



FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

*Regolamento tecnico Omologazione Impianti Sportivi*

# 2019

**Regolamento Comune**

REV. 0 – DEL 20/072018

1



Comitato  
Impianti

## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

### Sommario

1. GLOSSARIO	3
2. CLASSIFICAZIONE DEGLI IMPIANTI	4
2.1. CATEGORIE DI IMPIANTO	4
2.2. LIVELLI DI OMOLOGA	5
3. TOLLERANZE	5
4. TIPOLOGIA DI OMOLOGAZIONI	5
4.1. Omologa permanente	5
4.2. Omologa provvisoria	6
5. DOCUMENTAZIONE	6
5.1. IMPIANTI PERMANENTI	6
5.2. OMOLOGHE PROVVISORIE	8
5.2.1. Percorsi di velocità in salita	8
5.2.2. Impianti provvisori su asfalto e supermoto	8
5.2.3. Impianti provvisori su terra	9
6. ATTIVITA' IN NOTTURNA	9
7. POSTAZIONI PER PERSONALE DI PISTA	10
7.1. Utilizzo di luci segnaletiche	11
7.1.1. Sistemi semi-automatici	11
7.1.2. Sistemi a comando manuale	12
8. ZONE PER IL PUBBLICO	12
9. ENTRATA IN VIGORE	13
10. DEROGHE	13
11. NORMA TRANSITORIA	13



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

### 1. GLOSSARIO

Nelle presenti norme si fa riferimento ai seguenti termini:

**Impianto sportivo:** è il luogo opportunamente conformato ed attrezzato per lo svolgimento dell'attività fisico-sportiva. L'impianto sportivo comprende:

- lo spazio o gli spazi di attività sportiva;
- la zona spettatori;
- eventuali spazi e servizi accessori;
- eventuali spazi e servizi di supporto.

**Zona di attività sportiva:**

- **Spazio di attività sportiva o Circuito:** Spazio compiutamente definito e conformato in modo da consentire la pratica di una o più attività sportive, la zona di attività sportiva comprende anche le zone neutre e i servizi di supporto (parco chiuso, ecc..) .
- **Spazio per servizi di supporto:** area destinata a servizi accessori e correlati a quanto svolto nella zona di attività sportiva.

**Manifestazione sportiva:** è un evento che si svolge secondo Regolamenti tecnici della Federazione Motociclistica Italiana (sportive, organizzative, di sicurezza) e che prevede generalmente la presenza di spettatori.

**Pubblico:** sono coloro che assistono allo svolgimento della pratica o della manifestazione sportiva in spazi all'uopo destinati (senza essere in alcun modo coinvolti nella pratica sportiva in corso).

**Percorso:** (su pista o su strada) di una gara automobilistica, ciclistica o motociclistica con itinerario costituito da tratti di pista consequenziali.

**Circuito:** percorso chiuso che si prevede di poter percorrere più volte che comprende le sue parte afferenti.

**Pista:** tratto di percorso o spiazzo di terreno opportunamente sistemato, riservato allo svolgimento di corse o allenamenti motociclistici generalmente costituito da un circuito chiuso.

**Zona neutra o banchina:** è l'equivalente della banchina nelle costruzioni stradali ovvero lo spazio esterno alla pista libero ed utile a garantire condizioni di sicurezza rispetto a recinzioni, barriere. Essa comprende le vie di fuga definibili come lo spazio compreso tra il bordo pista ed il primo ostacolo fisso.

**Linea ideale di percorrenza:** è la traiettoria ideale di motocicli e piloti in un giro completo del circuito ed è una linea di raccordo tra curve e rettilinei (ed eventualmente salti) per l'ottenimento della migliore prestazione e che identifica anche le zone di cordolo/appoggio.

**Ostacolo:** qualsiasi elemento che possa interferire con una eventuale traiettoria del pilota ostruendone o limitandone il passaggio.

**Barriera:** sistema di sbarramento orizzontale, adeguatamente rigido, vincolato al suolo, utile ad impedire il passaggio di mezzi e/o piloti proteggendoli dall'urto contro ostacoli puntuali.

**Dispositivi di protezione:** tutti i dispositivi passivi che concorrono a difendere l'integrità del pilota qualora urti contro un elemento fisso.



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

**Recinzione:** struttura realizzata per circoscrivere uno spazio ed impedire l'accesso dall'esterno all'area e che, qualora abbia caratteristiche di resistenza e protezione adeguata, si configura anche come una barriera.

**Salto:** modifica repentina del terreno (spesso rampe o insieme di rampe) che tramite un insieme di movimenti, velocità e accelerazione dell'assieme mezzo-pilota permette di eseguire un balzo.

**Responsabile di pista:** è il delegato dal titolare a sovrintendere e disciplinare la manutenzione e l'uso del tracciato durante le attività di allenamento (non competitive). Potrà disporre di preposti per lo svolgimento del servizio di sorveglianza. In caso di manifestazioni agonistiche potrà essere un valido supporto al Direttore di Gara.

## 2. CLASSIFICAZIONE DEGLI IMPIANTI

### 2.1. CATEGORIE DI IMPIANTO

La categoria, identifica la massima tipologia di competizione che l'impianto potrà ospitare.

#### Impianti di 1<sup>a</sup> Categoria

Idonei ad ospitare tutta l'attività competitiva titolata di carattere Nazionale che si svolge sotto l'egida della F.M.I. e, grazie alle loro caratteristiche superiori e previo collaudo F.I.M. e/o F.I.M. EUROPE, manifestazioni Internazionali.

#### Impianti di 2<sup>a</sup> Categoria

Idonei ad ospitare l'attività competitiva titolata di carattere Nazionale che si svolge sotto l'egida della F.M.I.

#### Impianti di 3<sup>a</sup> Categoria

Idonei ad ospitare l'attività competitiva di carattere Territoriale e Nazionale di grado minore che si svolge sotto l'egida della F.M.I.

#### Impianti di 4<sup>a</sup> Categoria

Idonei ad ospitare esclusivamente attività agonistica promozionale di base e di allenamento svolta sotto l'egida FMI

#### Impianti di 5<sup>a</sup> Categoria

Idonei ad ospitare esclusivamente attività di allenamento svolta sotto l'egida FMI

Le caratteristiche necessarie per il rilascio della Categoria variano per ciascuna Specialità e, pertanto, sono riportate nelle specifiche Sezioni della presente Normativa Omologazione Impianti Sportivi.

Gli Impianti in possesso di omologazione internazionale (FIM/ FIM EUROPE) sono considerati, comunque, di 1<sup>a</sup> categoria per tutto il periodo di validità dell'omologazione internazionale stessa, a prescindere dalla loro rispondenza alle caratteristiche indicate nelle specifiche Sezioni di Specialità.



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

### 2.2. LIVELLI DI OMOLOGA

Per tutti quegli impianti che per carenze di tipo strutturale esterne al circuito (spazio di attività sportiva) non potessero rispettare integralmente la dotazione di servizi e dotazioni all'atto del sopralluogo di omologazione sono stati individuati cinque livelli di omologa coincidente con la massima categoria attribuibile alle sole caratteristiche del circuito.

La categoria o il livello di omologazione, saranno assegnati dal Comitato Impianti dopo aver valutato il Foglio di avvenuto Sopralluogo redatto dall'Ispettore incaricato e le documentazioni accluse.

Qualora il livello di omologa sia superiore di due ordini rispetto alla categoria (es. 1° livello 3<sup>a</sup> categoria), dovrà comunque essere svolta una ispezione preventiva prima dello svolgimento della manifestazione richiedente tali caratteristiche dell'impianto.

### 3. TOLLERANZE

In tutte le dimensioni e caratteristiche minime riportate nelle varie Sezioni di Specialità della Normativa Omologazione Impianti è ammessa una tolleranza massima del 5 % con la possibilità, per uno solo dei parametri in tolleranza, di arrivare al 10 %.

In ogni caso il numero di parametri in tolleranza non può essere superiore a quattro.

Le tolleranze sono applicate per consentire l'omologazione di impianti (permanentemente o provvisori) anche in presenza di una piccola carenza dimensionale in qualcuna delle caratteristiche minime.

Le tolleranze non sono applicabili per l'aumento di categoria di un impianto e/o per la determinazione del numero di partenti.

Per gli impianti provvisori allestiti per competizioni prive di titolarità e valenza di Campionato, in occasione di contesti espositivi/dimostrativi/promozionali, tutte le norme non connesse alla sicurezza possono essere derogate direttamente dall'Ispettore incaricato al sopralluogo per il rilascio di omologazione.

### 4. TIPOLOGIA DI OMOLOGAZIONI

#### 4.1. Omologa permanente

Tale documento è rilasciato agli impianti che una volta costruiti rimangono attivi per un certo periodo di tempo, normalmente molti anni, e possono avere nel tempo aggiornamenti e/o modifiche.

L'Omologazione rilasciata, definita "permanente", ha una validità temporale di 1 anno.



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

### 4.2. Omologa provvisoria

Tale documento è rilasciato solo per circuiti realizzati per l'effettuazione di una singola manifestazione (anche all'interno di impianti esistenti di altre tipologie sportive) comprensiva delle prove libere propedeutiche alla stessa.

L' Omologazione rilasciata, definita "provvisoria", ha una validità temporale pari al periodo di svolgimento della manifestazione per la quale è stata richiesta e delle prove ad essa correlate.

L'omologazione di tipo provvisorio non può essere rilasciata su impianti di tipo permanente se non per la sola estensione ad una specialità o classe non riportata nell'omologa permanente.

In caso di manifestazione APT su impianto provvisorio l'omologazione può anche essere rilasciata dal Direttore di Gara, nel rispetto della Normativa Omologazione Impianti

## 5. DOCUMENTAZIONE

Per tutti gli impianti da omologare, unitamente alla richiesta di sopralluogo, dovrà essere prodotta e firmata dai Titolari/Gestori dell'impianto e controfirmata anche da un Tecnico abilitato, la seguente documentazione che formerà, altresì, completamente del Verbale di Sopralluogo e atto integrativo dell'Omologazione:

**N.B.** Per l'Omologazione di un nuovo Impianto o di un impianto già esistente che abbia subito ristrutturazioni, è necessario aggiungere alla documentazione grafica specifica sotto riportata, il **PARERE IN LINEA TECNICO SPORTIVA**, rilasciato dal CONI di competenza (vedi Regolamento omologazione Impianti Sportivi - **Sezione Regole e Procedure**)

### 5.1. IMPIANTI PERMANENTI

#### Specialità su asfalto

- Piste Velocità
- Piste Velocità minore

#### Specialità su terra

- Piste Fuoristrada
- Piste Supermoto
- Piste Ovali

### SCHEMA DOCUMENTAZIONE MINIMA RICHIESTA E DOTAZIONI PER CATEGORIA DI IMPIANTO ASFALTO – VELOCITA'

DOCUMENTI	1 <sup>a</sup> cat. (grado A e B)	2 <sup>a</sup> cat (grado C)	3 <sup>a</sup> cat (grado C)	4 <sup>a</sup> cat.	5 <sup>a</sup> cat.
Autodichiarazione di titolarità (v. modello specifico)	X	X	X	X	X
Parere in Linea Tecnico Sportiva del CONI	X	X	X	X	X
Relazione tecnica illustrative (del nuovo impianto o dei lavori di modifica)	X	X	X	X	X
Carta geografica con i percorsi di accesso all'impianto	X	X	X	X	X
Planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative dimensioni e superfici di massima	X	X	X	X	X



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

planimetria del circuito e delle relative aree ad essa collegate (scala 1:500, 1:250 o 1:200) (banchine, vie di fuga, pit-lane, box, parco chiuso), linea di partenza, senso di marcia, numerazione delle curve e di tutte le misure necessarie (es. lunghezza e larghezza minima del tracciato, lunghezza e larghezza rettilineo di partenza, larghezza prima curva, lunghezza dei singoli tratti rettilinei, lunghezza angolo e raggio dei singoli tratti curvilinei, larghezza minima della zona neutra), con la distinzione del trattamento superficiale (asfalto, terra, ghiaia, erba, ecc.) e predisposizione delle postazioni degli ufficiali di percorso, soccorritori, ambulanze, ecc.	X	X	X	X	X
planimetria degli allestimenti di sicurezza (barriere, protezioni, Udp, ecc.)	X	X	X	X	X
profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200) con l'indicazione delle pendenze e della progressiva delle curvature verticali o dichiarazione di planarità per pendenze medie inferiori al 2%	X	X	X	X	X
Planimetria schematica degli apprestamenti/allestimenti/protezioni	X	X	X	X	X
Diagramma delle velocità per la tipologia più prestazionale di veicolo	X	X			
Planimetria del paddock e di tutti i fabbricati presenti (scala 1:100 o 1:200 o 1:500) con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali	X	X			
planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, drenaggi, ecc	X	X			

## SCHEMA DOCUMENTAZIONE MINIMA RICHIESTA E DOTAZIONI PER CATEGORIA DI IMPIANTO FUORISTRADA

DOCUMENTI	1 <sup>a</sup> cat.	2 <sup>a</sup> cat.	3 <sup>a</sup> cat.	4 <sup>a</sup> cat.	5 <sup>a</sup> cat.
Autodichiarazione di titolarità (v. modello specifico)	X	X	X	X	X
Parere in Linea Tecnico Sportiva del CONI	X	X	X	X	X
Relazione tecnica illustrative (del nuovo impianto o dei lavori di modifica)	X	X	X	X	X
Carta geografica con i percorsi di accesso all'impianto	X	X	X	X	X
Planimetria generale dell'impianto (scala 1:1000 o 1:500) con l'indicazione di tutte le aree principali (pista, paddock, fabbricati, parcheggi) e le relative dimensioni e superfici di massima	X	X	X	X	X
Planimetria (scala 1:500, 1:250 o 1:200) della pista e delle relative aree ad essa collegate (zona partenza, pre-parco, parco chiuso) con l'indicazione della posizione della partenza, il senso di marcia, la numerazione delle curve e di tutte le misure necessarie per individuare compiutamente le caratteristiche principali (lunghezza e larghezza minima tracciato, lunghezza e larghezza zona di partenza, larghezza prima curva, lunghezza dei singoli tratti rettilinei e curvilinei, larghezza minima della zona neutra, posizione e numerazione dei salti) e predisposizione delle postazioni degli ufficiali di percorso, soccorritori, ambulanze, ecc.);	X	X	X	X	X
Planimetria degli allestimenti di sicurezza (barriere, protezioni, Udp, ecc.)	X	X	X	X	X
Profilo longitudinale del tracciato (scala 1:1000/1:100 o 1:1000/1:200) con l'indicazione delle pendenze e della progressiva delle curvature verticali o dichiarazione di planarità per pendenze medie inferiori al 3%	X	X	X	X	X
Sezioni longitudinali dei salti con quote altimetriche e longitudinali utili a comprenderne tipologia, lunghezza e inclinazione delle rampe, disegnati in scala	X	X	X	X	X
Planimetria schematica degli apprestamenti/allestimenti/protezioni	X	X	X	X	X
Planimetria del paddock e di tutti i fabbricati presenti (scala 1:100 o 1:200 o 1:500) con l'indicazione della destinazione d'uso (ufficio, direzione gara, segreteria, etc.) e le relative misure principali	X	X			
Planimetria schematica degli impianti idrici, tecnologici, elettrici, ecc.	X	X			



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

### 5.2. OMOLOGHE PROVVISORIE

#### 5.2.1. Percorsi di velocità in salita

Per i percorsi di Velocità in Salita dovrà essere fornita, unitamente alla richiesta di sopralluogo, la seguente documentazione grafica:

1. mappa del percorso in scala 1:5000 o 1:10000 con l'indicazione delle vie di accesso al percorso;
2. piano di sicurezza indicante su di una planimetria del percorso in scala 1:1000 gli ostacoli e il tipo di protezione previsto, i posti di segnalazione, il posizionamento dei mezzi di soccorso, le postazioni per il pubblico;
3. planimetria del percorso in scala 1:1000 con l'indicazione delle zone di partenza ed arrivo, la lunghezza e la larghezza minima del tracciato, la disposizione del parco conduttori, del parco chiuso e delle zone partenza/arrivo con le relative attrezzature;
4. profilo longitudinale del tracciato scala 1:1000 per le altezze e 1:5000 per le lunghezze per poter verificare la rispondenza del tracciato al punto 2.5 dell'Annesso Velocità in Salita;
5. diagramma della velocità presunta relativa al mezzo più veloce ammesso in gara per poter verificare la rispondenza del tracciato al punto 2.1 dell'Annesso Velocità in Salita.

Il Comitato Impianti si riserva, in caso di necessità, la facoltà di richiedere eventuali chiarimenti e/o integrazioni alla documentazione sopra elencata.

Per edizioni successive alla prima, la presentazione della documentazione può essere omessa a condizione che gli organizzatori dichiarino sotto la propria responsabilità che lo stato dei luoghi non è mutato rispetto alla edizione precedente. La presente non si applica nel caso vi sia stata una interruzione nella effettuazione della competizione maggiore o uguale a due annualità

#### 5.2.2. Impianti provvisori su asfalto e supermoto

Per tutti gli impianti provvisori su asfalto, compresa la specialità Supermoto, unitamente alla richiesta di sopralluogo, dovrà essere fornita una planimetria del tracciato e delle aree annesse, in scala opportuna e con chiara indicazione, delle seguenti informazioni:

1. lunghezza del circuito;
2. larghezza minima del circuito;
3. percentuali asfalto/sterrato (per le supermoto);
4. lunghezza totale del rettilineo di partenza;
5. larghezza del circuito all'inizio ed alla fine del rettilineo di partenza ed in corrispondenza della linea di partenza;
6. larghezza del circuito all'inizio ed alla fine della prima curva;
7. distanza linea di partenza/prima curva;
8. numero di partenti previsto;





## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

9. posizione di eventuali ostacoli fissi (aiuole, marciapiedi, pali dell'illuminazione, alberi, panchine, muretti, ecc.);
  10. dimensione delle banchine nei punti critici (distacco minimo tra bordo pista e bordo pista e tra bordo pista ed ostacoli fissi);
  11. metodo di determinazione bordo pista (linea bianca, cordoli mobili, dissuasori stradali ecc.);
- Tipologia e posizionamento dei dispositivi di protezione degli ostacoli fissi e di protezione delle interferenze di traiettoria (pneumatici, balle di paglia, ecc.).

**N.B.** I parametri sopra indicati vanno riportati in planimetria e non indicati sotto forma di tabella

### 5.2.3. Impianti provvisori su terra

Per tutti gli impianti provvisori su terra, unitamente alla richiesta di sopralluogo, dovrà essere fornita una planimetria del tracciato e delle aree annesse, in scala opportuna e con chiara indicazione delle seguenti informazioni:

1. lunghezza del circuito e senso di marcia;
2. larghezza minima del circuito;
3. profilo e posizione dei salti;
4. lunghezza del rettilineo di partenza;
5. larghezza pista all'inizio ed alla fine del rettilineo di partenza;
6. larghezza pista all'inizio ed alla fine della prima curva;
7. numero di portenti previsto;
8. posizione di eventuali ostacoli fissi (aiuole, marciapiedi, pali dell'illuminazione, alberi, panchine, muretti, ecc.);
9. dimensione delle zone neutre nei punti critici (distacco minimo tra bordo pista e bordo pista e tra bordo pista ed ostacoli fissi);
10. metodo che si andrà ad utilizzare per l'a determinazione del bordo pista (fettuccia, terrapieno, ecc);
11. tipologia e posizionamento dei dispositivi di protezione degli ostacoli fissi e di protezione delle interferenze di traiettoria ( balle di paglia, ecc.).

**N.B.** I parametri sopra indicati vanno riportati in planimetria e non indicati sotto forma di tabella.

## 6. ATTIVITA' IN NOTTURNA

Qualora l'impianto sia omologato per attività in notturna (competizioni e/o allenamenti), dovrà essere prodotta una certificazione idonea, rilasciata da tecnico abilitato e competente in materia ai sensi delle leggi nazionali, che dichiara la presenza di illuminazione media su tutto il percorso conforme alla normativa del CONI nonché una planimetria con le isolux o con punti utili ad una verifica locale dei valori di illuminamento. In caso di omologazioni



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

provvisorie sarà richiesto preventivamente una attestazione di rispetto dei valori minimi il cui rispetto sarà verificato all'atto del sopralluogo.

**Tabella B**  
**Caratteristiche illuminotecniche consigliate per alcune attività sportive**  
(Per specifiche più dettagliate, si faccia riferimento alla Norma UNI EN 12193)

Spazi - impianti	Livello attività ( <sup>a</sup> )	All'aperto ( <sup>b</sup> )			Al coperto ( <sup>b</sup> )			Note
		Illumina- mento medio (lux)	Ill.min./ ill.medio	Illumina- mento specifico (lux)	Illumina- mento medio (lux)	Ill.min./ ill.medio	Illumina- mento specifico (lux)	
Sport motoristici	3	200	0,6	1000 <sup>(1)</sup>	200	0,6	1000 <sup>(1)</sup>	<sup>(1)</sup> fotofinish
	2	200	0,6		200	0,6		
	1	80	0,5		80	0,5		

**N.B.**

<sup>(a)</sup> Livelli di attività:

1. Attività non agonistiche
2. Attività agonistiche a livello locale
3. Attività agonistiche a livello nazionale o internazionale

Nel caso in cui l'attività venga svolta con motocicli dotati di fanali, per l'attività competitiva devono essere assicurati i valori di tabella previsti per gli allenamenti, mentre per attività non competitiva, bisogna assicurare gli stessi valori ma ridotti del 25%.

L'impianto di illuminazione della pista, va progettato scegliendo la soluzione più idonea per raggiungere il miglior risultato tecnico in termini di omogeneità di illuminamento senza fenomeni di abbagliamento o zone d'ombra per i piloti e con sostegni adeguati opportunamente ubicati, in zona sicura e senza impedire la visibilità per il pubblico presente.

In entrambe le fattispecie di attività (competizioni e allenamenti) è obbligatorio disporre di una fonte di energia elettrica alternativa alla principale che alimenti parallelamente, un impianto di emergenza istantaneo.

Ciò per evitare che in caso di interruzione della fornitura principale (da parte dell'ente erogatore), ci siano momenti di oscurità anche se brevissimi assicurando eventualmente la quantità di luce necessaria ad interrompere la manifestazione o le prove in sicurezza.

L'impianto di illuminazione deve prevedere l'installazione di lampade o fari sorretti da pali o da torri faro, posizionati preferibilmente all'esterno dell'area di attività sportiva oppure defilati ed adeguatamente protetti.

### 7. POSTAZIONI PER PERSONALE DI PISTA

Un numero sufficiente di postazioni per il personale di pista deve essere predisposto lungo il percorso in modo che il Direttore di Gara possa utilizzarle durante la manifestazione anche per posizionarvi gli Ufficiali di Percorso. Le postazioni predisposte devono essere chiaramente identificabili e il loro



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

posizionamento, pur defilato e possibilmente protetto rispetto alla traiettoria ideale, deve garantire la visibilità reciproca tra commissari e piloti.

Gli ufficiali si dividono in ufficiali di percorso segnalatori (flag marshall) e ufficiali di percorso soccorritori (track mashall).

Durante le sessioni di allenamento, il responsabile di pista dovrà assicurare la presenza di postazioni per ufficiali di percorso in numero adeguato alle caratteristiche plano altimetriche del tracciato dislocandoli nei negli appositi spazi. Il loro numero minimo in allenamento verrà condiviso dell'Ispettore Tecnico del Comitato Impianti in fase di sopralluogo per l'omologa anche in funzione dell'utilizzo di eventuali sistemi semi-automatici o a comando manuale e dovrà essere riportato nella documentazione dell'impianto.

### 7.1. Utilizzo di luci segnaletiche

Durante l'attività non competitiva gli UdP muniti di bandiere possono essere sostituiti (o parzialmente sostituiti) da sistemi di avviso semiautomatici o a comando manuale. Tali sistemi attiveranno luci ed eventualmente avvisatori acustici in grado di segnalare ai piloti eventuali situazioni di pericolo ovvero la necessità rallentare, interrompere le prove, riprendere le prove normalmente, ecc... .

Tutte le luci di segnalazione posizionate sui vari punti del percorso dovranno essere ben visibili e, per evitare i riflessi del sole, dovranno essere coperte nella parte superiore o sufficientemente luminose.

Nel caso in cui l'impianto utilizzi tale tecnologia deve esserne data specifica informazione all'utenza.

Il sistema di segnalazione tramite luci deve avere queste caratteristiche minime:

- Impermeabile e protetto da condizioni meteo-climatiche anche proibitive
- Ridondante e/o con batterie tampone
- Schermato (se basato su trasmissione con onde radio)
- Protetto da urti di eventuali piloti
- Facilmente pulibile

#### 7.1.1. Sistemi semi-automatici

Basati su un sistema di telecamere a circuito chiuso (TVCC), permettono la sorveglianza del tracciato o parte di esso e delle relative zone neutre con le seguenti caratteristiche:

- le telecamere dovranno fare capo a specifico/i monitor di controllo posto in apposito locale a in area posta all'interno della segreteria/direzione gara;
- il/i monitor dovranno essere costantemente sorvegliati da un addetto;
- ad ogni telecamera dovrà corrispondere un segnale luminoso da accendere in caso di pericolo (equivalente alla bandiera gialla); è auspicabile ma non obbligatorio che il segnale abbia una seconda funzione per interrompere la sessione di allenamento (equivalente alla bandiera rossa) nonché un segnale acustico in caso di attivazione;



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

- i segnali luminosi potranno essere azionati con un comando unico o singolarmente
- sono ammessi sistemi di rilevazione automatica del pericolo ma dovranno essere sempre coadiuvati e confermati da una regia umana

Il posizionamento delle telecamere e delle luci dovrà essere riportato nella documentazione grafica dell'impianto.

L'utilizzo di TVCC non esclude la presenza di Udp Soccorritore (track marshall) per intervento in caso di caduta e di personale in ingresso-uscita pista.

### 7.1.2. Sistemi a comando manuale

Essi sono costituiti da luci attivate manualmente da un operatore che abbia la visione completa del tratto di pista sul quale avvia la segnalazione. L'operatore potrà dunque essere dislocato in posizione più distante e protetta in quanto il rimando di accensione gli consentirà di avvertire comunque il pilota. Un medesimo operatore potrà svolgere supervisione e segnalazione di vari tratti di percorso in funzione dell'afflusso contemporaneo di piloti, tale scelta spetta al Responsabile di pista. Un sistema di questa tipologia non necessita di TVCC.

## 8. ZONE PER IL PUBBLICO

In generale, gli spazi riservati al pubblico dovranno rispondere ai seguenti criteri:

- Non interferire con i percorsi e spazi destinati alla pratica sportiva;
- Avere accessi e percorsi riservati e controllati;
- Essere delimitati;
- Essere collegati, tramite percorsi, con i servizi (biglietteria, uffici, servizi igienici, ristoro).

Le installazioni per il pubblico devono rispettare le norme di legge vigenti (ad esempio D.M. 18/3/1996 s.m.i. – Norme CONI per l'impiantistica sportiva), ed essere adeguatamente recintata per impedire al pubblico di interferire nella zona di attività sportiva. In funzione della conformazione del tracciato e della reciproca posizione di pista e pubblico dovranno essere previste idonee barriere o altri accorgimenti equivalenti per proteggere gli spettatori dagli attrezzi sportivi utilizzati dagli atleti qualora sia ravvisato tale rischio. Nel caso in cui la zona pubblico sia posta alla medesima quota della pista e in corrispondenza di vie di fuga la protezione con doppie barriere può ridurre efficacemente i rischi.

Esse devono avere un'ampiezza idonea ad ospitare il numero di spettatori preventivato in maniera confortevole e dovranno essere dotate di servizi igienici (anche di tipo provvisorio da installare solo quando è prevista la presenza di pubblico) ed eventualmente di punti di ristoro in relazione al livello della categoria dell'impianto e del tipo di manifestazioni che si intende organizzare.

Le zone per il pubblico dovranno essere dotate di servizi igienici in rapporto alla loro capienza.



## FEDERAZIONE MOTOCICLISTICA ITALIANA

In relazione al numero di spettatori previsto, dovranno essere reperite delle aree da adibire a parcheggio la cui superficie deve essere idonea a garantire ai mezzi di muoversi in qualsiasi condizione meteorologica e di allontanarsi dall'impianto in qualsiasi momento.

Un impianto di diffusione acustica ad uso del pubblico (possibilmente separato da quello del paddock) deve essere presente in modo da coprire l'intero circuito.

L'eventuale impianto di illuminazione delle aree adibite al pubblico all'interno dell'impianto deve essere allacciato autonomamente alla fonte di energia prevista e deve rispettare tutte le norme vigenti in materia di sicurezza garantendo lampade di emergenza di legge qualora venga meno la fornitura di energia nell'impianto generale.

### **9. ENTRATA IN VIGORE**

Le presenti norme entrano in vigore a partire dalle ispezioni per le omologhe anno 2019 annullando e sostituendo le precedenti gli adeguamenti e le prescrizioni dovranno essere eseguite entro il 31/12/2018 o entro il tempo concesso dall'Ispettore all'atto del sopralluogo.

### **10. DEROGHE**

Solo il S.T.S – Area Sportiva - potrà autorizzare deroghe alla Normativa Omologazioni, qualora se ne ravvisi l'opportunità, nell'interesse Federale del settore.

### **11. NORMA TRANSITORIA**

Tutti gli impianti esistenti ed omologati alla data di entrata in vigore delle presenti norme, possono essere ri-omologati con lo stesso grado e la stessa categoria di omologa anche in presenza di caratteristiche non rispondenti alle norme stesse purché esse non siano catalogabili tra quelle attinenti la sicurezza. In quest'ultimo caso, gli impianti avranno tempo sino al 31/12/2017 o alla scadenza dell'omologazione precedente per adeguarsi alla nuova normativa.