritardo effettuato nella giornata di gara.

Il mezzo che venisse trovato non presidiato e non agganciato / caricato al momento della risalita, sarà lasciato nel luogo in cui si trova e non avrà accesso alla manche successiva.

Per i mezzi che usufruiscono della risalita a traino, viene reso obbligatorio l'utilizzo di cinghia da sollevamento omologata 1000 Kg (colore viola) o di portata superiore. La cinghia deve avere lunghezza compresa tra due e quattro metri, ed essere dotata di due moschettoni.

11- CLASSIFICA DI GARA

Al termine della giornata, verranno premiati i migliori classificati di ogni categoria.

Per non venire esclusi dalla classifica finale, tutti i concorrenti devono partecipare alle premiazioni (salvo accordi presi precedentemente con il direttivo).

La classifica viene redatta considerando la somma dei tempi con lo scarto del peggiore.

In caso di discesa senza tempo (causa incidente/rottura) verrà assegnato il peggior tempo di categoria della manche.

Qualora non fosse possibile effettuare tutte le tre manche di gara, per motivi logistici o di imprevisti, verrà considerato il miglior tempo.

Il tempo del warm-up non verrà in alcun caso considerato ai fini della classifica.

- *Categoria Spingitori:*

Per coloro che spingessero più di un veicolo, verrà considerata ai fini della classifica la miglior prestazione ottenuta (sempre con il sistema della somma dei tempi per ogni veicolo spinto).

A seconda del piazzamento ottenuto, verranno attribuiti i seguenti punteggi:

1° class. Pt 100	8° class. Pt 45	15° class. Pt 22	22° class. Pt.14	29° class. Pt. 7
2° class. Pt 80	9° class. Pt 40	16° class. Pt 20	23° class. Pt.13	30° class. Pt. 6
3° class. Pt 70	10° class. Pt 35	17° class. Pt 19	24° class. Pt.12	31° class. Pt. 5
4° class. Pt 65	11° class. Pt 30	18° class. Pt 18	25° class. Pt.11	32° class. Pt. 4
5° class. Pt 60	12° class. Pt 28	19° class. Pt 17	26° class. Pt.10	33° class. Pt. 3
6° class. Pt 55	13° class. Pt 26	20° class. Pt 16	27° class. Pt. 9	34° class. Pt. 2
7° class. Pt 50	14° class. Pt 24	21° class. Pt.15	28° class. Pt. 8	35° class. Pt. 1

12- CLASSIFICA DEL CAMPIONATO

Verrà proclamato "Campione Sociale di Categoria" il concorrente che totalizzerà il maggior numero di punti sommando i singoli punteggi ottenuti in ogni gara.

Non sono previste gare di scarto.

Entreranno a far parte della classifica generale solo i piloti che abbiano effettuato il tesseramento al Club La Birocia, tramite versamento di 20 euro.

Gli effetti del tesseramento non sono retroattivi ai fini della classifica.

Le posizioni della classifica generale potrebbero quindi differire da quelle della classifica di gara, in quanto non saranno considerati i piazzamenti dei piloti non tesserati.

13- ANNULLAMENTO GARA

Il "Club La Birocia" non è responsabile per eventuali annullamenti di gare dovuti a causa di forza maggiore, o per imprevisti organizzativi indipendenti dal Consiglio Direttivo.

In qualsiasi caso nessun rimborso di qualsiasi genere è dovuto.

14- RECLAMI

Ogni contestazione deve essere inoltrata al responsabile di categoria indicato dal direttivo, mediante dichiarazione scritta e firmata, ed accompagnata da una tassa di euro 30,00.

La contestazione deve essere effettuata entro i 30 minuti successivi al termine della gara.

La tassa verrà rimborsata solo nel caso in cui il reclamo venga accettato dal Consiglio Direttivo.

15- CONDOTTA DI GARA

Si richiede in ogni caso il mantenimento di una condotta corretta, adeguata e decorosa durante lo svolgimento della manifestazione.

E' vietata l'assunzione di alcolici e sostanze stupefacenti/dopanti durante le giornate di gara.

In caso di incidente con danni a cose o con feriti, potrà essere effettuato l'alcool test da parte del personale sanitario.

In caso di risultato eccedente il limite consentito, il risarcimento del danno causato sarà a carico del concorrente.

16- ASSICURAZIONE C.S.I.

POLIZZA'INFORTUNI'ORDINARIA' € 10.00

La copertura assicurativa decorre dal giorno successivo a quello del tesseramento.

E' considerato infortunio un evento dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna, che produca lesioni fisiche obiettivamente constatabili le quali abbiano per conseguenza la morte, l'invalidità permanente, una diaria da ricovero e rimborso spese mediche.

Le voci relative al risarcimento a seguito di infortunio riguardano esclusivamente:

- la morte € 80.000,00
- l'invalidità permanente fino ad un importo massimo di € 80.000,00 con la franchigia assoluta del 10% (è esclusa l'inabilità o l'invalidità temporanea).
- le spese mediche fino ad un massimo di € 1.500,00 con franchigia di € 500,00.
- la diaria da ricovero di € 25,00 al giorno con esclusione dei primi 5 (cinque) giorni e per un massimo di 60 (sessanta) giorni (è esclusa la diaria da gesso).

Per le condizioni assicurative più dettagliate è necessario consultare il testo di polizza pubblicato sul sito CSI.

COPERTURE INTEGRATIVE AGGIUNTIVE - 1a combinazione € 20.00

Copertura assicurativa:

- Morte: Massimale € 100.000,00 (€ 80.000 della polizza ordinaria + € 20.000 della polizza

integrativa)

- Invalidità permanente: Massimale € 100.000,00 (€ 80.000 della polizza ordinaria + € 20.000 della polizza integrativa) con franchigia assoluta 8%
- Rimborso spese: Massimale € 4.000,00 (€ 1.500 della polizza ordinaria + € 2.500 della polizza integrativa) con Franchigia di € 300,00
- Diaria ricovero: € 75,00 (€ 25,00 della polizza ordinaria + € 50,00 della polizza integrativa) dal 6° fino al 60° giorno

COPERTURE INTEGRATIVE AGGIUNTIVE - 2a combinazione € 32.00

Copertura assicurativa:

- Morte: Massimale € 120.000,00 (€ 80.000 della polizza ordinaria + € 40.000 della polizza integrativa)
- Invalidità permanente: Massimale € 120.000,00 (€ 80.000 della polizza ordinaria + € 40.000 della polizza integrativa) con franchigia assoluta 8%
- Rimborso spese: Massimale € 5.000,00 (€ 1.500 della polizza ordinaria + € 3.500 della polizza integrativa) con Franchigia di € 150,00
- Diaria ricovero: € 100,00 (€ 25,00 della polizza ordinaria + € 75,00 della polizza integrativa) dal 6° fino al 60° giorno

NOTA

- Queste “polizze integrative” possono essere attivate per singole tessere, ma solo on-line a cura delle rispettive Società.
- Il costo è da intendersi in aggiunta al costo della tessera ordinaria.

REGOLAMENTI TECNICI

Birocia Legno e Gommata

per tutte le altre categorie, i regolamenti
in corso di validità sono quelli presenti
nel sito ufficiale FICS

www.fics-idg.it

sezione "Regolamenti"



BIROCIA LEGNO

La Birocia rappresenta il nome proprio attribuito ai veicoli a propulsione gravitazionale impiegati nelle cronodiscese. La categoria "LEGNO" ha la particolarità di avere il telaio portate e le ruote completamente in legno.

NORME COSTRUTTIVE GENERALI:

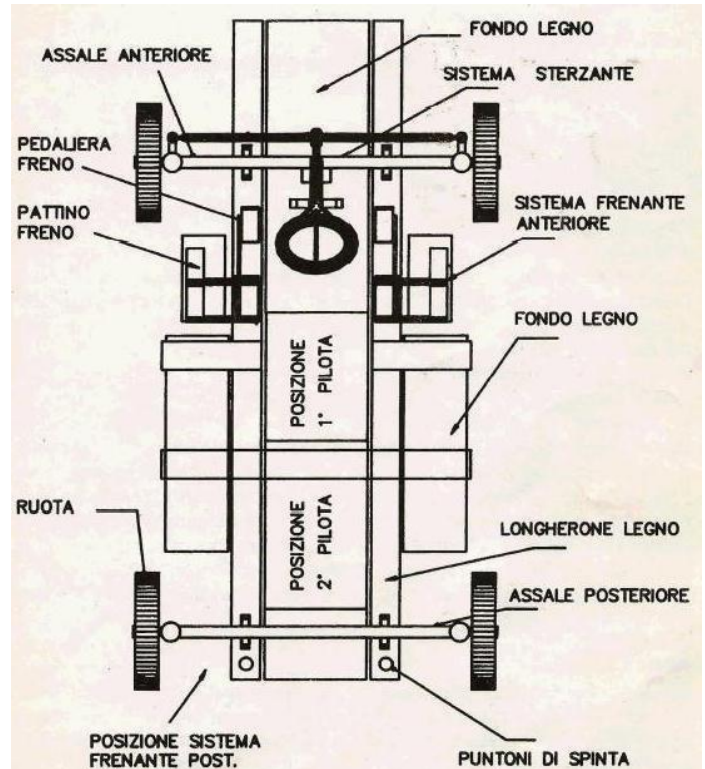
- larghezza max mm 1200
- lunghezza max mm 3000
- peso max kg 170 (solo veicolo)

Parti metalliche obbligatorie:

- assali anteriori e posteriore
- sistema di sterzo
- mozzi, perni e flange delle ruote
- sistemi frenanti

Parti metalliche consentite:

- puntoni di spinta
- parti di fissaggio (chiodi, viti, dadi, bulloni, rondelle, filo di ferro, mole solo per il ritorno dei freni, squadrette nelle misure max mm 300 x 100 x 10)
- eventuali ganci di traino metallici a condizione che non sporgano oltre la carrozzeria e non superino le dimensioni max di mm 100x100.



Sono vietate parti automobilistiche, ciclistiche, motociclistiche ed aeronautiche. È vietato l'uso di cuscinetti, di qualsiasi oggetto in vetro e di qualsiasi zavorra.

CARROZZERIA:

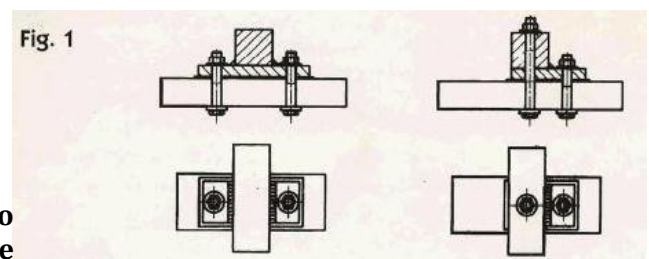
La Birocia deve obbligatoriamente avere l'aspetto di una vettura o di una forma originale/ curiosa che stimoli e diverta il pubblico e i concorrenti. La carrozzeria può essere realizzata in legno, vetroresina, materiali plastici e compensati vari; deve coprire sia frontalmente che lateralmente sino alle ruote posteriori per un'altezza minima da terra di 400mm.

ASSALI:

Gli assali devono essere due, realizzati in struttura rigida, uno anteriore portante le due ruote direzionali, l'altro posteriore portante le due ruote non sterzanti.

La carreggiata minima interna alle ruote deve essere di mm 600.

Il lato di appoggio degli assali al telaio portante in legno deve essere piano; eventuali piastre devono avere dimensioni max 200x200x20, di spessore min 3 mm e fissate con bulloni di diam minimo 8 mm.



Il fissaggio degli assali al telaio deve essere effettuato in modo rigido; l'assale deve essere privo di snodi e sospensioni di qualsiasi tipo (molle, gomma morbida).

Sono ammessi spessori tra assale e telaio portante, solo se realizzati con materiale rigido plastico (plastica/teflon) o metallico. Non è ammessa gomma di alcun tipo, che sia essa morbida o dura. Eventuali supporti metallici devono essere saldati.

Tali spessori dovranno avere obbligatoriamente dimensione minima pari a quella delle piastre di fissaggio che li sormontano.

È fatto obbligo di montare un'unica contropiastra metallica sotto il telaio che comprenda tutti i bulloni di fissaggio, di dimensioni max mm 200x200x20 e spessore min 3 mm. Per quanto scritto nel capitolo in essere, vedasi esempio (fig. 1)

RUOTE:

Le ruote devono essere di diametro max mm 410 con bronzine ad un solo scorrimento e con spessore min di mm 60.

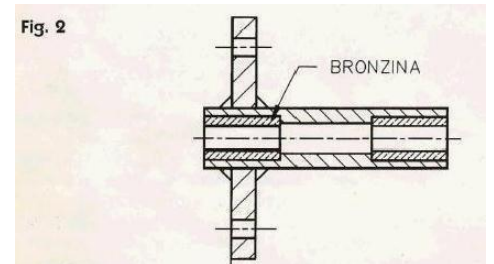
Il contatto tra la ruota e sede stradale deve essere di solo legno. E' vietato l'uso di catramina, gomme e composti plastici vari.

Il mozzo porta bronzine realizzato in metallo, non deve essere di diametro superiore a mm 80 e le ruote devono essere fissate al mozzo tramite due flange laterali con bulloni passanti.

Una flangia deve essere fissata al mozzo, l'altra deve essere smontabile per motivi di controllo e per permettere la sostituzione della ruota. Le flange devono avere un foro interno max mm 85, uno spessore minimo mm 3, un diametro min mm 100 e devono risultare per mm 20 al di sotto del diametro della ruota.

Dal diametro massimo al mozzo la ruota deve essere di solo legno e deve appoggiare sull'intera lunghezza diametrale del mozzo.

Si consentono bulloni di rinforzo ruota di diametro max mm10 (fig. 2)



LUBRIFICAZIONE:

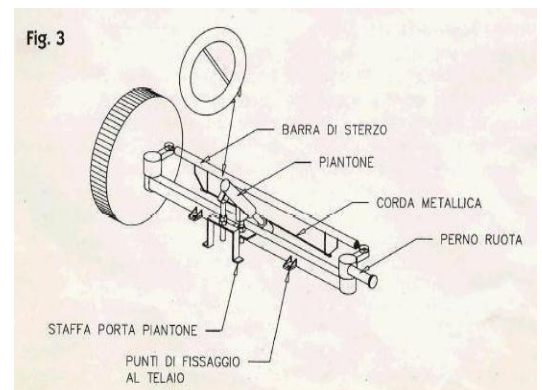
È vietata la lubrificazione forzata, mentre è concessa quella per caduta.

STERZO:

Il sistema di sterzo è di forma libera a condizione che la sua costruzione risulti sicura e di improbabile rottura. Non sono ammesse parti ciclistiche ed automobilistiche ad esclusione del volante e della scatola guida.

Sulla barra di sterzo sono ammessi gli uniballs.

Tutto il sistema di sterzo deve essere fissato all'assale anteriore, l'unica parte metallica che può essere fissata al telaio è un'eventuale supporto del piantone, costituente struttura indipendente a condizione che sia fissato nello spazio delimitato dall'assale anteriore a max mm 600 dietro ad esso (fig. 3)



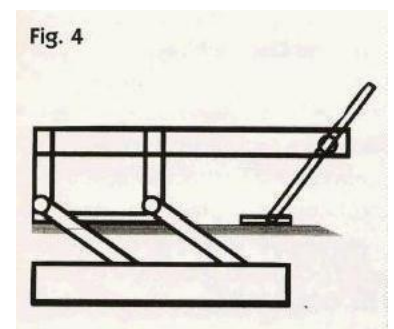
PERNI:

I perni devono essere di acciaio con diametro min mm 20.

SISTEMI FRENANTI:

I sistemi frenanti sono due:

il primo (anteriore) azionato dal primo pilota (guidatore) tramite pedaliera ed agente sul manto stradale, deve essere situato nei 600 mm retrostanti il centro di rotazione delle ruote anteriori.



Le pedalieri devono avere il fulcro nella zona sovracitata e nella posizione di massima frenata la parte alta può superare il centro di rotazione delle ruote anteriori sino a max 50mm

Realizzato in forma libera deve essere fissato al telaio con supporti metallici di dimensioni non superiori a 200x200x20 Il collegamento pedale - freno deve essere realizzato con cavetto

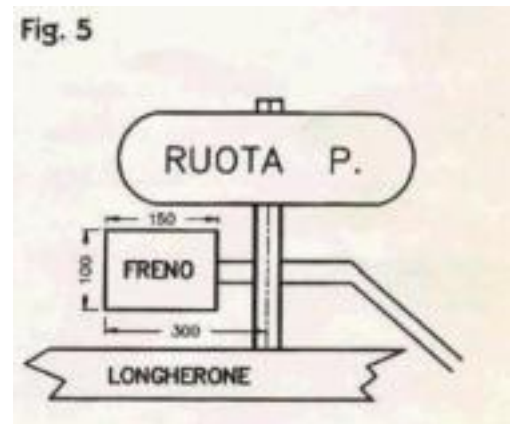
(dim. min 6 mm) o asta metallica, sul collegamento sono consentiti gli uni-balls

Tutto il sistema frenante anteriore non deve essere realizzato all'esterno delle ruote anteriori, ed + consentito l'uso di 1 o 2 pattini indipendenti. (fig. 4)

Il secondo (posteriore) azionato dal secondo pilota a mano può agire a scelta dell'equipaggio sul manto stradale o sulle ruote posteriori.

Se il sistema frenante scelto agisce sul manto stradale deve:

- essere realizzato in 2 pattini indipendenti, con misure max 150x100; il contatto sul manto stradale deve avvenire tramite gomma;
- avere l'azione dei pattini nella zona retrostante il centro di rotazione delle ruote posteriori sino a max 300 mm dietro ad esso, tra il longherone in legno e l'interno ruota (vedasi disegno)
- l'azionamento delle leve deve essere situato davanti all'assale posteriore, avendo l'accortezza di non renderlo pericoloso per i piloti (fig. 5)
- se il sistema frenante scelto agisce sulle ruote deve essere realizzato con criteri di massima sicurezza e soggetti al severo controllo dei tecnici; si premette, pertanto, che sistemi frenanti poco efficienti saranno soggetti a riprese.
- nei sistemi frenanti nono ammesse molle di ritorno.



PUNTONI DI SPINTA:

I due puntoni di spinta del secondo pilota, realizzati in metallo o in legno, possono servire da sostegno della carrozzeria.

I puntoni devono essere realizzati in modo tale da non arrecare potenziali danni ai piloti.

NORME GENERALI DI SICUREZZA:

È obbligatorio dotare la Birocia di appositi sedili per entrambi i componenti dell'equipaggio i cui schienali devono coprire integralmente la schiena (esempio sedile go-kart)

Se fa inoltre obbligo di dotare la Birocia di una coppia di maniglie e puntapiedi quali punti di ancoraggio per il secondo pilota

Devono essere eliminati gli oggetti appuntiti o taglienti sia all'esterno sia all'interno della carrozzeria.

L'uso di batterie all'acido per illuminazione è vietato.



BIROCIA GOMMATA

DESCRIZIONE:

Il carrello è un mezzo provvisto di telaio in legno con 4 ruote realizzate in legno, ricoperti di gomma e montate su cuscinetti. Lo sterzo, i freni e gli assali devono essere realizzati obbligatoriamente in materiali metallici: ferro, acciai e alluminio.

Il carrello non deve avere assolutamente nessun dispositivo che provveda ad aumentare il movimento durante la discesa; l'unica energia è rappresentata dalla gravità naturale.

EQUIPAGGIO:

L'equipaggio è composto da 2 persone:

1° pilota in posizione solo seduta con funzione di guidatore; 2° pilota in posizione solo seduta con funzione di frenatore.

TELAIO:

Il telaio deve essere rigido nella sua struttura, (non sono ammessi sistemi di molleggio), e deve essere realizzato interamente in legno, ad esclusione delle parti metalliche obbligatorie o consentite analizzate nei capitoli successivi. Il fondo del telaio deve essere completamente chiuso.

Dimensioni:

- larghezza max mm 1220
- lunghezza max mm 2800
- altezza max mm 1300
- peso solo carrello in assetto di gara: kg max 160
- diametro ruote max 410 mm (fig.1)

Le parti in metallo obbligatorie sono il sistema di sterzo, gli assali e i sistemi frenanti, mentre le parti acconsentite sono il sedile, le minuterie metalliche e i sistemi di fissaggio.

È possibile far utilizzo di zavorra a condizione che sia ben fissata all'interno del telaio portante.

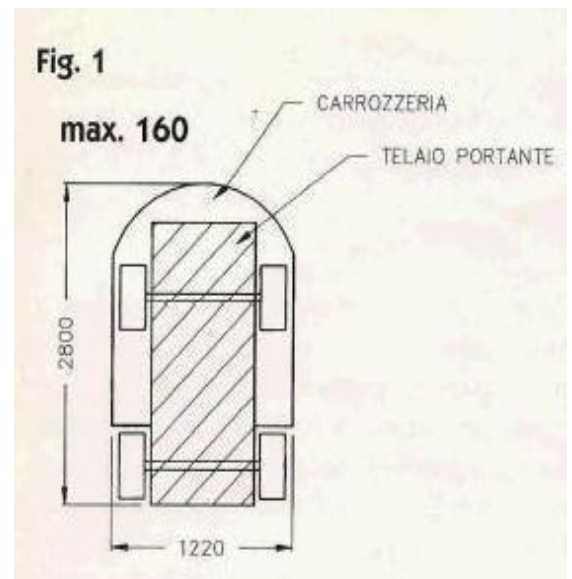
Non si possono installare barre di ferro che colleghino i due assali porta ruote.

È consentito l'uso di cuscinetti solo per lo scorrimento delle ruote.

Nessun cuscinetto può essere utilizzato nei sistemi di sterzo e frenanti.

ASSALI:

Gli assali devono essere 2 realizzati in ferro e di struttura rigida. Il fissaggio degli assali al telaio è libero, ma devono avere un adeguato e robusto fissaggio con viti passanti non più piccole del diametro di 8 mm. Gli assali devono essere privi di qualsiasi sospensione o materiali elastici che li possano rendere flessibili.

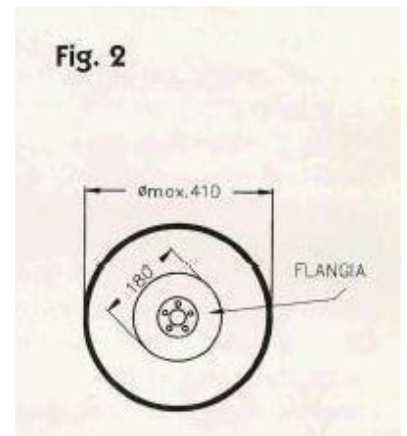


RUOTE

Le ruote devono essere in legno; all'interno la sede porta cuscinetti può essere realizzata in ferro o con altro materiale.

Il contatto con l'asfalto deve avvenire esclusivamente con una copertura di gomma automobilistica (auto - moto). La copertura deve essere solidale con il legno, incollato o inchiodata, ed è vietato qualsiasi sistema di vulcanizzazione diretta sulla ruota. Tra la ruota in legno e la copertura in gomma non deve trovarsi nessun tipo di materiale elastico, plastico e altro in genere ad eccezione di un'eventuale colla di fissaggio.

Si possono utilizzare le flange o rondelle, di dimensioni diametro max mm 180 e spessore max mm 6, con lo scopo di mantenere la sede dei cuscinetti. Il mozzo delle ruote deve essere costruito artigianalmente e non si possono usare perni fusi commercializzati; il diametro minimo dei perni è di mm 20 (fig.2)



STERZO

Lo sterzo deve essere costruito artigianalmente, in forma libera, non sono ammesse parti automobilistiche e ciclistiche, (scatola guida, viti senza fine, ecc) ad esclusione del volante.

È possibile utilizzare snodi, tiranti, e uniballs.

Il movimento del volante in rotazione, da destra a sinistra e viceversa, non deve superare il limite di 120 gradi.

SISTEMI FRENANTI:

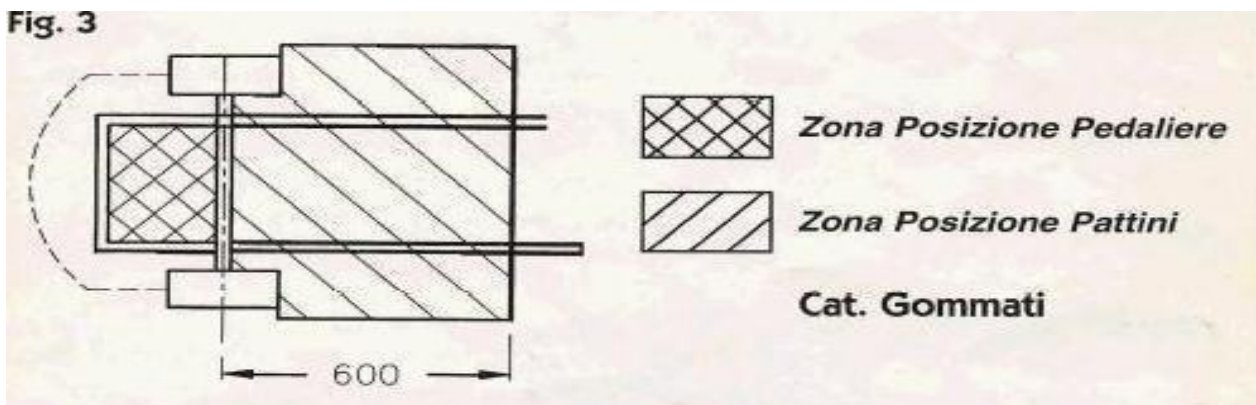
Sono obbligatori i freni posteriori. Essi devono agire sulle ruote oppure sul manto stradale. In ogni caso devono essere azionati dal secondo pilota (frenatore).

Il sistema frenante su ruote è di costruzione libera. Esso può essere realizzato a disco, a pattino, a cinghia o a tamburo.

La realizzazione deve avvenire con materiali ferrosi ed è possibile utilizzare il ferodo a cinghie in gomma. Il sistema frenante a pattino, deve essere costituito da due pattini indipendenti agenti sul manto stradale tramite rivestimento in gomma di misure massime di mm 150 x 150.

I pattini devono entrare in contatto con il suolo stradale nella zona retrostante il centro di rotazione delle ruote posteriori sino ad un massimo di 300 mm dietro ad esso, tra il longherone in legno e l'interno delle ruote (fig.3).

Per i carrelli di costruzione antecedente il 31/12/96 sono riconosciuti validi i sistemi frenanti di cui sono dotati.



CARROZZERIA:

È obbligatorio munire il carrello di carrozzeria, che può essere in legno, plastica o altro materiale sintetico, non si prevede l'utilizzo di materiali ferrosi (lamiera o alluminio)

La carrozzeria, realizzata in forma libera, deve avere un'altezza minima di mm 450 dal suolo stradale. Essa deve coprire i seguenti lati: anteriore, destro e sinistro sino alle ruote posteriori escluse. Sono consentiti specchietti retrovisori, antenne ecc a fine estetico, a condizione che non siano di ferro o vetro.

Durante la fase di esposizione, quindi non in assetto da gara, è possibile migliorare l'effetto estetico del carrello applicando ad esso alettoni, tetti o altro. Queste migliorie non sono soggette a verifica in sede di omologazione.

Il carrello non deve avere spigoli e sporgenze metalliche pericolose; nessuna parte del carrello, ad eccezione delle ruote e dei freni, deve essere a contatto con la sede stradale-

NORME GENERALI DI SICUREZZA:

È obbligatorio dotare i carrelli di appositi sedili per entrambi i componenti dell'equipaggio i cui schienali devono coprire integralmente la schiena (es sedile go-kart)

Si fa inoltre obbligo di dotare i carrelli di una copia di maniglie e puntapiedi quali punti di ancoraggio per il secondo pilota.

A tutti i costruttori si raccomanda una realizzazione ottimale, funzionale e sicura. Devono essere eliminati gli oggetti appuntiti o taglienti sia all'esterno sia all'interno della carrozzeria.

L'uso di batterie all'acido per illuminazione è vietato.