

## Skateboard Downhill, Street Luge e Classic Luge

previste dalla disciplina sportiva Speed Down – Gravity Speed (\*);

(\*) Speed Down – Gravity Speed è una disciplina sportiva identificata dal Centro Sportivo Italiano (CSI) e descritta come attività che comprende tutti gli sport che sfruttano per la loro competizione la sola spinta gravitazionale senza nessun tipo di propulsione.

Di seguito sono prese in considerazione le seguenti argomentazioni:

Norme tecnico costruttive che regolamentano il Skateboard Downhill

Norme tecnico costruttive che regolamentano lo Street Luge

Norme tecnico costruttive che regolamentano il Classic Luge

Norme disciplinari, comuni a Skateboard Downhill, Street Luge e Classic Luge, che regolamentano lo svolgimento di manifestazioni competitive e non competitive (eventi dimostrativi autorizzati)

### A.1 - SKATEBOARD DOWNHILL

Categoria identificata anche con il nome Longboard, Longboard DH, o con acronimi come Sk8 DH  
Norme tecniche:

A.2 - Per praticare questa disciplina i concorrenti sono tenuti a condurre il mezzo in posizione eretta (stand up), con lecite variazioni dovute al mantenimento dell'equilibrio ed alla conduzione in curva; il controllo del “veicolo” deve avvenire con almeno un piede in appoggio sulla “tavola”; porsi in posizione supina o seduta, con arti inferiori in avanti, è ammesso (auspicato) per situazioni ove serva attuare una frenata critica e d'emergenza; è vietata qualsiasi posizione prona o supina con testa in avanti.

A.3 - Gli elementi che compongono uno Skateboard DH sono:

Struttura portante, altresì identificata come “tavola” o “deck”

Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come “truck”

Ruote e suoi accessori.

A.3.A - La struttura portante deve essere strutturalmente sana e non avere spigoli vivi o parti taglienti; Può avere qualsiasi forma ed essere composta da qualsiasi materiale entro i limiti dimensionali in seguito descritti.

A.3.B – Il mezzo completamente assemblato non deve superare i 7 Kg.

A.3.C – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la lunghezza di 140 cm.

A.3.D – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la larghezza di 30,5 cm.

A.3.E – Il sistema di sterzo (Truck) può essere di commercio o personalizzato e fissato alla struttura in soli 2 elementi (4 ruote).

A.3.F – Le ruote dovranno essere di commercio e con un diametro massimo di 130 mm.

A.3.G – I cuscinetti delle ruote dovranno corrispondere allo standard costruttivo identificato dal codice SKF 608 e non si pongono limiti per i materiali che lo compongono.

A.3.H – Sono vietate zavorre applicate alla struttura o inserite negli indumenti del conducente; Non sono considerate zavorre quegli elementi atti al riferimento per la posizione del piede in guida.

A.3.I – Non sono ammessi freni meccanici; Il conducente dovrà preventivamente dimostrare di saper utilizzare le classiche operazioni di frenata previste dalla pratica Skateboard DH: footbrake (utilizzo della suola gommata di una scarpa) o Slide (messa di traverso del mezzo).

### B.1 - STREET LUGE

(slitta da strada)

Norme Tecniche

B.2 - I conducenti devono avere una posizione di guida supina o seduta, con piedi avanti.

B.3 - Gli elementi che compongono uno Streetluge sono:

Struttura portante, altresì identificata come “slitta”

Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come “truck”

Ruote e suoi accessori.

B.3.A – La struttura portante dovrà risultare sana e ben assemblata, avere componenti rigidi adeguatamente fissati tra loro; è consentito l’uso di qualsiasi materiale per la costruzione e non vi sono vincoli alla forma e sagoma pur restando nei limiti dimensionali in seguito descritti; sono vietati profili taglienti ed alla parte anteriore e posteriore (nelle due zone più estreme) dovranno essere posizionati degli elementi “ammortizzanti” in gomma morbida (bumpers) per uno spessore di almeno 4 cm (spessore solito all’ammortamento) x 3 cm (altezza) x 8 cm (larghezza); sono dispensati dall’adozione dei bumpers i mezzi dal peso inferiore ai 6,5 Kg. e privi di profili taglienti; La struttura dovrà permettere lo “sbalzo” gli arti inferiori del conducente ed essere libera e priva di sporgenze ed impedimenti tra le gambe del conducente ad ostacolare l’azione di frenata; Un ispettore di gara delegato sarà giudice finale della legalità del mezzo e potrà rilasciare una targhetta di idoneità da esporre sul mezzo.

B.3.B – il peso complessivo del mezzo assemblato non deve superare i 25 Kg.

B.3.C – la lunghezza dello streetluge assemblato deve essere compresa tra i 120 cm (misura minima) e i 300 cm (misura massima)

B.3.D – la larghezza massima del mezzo assemblato non deve superare i 61 cm.

B.3.E – lo Streetluge può montare fino a 4 componenti per il sistema di sterzo (Trucks); essi possono essere di commercio o personalizzati

B.3.F – Le ruote (minimo 4, massimo 8) dovranno essere di commercio e con un diametro massimo di 130 mm.

B.3.G – I cuscinetti non hanno alcuna restrizione d’impiego

B.3.H – sono ammesse appendici non identificate al ruolo di struttura portante (es.: poggiatesta, carenature, zavorre) adeguatamente fissate; non sono ammesse zavorre inserite tra gli indumenti del conducente.

B.3.I – non sono ammessi freni meccanici; la frenata deve avvenire a mezzo di rivestimento gommoso posto sotto entrambe le scarpe del conducente.

## C.1 - CLASSIC LUGE

Categoria identificata anche col nome Buttboard

Norme tecniche

C.2 - I conducenti devono avere una posizione di guida supina o seduta con piedi avanti

C.3 - Gli elementi che compongono il Classic Luge sono:

Struttura portante, altresì identificata come “tavola” o “deck”

Sistema di sterzo e ancoraggio ruote, altresì identificato come “truck”

Ruote e suoi accessori.

C.3.A – la struttura portante deve essere esclusivamente realizzata in legno lamellare; sono ammesse sagomature, ma la struttura dovrà risultare come un “unico pezzo” ed entro i limiti dimensionali di seguito descritti; non sono ammessi supporti aerodinamici al fondo; sono ammessi dei listelli ben fissati al fondo, previsti come rinforzi o come elementi di ancoraggio per le mani.

C.3.B – Il mezzo completamente assemblato non deve superare i 6,5 Kg.

C.3.C – Il mezzo completamente assemblato non deve superare la lunghezza di 125 cm.

C.3.D – il mezzo completamente assemblato non deve superare i 30.5 cm di larghezza.

C.3.E – il Classic Luge deve avere un assetto con un’altezza minima da terra di 8 cm., misurata perifericamente (ogni zona possibile ove possa avvenire l’ancoraggio delle mani)

C.3.F - Il sistema di sterzo (Truck) deve essere di commercio e fissato alla struttura in soli 2 elementi.

C.3.G – le ruote devono essere solamente 4, di commercio e di diametro massimo di 70 mm.

C.3.H – i cuscinetti utilizzati devono avere come riferimento standard le caratteristiche dimensionali riferite al codice SKF 608

C.3.I – non sono ammesse zavorre, ne fissate alla struttura, ne inserite tra gli indumenti del conducente.

C.3.L – non sono ammessi freni meccanici; la frenata deve avvenire a mezzo di rivestimento gommoso posto sotto entrambe le scarpe del conducente.

## **Regolamento che disciplina la PRATICA AGONISTICA comune alle categorie Skateboard Downhill, Streetluge, Classic Luge.**

### **D.1 - Abbigliamento:**

D.1.A - Casco: il conducente dovrà indossare un casco protettivo definito “integrale” (provvisto di mentoniera) e dovrà avere una visiera o si dovranno adottare degli occhiali protettivi (es.: maschere tipo sci o motocross); il casco dovrà essere conforme alle certificazioni previste per gli standard dedicati allo skateboard, sono raccomandati caschi che riportano omologa ASTM F 1492 o ASTM F 1952 o CE 1078 o CPSC o Snell N94 o superiore; il casco non dovrà avere difetti alla cinghia di fissaggio ed essere ben allacciato.

D.1.B - Guanti: guanti dovranno essere completamente protettivi per le mani e non dovranno presentare imperfezioni (buchi, scuciture)

D.1.C - Abbigliamento: il conducente dovrà indossare una tuta in pelle (stile motociclistico); la tuta dovrà essere del modello in “pezzo unico” oppure in 2 pezzi, ma, sia la parte superiore (giacca) che la parte inferiore (pantaloni), dovranno poter essere ben uniti tra loro durante la pratica sportiva; la tuta dovrà essere interamente protettiva del corpo del conducente (niente lacerazioni della pelle a rendere inefficace la protezione); sono ammesse riparazioni (es.: toppe in pelle) ben fissate.

D.1.D - Accessori: è consentito l'uso supplementare di elementi protettivi esterni come: gomitiere, ginocchiere, “saponette” anti abrasione.

D.1.E - Numero di gara: le locazioni possibili per esporre un numero di gara può essere a mezzo di pettorina o targa adesiva sul casco; è auspicabile sempre seguire scrupolosamente le istruzioni dettate o messe a disposizione dalle organizzazioni preposte.

### **D.2 - Categorie specifiche:**

Ove la partecipazione lo consenta e la “logistica” dell’organizzazione lo preveda (considerazioni sul numeri degli iscritti e composizione premi disponibili), alla naturale distinzione per le categorie degli specifici mezzi, potranno essere considerate ulteriori discriminanti a diversificare le classifiche:

D.2.A - Uomini o Donne, ulteriormente diversificati per età:

D.2.B - Senior (età pari o superiore al 18° anno di età);

D.2.C - Junior II (età compresa tra il 14° e il 17° anno di età);

D.2.D - Junior I (età compresa tra l’8° e il 13° anno di età);

D.2.E - l’Anno di Età viene considerato alla situazione anagrafica dell’atleta al 1 gennaio dell’anno corrente e tale classificazione a valenza sino al 31 dicembre dell’anno in corso.

### **E.1 - SVOLGIMENTO GARA**

Di seguito viene descritta la pratica agonistica basata auspicabile, basata su più attività pratiche e suddivise per uno svolgimento in più giornate; in relazione ai permessi ottenuti, in presenza di limitato tempo disponibile, a causa di imprevedibili sospensioni e/o per annullamento prove per

maltempo, la pratica agonistica potrà essere ridotta e limitata a discrezione del direttore di gara. ove sia possibile le fasi di una competizione si riassumono in tre attività:

Ricognizione (Warm Up),

Discesa individuale cronometrata,

Confronto diretto (Macht Race).

E.2 - Warm up:

E.2.A - È obbligatorio dover effettuare almeno una discesa considerata ricognitiva (senza un'avvenuta discesa ricognitiva nessun atleta potrà proseguire nella competizione);

E.2.B - La fase di Warm Up non prevede limitazione nel numero delle discese ricognitive; la fase di Warm Up è da considerarsi come un'estensione alla pratica di allenamento dell'atleta che, normalmente, non riesce a praticare per restrizioni al codice stradale;

E.2.C - durante il Warm Up sono possibili discese sino 6 conducenti per volta (la gestione di questa fase è a completa discrezione e sotto la responsabilità del Direttore di Gara in relazione all'ampiezza della carreggiata e lo stato del fondo stradale (il DdG può riservarsi di far scendere i conducenti anche solo uno per volta).

E.3 - Discesa Individuale Cronometrata:

E.3.A – La rilevazione di un tempo cronometrico individuale è raccomandato e può essere utilizzato per stilare una classifica ufficiale ove non sia successivamente possibile praticare la fase di “Macht Race”

(in apposita appendice [+] viene descritta la regolamentazione per l'annullamento di gara per cause meteorologiche);

E.3.B – Può verificarsi che la successiva fase di Macht Race debba essere negata dal Direttore di Gara, avendo evidenziato, unitamente al consiglio degli atleti, imprevisti elementi di pericolosità; Se a seguito di inconvenienti si decida di considerare una classifica solamente in base ai riscontri cronometrici individuali, è auspicabile l'effettuazione di almeno 3 manches con somma dei tempi delle 2 prove migliori realizzate (esclusione della peggiore)

E.4 - Macht race:

E.4.A - In base al numero di iscritti, ma soprattutto in base alle condizioni del tracciato, saranno possibili gare a confronto diretto dei conducenti sino al massimo di 6 atleti per volta.

E.4.B - Verrà delegato un ispettore di gara o rappresentante ufficiale a formare un tabellone che ordinerà le batterie di partenza; a seguito dei confronti diretti (Macht race) verranno stabilite delle eliminazioni (stile competizione nel nuoto o gare di velocità nell'atletica) sino ad arrivare a effettuare le varie finali di merito e comporre una classifica.

E.4.C - Il numero delle discese (Runs) da effettuare per la composizione del podio è variabile (es.: 16 partecipanti e macht race con 2 atleti = 4 runs)

(es.: 16 partecipanti e macht race con 4 atleti = 3 runs)

F.1 - Ispettore di gara delegato:

Un ispettore di gara predisposto avrà modo di sanzionare eventuali scorrettezze sportive (intenzionali o per eccesso agonistico) che rechino danno o svantaggio all'avversario concorrente; L'Ispettore di gara potrà concordare con il direttore di Gara il ripetersi di prove sportivamente falsate.

G.1 - Variazioni al tracciato:

Il Direttore di Gara, pur nel rispetto della filosofia “Gravity Speed”, avrà facoltà di predisporre modifiche alla linearità del tracciato, inserendo elementi atti alla riduzione della velocità; Potranno essere messi sul percorso dei “coni” in plastica leggera per disegnare una variazione della traiettoria sullo stile di una prova di slalom.

G.2 - È proibito posizionare sul percorso ostacoli per la variazione del percorso (Chicanes) la cui natura crei elevata opposizione all'impatto (pneumatici, transenne, barriere con acqua, . . . )

## Regolamento che disciplina la PRATICA NON AGONISTICA comune alle categorie Skateboard Downhill, Streetluge, Classic Luge.

H.1 - I conducenti di Skateboard DH, Streetluge, Classic luge sono soggetti ad attenersi alle norme previste dalla pratica agonistica per quel che riguarda le protezioni personali anche presenziando a manifestazioni identificate come Non Competitive e/o dimostrative (Free style)

### **H.2 - Concessioni particolari:**

**al partecipante è concesso rinunciare ad una tuta in pelle (stile motociclistico) optando per indumenti comuni abbinati però ad elementi protettivi (come ginocchiere e gomitiere), il casco potrà essere non integrale, ma comunque idoneo e che faccia riferimento all'utilizzo dell'attività skateboard e pattinaggio, se sussiste la presenza delle seguenti condizioni:**

**a) una pendenza media del tracciato non superiore al 10%**

**b) la predisposizione ad un tracciato ove non si abbia ad avere una eccessiva velocità di percorrenza (non superiore ai 50Km/h) e la presenza di adeguate protezioni sul percorso.**

**Queste considerazioni dovranno essere valutate preventivamente dall'organizzatore.**

[+] Appendice per regolamentazione interruzione gara a seguito maltempo

## Norme che regolano l'interruzione di una gara

Successivamente si elencano le norme che dovranno essere accettate incondizionatamente da tutti i praticanti delle categorie Street Luge, Classic Luge, Longboard.

Art. 1) Il Direttore di Gara

1.1) Il regolare svolgimento delle fasi di gara può essere temporaneamente sospeso, o definitivamente annullato dal Direttore di Gara.

1.1.1) Il DdG ha responsabilità civile e penale sullo svolgimento della manifestazione; la sua decisione può avere molteplici punti di derivazione: ogni tipo di situazione legata al fattore di sicurezza (tra cui anche la variante meteorologica); l'impossibilità di onorare gli obblighi assunti (es.: sfiorare il tempo di concessione dei permessi chiusura strada), ed altro.

1.1.2) Di norma, ogni decisione del DdG, è intesa e rivolta a tutte le categorie partecipanti.

Art. 2) I Partecipanti di Categoria

2.1) I partecipanti di ogni singola categoria possono prendere decisione autonoma di interruzione della loro gara a seguito di votazione con risultato di maggioranza tra tutti i concorrenti della medesima categoria.

2.1.1) In caso di votazione paritaria varrà il voto discriminante dell'Ispettore di Gara (IDG)

2.1.2) La votazione per interruzione di gara di categoria potrà essere richiesta una sola volta durante lo svolgimento della gara

2.2) A seguito di interruzione di gara, la classifica sarà considerata sulla base dei tempi cronometrati delle predisposte discese.

2.2.1) Nel caso che la maggioranza dei votanti rendessero nulla la proposta di interruzione, la gara continuerà nel suo svolgimento, fatte salve le successive decisioni del Direttore di Gara

2.2.2) Durante la continuazione della gara, ogni partecipante potrà, in modo autonomo, non presentarsi alla partenza delle successive fasi; La loro posizione assumerà, di conseguenza, una posizione di arrivo successiva a coloro che alla relativa Run prenderanno parte ed

ordinata in base ai tempi cronometrati in relazione agli eventuali altri concorrenti non schierati al via della stessa batteria.

Art. 3) Procedura per richiesta di interruzione a mezzo votazioni

3.1) Potrà richiedere l'avvio alla procedura di votazione per interruzione di gara, esclusivamente uno qualsiasi dei tre titolari dei 3 migliori tempi cronometrati delle prove.

3.2) A seguito della iniziale richiesta, l'IDG convocherà tutti e 3 i concorrenti titolari dei 3 migliori tempi cronometrati in prova e prenderà atto delle loro intenzioni sulla base della maggioranza relativa (almeno 2 voti su 3 per esprimere la decisione a continuare la procedura di interruzione o per rendere nulla la relativa richiesta e ogni altra proposta), fatte salve le successive decisioni del Direttore di Gara.

3.3) A seguito della volontà maggioritaria dei concorrenti titolari delle 3 migliori prestazioni cronometrate in prova, per effettuare il finale e decisivo sondaggio, l'IDG convocherà tutti i concorrenti della relativa categoria e provvederà alle votazioni.

3.3.1) L'Ispettore di Gara, avrà compito di riunire tutti gli interessati al voto, potendo disporre di 10 minuti per la convocazione degli stessi a seguito della primaria consultazione

3.3.2) Prenderanno parte alla votazione finale tutti coloro che saranno presenti durante la convocazione dell'IDG e durante il periodo delle votazioni e sino a che l'IDG non avrà stabilite chiuse le consultazioni per assenza votanti e ne proclamerà il verdetto

Art. 4) Ispettore di Gara

4.1) L'Ispettore di Gara avrà esclusivo compito di consulenza nelle decisioni del Direttore di Gara e disponibilità nei confronti dei Partecipanti a far rispettare le regole previste.

4.2) L'IDG prenderà parte alla votazione decisiva solo in caso giudizio equo

4.3) L'IDG potrà prendere parte a decisioni in relazione alla cronologia delle partenze delle batterie macht race.

4.3.1) Nel caso la situazione Meteo proponga situazione di pista comune a tutte le batterie (es.: tracciato già bagnato con situazione di pioggia costante e potendo avere sensazione di condizioni che non si alterino al peggio), la cronologia delle finali prevederà di lasciare per ultimo il macht race di Finalissima per il podio.

4.3.2) Nel caso non si abbia già una condizione critica ma si preveda un cambio peggiorativo di situazione Meteo, l'IDG predisporrà di far partire per prima la Finale A per il podio ed in sequenza la finale B e successive.