

# REGOLAMENTO SPORTIVO

## COPPA ITALIA U.I.S.P. - 1/5 OFF ROAD

### ANNO 2009

#### 1. NORME GENERALI

- 1.1.1 **La coppa Italia UISP 2009** (di seguito indicato con la sigla C.I.) categoria 1/5 Off Road si svolge in sei gare complessive, da disputare nelle località previste nell'apposito calendario allegato al presente regolamento.
- 1.1.2 Per iscriversi al C.I. è obbligatorio il tesseramento U.I.S.P. ed al momento dell'iscrizione occorre fornire il numero di tessera.
- 1.1.3 Il costo dell'iscrizione a ciascuna prova del C.I. è di euro 50,00; per coloro che sono regolarmente iscritti ad un gruppo o associazione automodellistica verrà applicato uno sconto di euro 30,00. E' quindi necessario al momento dell'iscrizione produrre la tessera di appartenenza valida per l'anno in corso.

#### 2. NORME COMPORTAMENTALI

- 2.1.1 Il concorrente è tenuto a mantenere, in ogni momento, un comportamento sereno e coerente alle comuni norme di una civile convivenza e reciproco rispetto.  
Ogni comportamento non rispettoso di quanto previsto al punto precedente, sarà passibile di richiamo da parte della Direzione di Gara e, se persistente, con l'espulsione dalla gara o addirittura, in casi gravi, con l'interdizione dal campionato stesso.
- 2.1.2 Ogni prova del C.I. è presieduta da un Direttore di Gara, che ha l'obbligo di verificare la condotta dei piloti ed il comportamento di tutte le persone all'interno del circuito, nonché la regolarità degli automodelli e delle fasi di gara. Potrà assegnare delle ammonizioni o infliggere penalità di gara, per qualsiasi scorrettezza da parte dei concorrenti e/o loro meccanici. Ogni sua decisione è insindacabile.
- 2.1.3 Le penalità di gara possono essere inflitte sul tempo finale (in secondi) o sui giri, a giudizio della direzione di gara, in base alla gravità dell'infrazione.
- 2.1.4 Utilizzare in gara un automodello non in regola con il presente regolamento o diverso da quello presentato alle verifiche iniziali, comporta l'immediata squalifica dalla gara.
- 2.1.5 La mancata riconsegna del transponder, entro 2 (due) minuti dalla fine della prova, comporta una penalità di gara come previsto al punto 2.1.3.
- 2.1.6 Il cambio del quarzo senza l'autorizzazione della Direzione di gara, comporta un provvedimento di squalifica per la fase in svolgimento o l'annullamento della prova stessa del concorrente trasgressore.
- 2.1.7 E' vietato qualsiasi intervento sull'automodello lungo il circuito durante le fasi di gara. L'inosservanza a tale divieto è sanzionabile penalità di gara come previsto al punto 2.1.3; qualora tale comportamento penalizzi altri Piloti in gara, è prevista la squalifica.
- 2.1.8 Non è obbligatoria la consegna del trasmettitore, ma è assolutamente vietato ai concorrenti non in gara di accendere il trasmettitore durante le prove ufficiali; i trasgressori possono incorrere in penalità di gara secondo quanto stabilito al precedente punto 2.1.3.

### 3. CALENDARIO GARE

- 3.1.1 Il Calendario delle gare di C.I. viene pubblicato sui vari siti delle Associazioni Organizzatrici e aggiornato in tempo reale, qualora vi siano modifiche.
- 3.1.2 Il presente regolamento viene pubblicato sui vari siti delle Associazioni Organizzatrici ed esposto all'interno del circuito di gara.
- 3.1.3 Ciascun Concorrente ha l'obbligo di leggere attentamente il presente regolamento e pertanto con l'iscrizione alla manifestazione, si da automaticamente conferma che ciò sia avvenuto.
- 3.1.4 Il Concorrente, in caso di necessità, può chiedere informazioni e/o chiarimenti alla Direzione di Gara.
- 3.1.5 L'ordine d'iscrizione determina la prelazione nell'impiego del quarzo. Per quanto detto è fatto obbligo agli Organizzatori di tenere un unico registro delle iscrizioni ove riportare in progressione cronologica tutte le iscrizioni ricevute per la gara.
- 3.1.6 Il C.I. prevede due distinte categorie: 2 ruote motrici e 4 ruote motrici, per ciascuna delle quali verranno predisposte le varie batterie e, conseguentemente, la classifica finale.
- 3.1.7 Il Concorrente che s'iscrive a una gara, può partecipare con un solo automodello in ognuna delle categorie.

### 4. NORME DI GARA

- 4.1.1 Il numero di gara assegnato impone il rispetto della relativa casella numerata sulla griglia di partenza e dell'eventuale posto di pilotaggio sul palco piloti (se presente).
- 4.1.2 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato sulla base dei tempi o dei punteggi ottenuti in qualificazione.
- 4.1.3 Al concorrente che durante la gara perde il transponder non verranno conteggiati i giri.
- 4.1.4 Al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder personale, o quello fornito dall'Organizzatore, verranno, ove possibile, conteggiati i giri manualmente.
- 4.1.5 Un segnale udibile deve essere dato quando manca un minuto (1) primo e quando mancano trenta (30) secondi alla partenza (per segnale udibile può essere inteso anche la voce del Direttore Gara o Addetto al Cronometraggio che cita espressamente il tempo mancante al via e richiede l'allineamento).
- 4.1.6 Da trenta (30) secondi a tre (3) secondi al via deve avvenire l'allineamento dei modelli sulla griglia di partenza; il modello deve essere portato all'allineamento da un solo meccanico e con il motore acceso; nella fase di attesa il meccanico può tenere il modello con le ruote motrici sollevate da terra.
- 4.1.7 Se un modello, quando inizia il conteggio (10,9,8,7,6, ecc.), non può essere sulla griglia del "Via", la sua partenza deve avvenire dalla zona boxes, in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti; il mancato rispetto di questa disposizione viene considerato come partenza irregolare e quindi sanzionabile.
- 4.1.8 Gli ultimi dieci (10) secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" deve esporre la bandiera.
- 4.1.9 A cinque (5) secondi dal via lo "starter" deve iniziare ad abbassare la bandiera e a "meno tre (3) secondi" al via la bandiera dovrà toccare terra.
- 4.1.10 Appena la bandiera tocca terra il meccanico deve abbandonare immediatamente il modello e portarsi all'esterno del tracciato.
- 4.1.11 Dal "meno tre (3) secondi" in poi non deve essere più scandito il tempo ed il via ufficiale dovrà essere dato da un apposito segnale acustico che farà mettere in funzione anche il cronometraggio; in mancanza del segnale acustico il via può essere dato direttamente alzando la bandiera da terra.

- 4.1.12 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 4.1.13 Qualora, per un qualsiasi motivo, non fosse possibile continuare la procedura di partenza, lo "starter" può sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla dopo la rimozione delle cause che avevano impedito la prima partenza, riprendendo la procedura di partenza (meno trenta secondi).
- 4.1.14 La partenza anticipata può essere penalizzata con uno "STOP and GO" della durata stabilita dal Direttore di Gara. Tale penalizzazione deve essere segnalata immediatamente al Pilota, il quale deve accostarsi all'entrata box per la sosta forzata.
- 4.1.15 E' responsabilità di ogni concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara e alle comunicazioni della Direzione di Gara; non può essere esaminato alcun tipo di reclamo da parte di concorrenti che non prendono il "via" in una fase di gara o prendono il "via" in ritardo perché temporaneamente assenti o perché non hanno udito le comunicazioni annunciate per altoparlante o perché distratti.
- 4.1.16 Almeno cinque (5) minuti di intervallo devono essere dati tra una batteria e l'altra.
- 4.1.17 Sono vietati ogni tipo di intervento sul modello, compreso l'avviamento del motore, all'interno del tracciato; soltanto l'addetto al recupero modelli può provvedere all'avviamento, ma dopo alcuni vani tentativi, porterà in area box il modello. Il recupero del modello in pista è assolutamente vietato sia ai piloti che ai loro rispettivi meccanici.
- 4.1.18 E' vietato il rifornimento in pista o nella corsia di scorrimento dei box; il meccanico può "invadere" la corsia di scorrimento solo per il tempo strettamente necessario al prelevamento del modello, purché tale operazione non danneggi in alcun modo gli altri concorrenti.
- 4.1.19 Effettuato l'intervento e/o il rifornimento il modello deve ripartire dagli appositi boxes e percorrere da solo la corsia di scorrimento per immettersi sulla pista; il modello non può essere accompagnato all'uscita dei boxes dal meccanico.
- 4.1.20 All'uscita dai boxes (pit lane) il modello deve dare la precedenza ai modelli sopraggiungenti. In caso di inosservanza di questa norma verrà comminata al Pilota una penalità di gara a giudizio del Direttore di gara.
- 4.1.21 Qualora un modello fuoriesca dalla pista e non abbia bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista nell'esatto punto dove è fuoriuscito.
- 4.1.22 La rimessa in pista dei modelli viene assicurata dai piloti o loro meccanico del turno precedente (dall'ultimo, nel caso della prima batteria), che verranno chiamati dal servizio di cronometraggio e disposti nei luoghi ritenuti opportuni dal Direttore di gara.
- 4.1.23 Le postazioni dei "recupero modelli" devono essere individuate mediante contrassegni numerati.
- 4.1.24 Il concorrente che dopo ripetuti richiami non si presenta nel posto assegnato per il recupero degli automodelli, sarà sanzionato con una penalità di gara nella misura stabilita dal Direttore di Gara.
- 4.1.25 Nel caso di rimessa in pista per uscita di strada, i modelli sopraggiungenti hanno priorità assoluta di passaggio.
- 4.1.26 Il Direttore di gara, sulla base delle condizioni ambientali e/o numero iscritti, decide a suo insindacabile giudizio sull'abolizione di una completa serie di prove e/o riduzione del tempo previsto per batterie e fasi finali.
- 4.1.27 Qualora il Direttore di gara, per le condizioni indicate al punto precedente, decidesse per la sospensione della prova di C.I., questa potrà essere recuperata o soppressa, a insindacabile giudizio del Comitato Organizzatore.
- 4.1.28 Durante lo svolgimento delle batterie di qualificazione e finali il direttore di gara, accertatosi di una situazione di pericolo avvenuta in seguito a incidente e segnalata dagli addetti al recupero dei modelli, farà attivare la sirena di avvertimento. I piloti in gara dovranno immediatamente rallentare la velocità del proprio modello, girando al minimo e mantenendo la posizione fino a

quando non sarà segnalata sempre con sirena la ripresa della gara ad avvenuta rimozione dei modelli incidentati. In questo periodo è vietato il sorpasso. Ai concorrenti che non rispettano tale limite può essere inflitta una penalità di gara a giudizio del direttore di gara.

## 5. GESTIONE DELLE PROVE

- 5.1.1 Le batterie di qualificazione potranno essere formate fino ad un massimo di 12 Concorrenti per ciascuna categoria.
- 5.1.2 Le prove libere sono previste per durata e composizione, secondo quanto stabilito dal Comitato Organizzatore di ciascuna prova di C.I., il quale dovrà dare comunicazione ai concorrenti circa le modalità ed i tempi.
- 5.1.3 Durante l'intervallo per il pranzo e le "pause tecniche", non sono ammesse prove libere.
- 5.1.4 Le batterie di qualificazione hanno durata massima di 15 minuti per categoria e rappresentate con lettera (A, B, C, ecc.)
- 5.1.5 Le batterie di finale, della durata massima di 30 minuti, vengono compilate in base ai tempi risultanti dalla classifica delle batterie di qualificazione, ovvero:
- dal 1° al 10° posto: FINALE A
  - dall'11° al 20° posto: FINALE B
  - dal 21° al 30° posto: FINALE C

Al termine di tutte le finali verrà stilata una classifica complessiva sulla base dei tempi di ciascun concorrente.

- 5.1.6 La classifica finale assegna a ciascun concorrente un punteggio in funzione della posizione di classifica della finale, secondo la seguente tabella punti:

1° classificato	punti	400	16° classificato	punti	34
2° classificato	punti	340	17° classificato	punti	29
3° classificato	punti	289	18° classificato	punti	25
4° classificato	punti	245	19° classificato	punti	21
5° classificato	punti	208	20° classificato	punti	18
6° classificato	punti	177	21° classificato	punti	15
7° classificato	punti	150	22° classificato	punti	13
8° classificato	punti	128	23° classificato	punti	11
9° classificato	punti	108	24° classificato	punti	9
10° classificato	punti	92	25° classificato	punti	6
11° classificato	punti	74	26° classificato	punti	5
12° classificato	punti	63	27° classificato	punti	4
13° classificato	punti	54	28° classificato	punti	3
14° classificato	punti	46	29° classificato	punti	2
15° classificato	punti	40	Dal 30° classificato in poi	punti	1

## 6. GESTIONE DEI CIRCUITI

- 6.1.1 E' compito di ogni Organizzatore disporre quanto è necessario per il corretto svolgimento della gara.
- 6.1.2 Il tracciato della pista su cui dovrà svolgersi la gara è a discrezione degli organizzatori i quali, in caso di necessità o di particolari condizioni climatiche, possono apportare modifiche e accorgimenti, senza necessariamente darne comunicazione ai concorrenti.
- 6.1.3 Il senso di marcia viene stabilito dagli organizzatori nella prima prova di C.I. e dovrà essere invertito nella prova successiva.

- 6.1.4 Il tracciato non ha limiti di sviluppo in lunghezza, mentre la larghezza è preferibile non inferiore a metri 4,00.
- 6.1.5 L'organizzatore dovrà far sì che la pista sia conforme a livello infrastrutturale, ai requisiti posti per la gara e dotata dei relativi accessori (es. impianto amplificazione, tabellone risultati, corrente elettrica etc.).
- 6.1.6 Dovrà essere assicurato il servizio di cronometraggio mediante trasponder e restituzione dati e forniti i numeri di gara adesivi, da assegnare ai Concorrenti in idonea quantità per tutte le fasi di gara.
- 6.1.7 Il Direttore di Gara di ciascuna prova di C.I. dovrà effettuare il controllo delle frequenze, controllare che gli automodelli rispettino le norme tecniche del presente regolamento, verificare che la manifestazione di gara si svolga secondo i criteri stabiliti dalle presenti norme.
- 6.1.8 L'organizzatore non ha obbligo di garantire il servizio ristoro sul circuito.  
Tutte le persone incaricate dall'Organizzatore della gara come "Ufficiali di Gara" devono essere rese note ai concorrenti e loro assistenti, oppure avere idoneo cartellino o giubbotto di riconoscimento.
- 6.1.10 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 mt. dai boxes.
- 6.1.11 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 mt. dai boxes.
- 6.1.12 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei boxes.
- 6.1.13 Presso la zona boxes deve essere disponibile energia elettrica 220 V a.c.
- 6.1.14 I boxes devono poter accogliere la totalità dei concorrenti iscritti alla specifica gara, ed essere provvisti di tavoli e, se possibile, di una adeguata protezione contro le intemperie. Lo spazio minimo a disposizione per ogni pilota deve essere possibilmente di 60-80 x 100 cm.
- 6.1.15 Il palco di pilotaggio deve avere posto per almeno 12 concorrenti, con un minimo di 80 cm a disposizione di ognuno; è consigliabile predisporre gli accorgimenti necessari per permettere l'uso anche a persone diversamente abili.
- 6.1.16 L'altezza del piano del palco di pilotaggio (con idonea messa a terra) deve trovarsi ad una altezza compresa fra i 2,00 ed i 3,50 m da terra, mentre la sua larghezza utile non deve essere inferiore ad 1,00 m.
- 6.1.17 L'accesso al palco di pilotaggio deve avvenire attraverso una scala o passerella, solida e munita di corrimano su entrambi i lati. La larghezza non deve essere inferiore a metri 1,00.
- 6.1.18 Il palco di pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto e, se possibile, di una protezione contro le intemperie.
- 6.1.19 La posizione del palco di pilotaggio, nell'impianto, deve essere tale da garantire ad ogni pilota una uguale visuale della pista sia durante le prove che durante la gara; la visuale non deve essere ostruita dalla presenza di pilastri, aste per bandiere ecc. Possibilmente riservare uno spazio idoneo, tale da garantire una visuale dell'intero circuito, anche alle persone diversamente abili.
- 6.1.20 Nel box di cronometraggio non devono poter entrare né piloti né spettatori.
- 6.1.21 Il tabellone dove poter riportare i risultati di gara deve essere situato in posto conveniente, non lontano dalla zona di cronometraggio.
- 6.1.22 La tabella frequenze deve essere disponibile durante le prove e deve essere posizionata preferibilmente vicino al palco di pilotaggio.
- 6.1.23 La sicurezza degli spettatori è di primaria importanza e pertanto deve essere tenuta sempre in considerazione.
- 6.1.24 La sicurezza degli Ufficiali di Gara, Concorrenti, Meccanici, Accompagnatori ed eventuali Invitati è di uguale importanza, ma si presume che questi siano a conoscenza perfettamente dei potenziali pericoli.
- 6.1.25 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.

- 6.1.26 Quando, per evitare il taglio delle curve, vengano utilizzati dei coni od altre barriere, la loro forma deve essere tale che il modello urtandoli in velocità non possa volare fuori dalla pista, verso il pubblico.
- 6.1.27 Durante l'ispezione tecnica occorre controllare che il paraurti come pure tutte le altre parti sporgenti non presentino spigoli e bordi che possano causare danni in caso di investimento.
- 6.1.28 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulle piste.
- 6.1.29 E' obbligatorio che l'Organizzatore stipuli una polizza a copertura del rischio infortuni e della responsabilità, mentre i Gruppi affiliati alla UISP godono già di questa polizza.
- 6.1.30 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico (AMB o simile) è opportuno che l'Organizzatore, prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.
- 6.1.31 Prima della partenza delle fasi finali è consentito fare compiere ai concorrenti alcuni giri supplementari al fine di verificare la compatibilità delle frequenze e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 6.1.32 Per ragioni organizzative non può essere consentito l'accesso ai campi di gara e/o all'interno dei circuiti a persone che non siano munite di regolare "pass" rilasciato ad esclusiva discrezione del Direttore di Gara.
- 6.1.33 Ad ogni Pilota saranno rilasciati regolari "pass" per i meccanici (persone considerate partecipanti alla gara) ed i familiari.
- 6.1.34 Durante le batterie di qualificazione e di finale ogni Pilota potrà essere assistito, nella zona dei boxes sotto il palco di pilotaggio, da un meccanico.
- 6.1.35 E' comunque esclusiva responsabilità dell'Organizzatore il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.

## **7. SEGNALI ACUSTICI E BANDIERE**

- 7.1.1 La partenza viene segnalata con un segnale acustico (sirena), dopo che il responsabile al cronometraggio avrà scandito la sequenza 3 - 2 - 1.
- 7.1.2 La sirena viene impiegata durante la gara per la segnalazione di un incidente e indica l'obbligo da parte dei concorrenti moderare la velocità in prossimità
- 7.1.3 Al termine di ogni prova verranno emessi due segnali acustici in sequenza per dare conferma della fine della prova. I concorrenti dovranno terminare il giro iniziato e rientrare ai box con moderata velocità.
- 7.1.4 Le bandiere impiegate nel corso della gara sono le seguenti:
  - bandiera a scacchi bianchi e neri: viene fatta sventolare dal direttore di gara al momento del via (segnale acustico) ed a conclusione della prova;
  - bandiera gialla: viene fatta sventolare dagli addetti al recupero degli automodelli per segnalare un incidente che necessita della procedura di sicurezza prevista al punto C. 10;
  - bandiera nera: viene esposta in modo fisso dal direttore di gara per squalificare un concorrente che ha mantenuto una condotta scorretta.

## **7. CARATTERISTICHE DELL'AUTOMODELLO**

- 7.1.1 E' obbligatoria la presenza sull'automodello della carrozzeria, che deve essere possibilmente originale; sono comunque ammesse modifiche purché decorose e che non presentino parti o elementi taglienti.
- 7.1.2 La carrozzeria deve essere saldamente fissata al telaio.
- 7.1.3 Su entrambi i fianchi va esposto il numero di gara, che deve essere in posizione di facile lettura per i cronometristi e la direzione di gara.

- 7.1.4 E' permesso montare una ala posteriore (alettone) purché questa non sporga oltre la carreggiata delle ruote posteriori. Nessuna limitazione sulla sporgenza posteriore.
- 7.1.5 Lo spoiler anteriore (paraurti) può sporgere oltre la carreggiata delle ruote anteriori per un massimo di cm. 1 per parte e non deve presentare elementi taglienti o di pericolo.
- 7.1.6 La capacità del serbatoio deve essere pari a 700 cm<sup>3</sup>.
- 7.1.7 Nessuna limitazione di peso dell'automodello.
- 7.1.8 Il solo carburante ammesso è benzina, del tipo acquistabile ai normali distributori stradali. L'unico additivo permesso in soluzione è l'olio lubrificante, che deve essere del tipo prodotto in serie per motori a due tempi (2T). Sono assolutamente vietati additivi performanti.
- 7.1.9 In caso di irregolarità rilevata durante la manifestazione, il Pilota può subire l'espulsione dalla gara.
- 7.1.10 Il motore deve essere di tipo a pistone alternativo monocilindrico, con avviamento a strappo, a 2 od a 4 tempi con cilindrata massima di 26,00 cm<sup>3</sup>.
- 7.1.11 Non sono permesse alimentazioni forzate, quali l'uso di un turbocompressore, né l'iniezione, né motori di tipo Wankel o con distribuzione a valvola rotante.
- 7.1.12 Non sono permessi apparati d'accensione alimentati da batterie (spinterogeni od accensioni elettroniche), ma solamente accensioni di tipo a magnete (volano o calamita rotante).
- 7.1.13 Sono permessi solamente condotti di travaso aperti. Le pareti laterali dei condotti devono essere parallele.
- 7.1.14 Il blocco termico, cioè il cilindro, deve essere in un sol pezzo. Non sono permesse camicie separate, annegate nella fusione o sfilabili.
- 7.1.15 Il numero massimo delle luci è limitato a 4 (quattro).
- 7.1.16 Il motore deve essere raffreddato ad aria . L'aria deve provenire direttamente dal volano.
- 7.1.17 L'albero motore deve essere del tipo scomponibile. Non sono ammessi alberi motore a sbalzo.
- 7.1.18 Il carburatore deve essere dotato di un filtro aria.
- 7.1.19 Il diametro interno, massimo, del Venturi del carburatore non può superare i 13,00 (tredici) mm.
- 7.1.20 Ogni Pilota può usare un massimo di 1 (uno) motore per gara.
- 7.1.21 Un failsafe meccanico deve essere montato sul carburatore così da portarlo in posizione di chiuso in caso di rottura del leveraggio che comanda l'acceleratore.
- 7.1.22 Il massimo livello del rumore emesso non può superare gli 81 dBA con lo strumento posizionato a 10 metri dal modello e ad 1 metro di altezza dal piano della pista.
- 7.1.23 Il Direttore di Gara può decidere di effettuare la misurazione in altro modo, purché il risultato finale sia lo stesso.
- 7.1.24 Se un modello emette una rumorosità molto superiore a quella degli altri spetta al Direttore di Gara decidere se il modello può gareggiare.
- 7.1.25 Il motore deve essere munito di un air-box al carburatore per ridurre la rumorosità dell'aspirazione.
- 7.1.26 Non sono permessi né lo scarico aperto né scappamenti a tubo libero.
- 7.1.27 Il modello deve essere munito di una frizione e di un freno che sia in grado di mantenerlo motore in moto.
- 7.1.28 Le gomme sono libere, di qualsiasi tipo e forma.
- 7.1.29 La Direzione di Gara potrà eseguire in modo casuale controlli sui modelli in qualsiasi momento, mentre durante le prove di qualificazione potranno essere effettuati controlli sulle seguenti parti:
- silenziatore;
  - miscela;
  - filtro aria;
  - motore.

## 8. RADIO E FREQUENZE

- 8.1.1 Ogni Concorrente, e solo lui, è responsabile della legalità d'uso della frequenza e del trasmettitore impiegato.
- 8.1.2 Ogni concorrente ha l'obbligo di disporre di quarzi con frequenza diverse che devono essere quelle legali (omologate).
- 8.1.3 I Concorrenti hanno l'obbligo all'atto dell'iscrizione di dichiarare le frequenze del proprio apparato e quelle di riserva. Inoltre è tassativo che il Concorrente controlli, prima dell'inizio di ogni fase di gara, la corrispondenza della frequenza impiegata con quella esposta o comunicata.
- 8.1.4 La prova radio non è concessa ai piloti che utilizzano sistemi di trasmissione radio non quarzate (es. moduli Spektrum)
- 8.1.5 La richiesta di prova radio può essere fatta per le batterie di qualificazione solo prima della partenza della prima prova di ogni batteria; potranno essere concesse eccezionalmente prove radio anche durante le prove successive delle batterie qualora si accerti la presenza alla partenza di piloti assenti nelle prove precedenti.
- 8.1.6 Per le fasi finali è facoltativa la prova radio; nel caso di disturbi radio (interferenze) qualora non si riesca ad individuare chiaramente l'apparecchiatura che li determina, i Concorrenti che hanno disturbi radio possono cambiare i quarzi o le batterie di alimentazione, sempre entro un tempo massimo di 10 (dieci) minuti primi.
- 8.1.7 Nelle fasi finali nel caso in cui siano presenti Concorrenti con egual frequenza saranno penalizzati con l'obbligo al cambio di frequenza i Concorrenti che durante le fasi precedenti sono risultati meno veloci.
- 8.1.8 Il Concorrente obbligato al cambio deve dare comunicazione alla Direzione di Gara del valore della nuova frequenza.
- 8.1.9 Il concorrente che accusa interferenze con altri piloti, pur avendo frequenze diverse, deve cambiare frequenza indipendentemente dal risultato ottenuto durante la fase precedente.

## 9. RECLAMI

- 9.1.1 Eventuali reclami vanno esposti al Direttore di Gara in forma scritta dietro cauzione di 50 euro entro 10' dal manifestarsi, il D.G. a suo insindacabile giudizio valuta e decide se accogliere o meno il reclamo.

## 10. LOCALITA' MANIFESTAZIONI

<b>CAMPIONATO OFF ROAD 1/5</b>		

**Il presente regolamento può subire modifiche, che saranno comunicate ai concorrenti prima di ogni gara.**