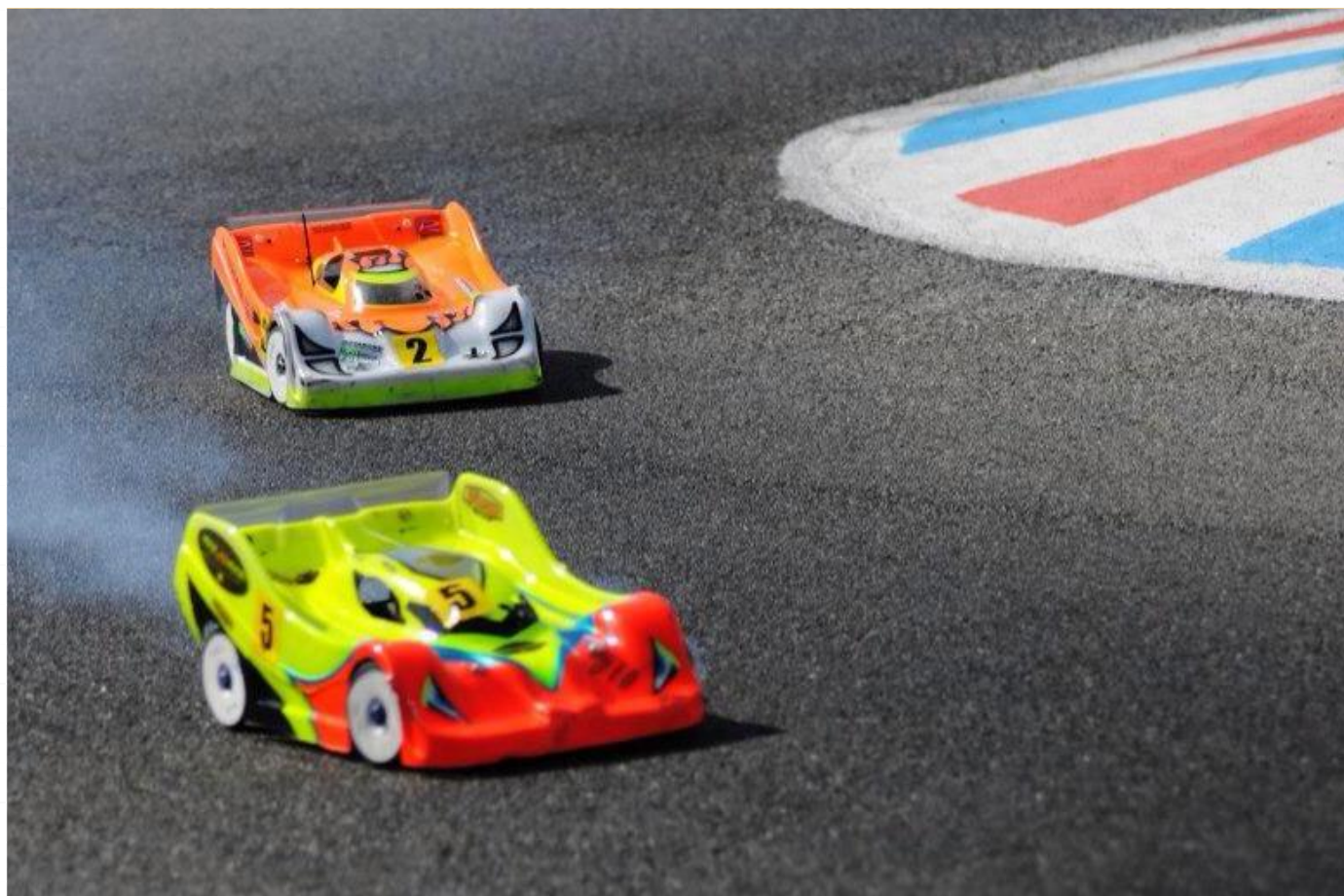


REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

1/8 GT



 **UISP**
sportpertutti

2013

Sommario

1	REGOLAMENTO DI DISCIPLINA	3
1.1	NOTE GENERALI	3
1.2	INFRAZIONI COMPORTAMENTALI.....	3
1.3	INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO.....	4
1.4	INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO.....	4
1.5	LEGENDA.....	5
2	REGOLAMENTO DI GARA	6
2.1	ISCRIZIONE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO	6
2.2	NORME CHE REGOLANO LE MANIFESTAZIONI.....	6
2.3	FORMAZIONE DELLE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE	6
2.4	ORGANIZZAZIONE.....	7
2.5	REQUISITI INFRASTRUTTURALI PER GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI.....	8
2.6	REQUISITI PER LA SICUREZZA.....	9
2.7	PROVE LIBERE PER GARE REGIONALI	9
2.8	PROVE LIBERE PER GARE NAZIONALI	10
2.9	ACCESSO AL CAMPO DI GARA.....	10
2.10	DIREZIONE GARA	11
2.11	ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA.....	12
2.12	TRASMETTITORI E LORO RITIRO	13
2.13	FREQUENZE.....	14
2.14	NUMERI DI GARA E TRANSPONDER.....	15
2.15	PROCEDURE DI PARTENZA.....	16
2.16	INTERVENTI TECNICI E RIMESSA IN PISTA DEI MODELLI.....	17
2.17	RIDUZIONI FASI DI GARA - PIOGGIA - SOSPENSIONE GARA	17
2.18	CRONOMETRAGGIO.....	19
2.19	RISULTATI DI GARA	20
2.20	RECLAMI.....	20
2.21	CLASSIFICHE.....	21
2.22	PUNTEGGIO.....	22
2.23	PREMIAZIONI.....	23
2.24	SERVIZIO RACCOLTA MODELLI.....	23
3	REGOLAMENTO TECNICO	25
3.1	DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY 1/8 GT.....	25
3.2	SPECIFICHE TECNICHE.....	25
3.3	CARROZZERIA	26
3.4	ALETTONE.....	27
3.5	NUMERI DI GARA	27
3.6	PARAURTI.....	28
3.7	SERBATOIO.....	28
3.8	MISCELA.....	28
3.9	PROPULSIONE.....	28
3.10	TRASMISSIONE / FRENI.....	28
3.11	SPECIFICHE TECNICHE RUOTE E GOMME.....	29
3.12	PARCO CHIUSO RUOTE CAMPIONATO ITALIANO.....	29
3.13	PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA	30
3.14	CATEGORIE DI PILOTI.....	30

3.15	TRACCIATO.....	31
3.16	ISCRIZIONE GARE REGIONALI E NAZIONALI.....	31
3.17	QUALIFICAZIONI.....	31
3.18	FASI FINALI.....	32
3.19	DURATA FASI DI RECUPERO E FINALI.....	33
3.20	RIFORNIMENTI.....	33
3.21	VARIANTI QUALIFICHE E FASI FINALI.....	33
3.22	PENALIZZAZIONI, COMPORTAMENTO IN GARA.....	33
3.23	CAMPIONATO REGIONALE, CAMPIONATO ITALIANO.....	34
3.24	GARE INTERNAZIONALI.....	34
3.25	CATEGORIA F3 (CADETTI).....	34
3.26	CATEGORIA EXPERT.....	34
3.27	PASSAGGIO DI CATEGORIA (PROMOZIONE).....	35
3.28	RESPONSABILE REGIONALE.....	35

1 REGOLAMENTO DI DISCIPLINA

1.1 NOTE GENERALI

- 1.1.1 L'Associato alla UISP è tenuto a mantenere, in ogni momento, un comportamento coerente alle comuni norme di una civile convivenza e reciproco rispetto.
- 1.1.2 Ogni comportamento non rispettoso di quanto previsto dall'art. 1.1.1 sarà passibile di un provvedimento disciplinare.

1.2 INFRAZIONI COMPORTAMENTALI

- 1.2.1 Ogni diverbio o disputa fra associati, che dovesse insorgere durante una manifestazione, deve essere immediatamente sedato dagli Organi preposti alla Direzione della manifestazione.
- 1.2.2 Ai responsabili sarà comminato un richiamo ufficiale che verrà riportato nel Verbale di Gara redatto a fine manifestazione.
- 1.2.3 In caso di rifiuto a cessare e a chiarire immediatamente la disputa, o in caso di recidiva, il/o i contendenti dovranno essere prontamente allontanati e saranno deferiti alla Commissione Disciplinare per i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.2.4 Nel caso alla disputa seguisse un'aggressione, o anche un solo tentativo di essa, il (o i) responsabile/i attivo/i dovrà essere immediatamente allontanato ed a suo carico scatterà il provvedimento previsto dall'articolo 1.2.2.
- 1.2.5 Anche nei confronti di chi (o di coloro) che ha subito l'aggressione deve essere istruita un'indagine per verificare eventuali corresponsabilità. Al suo termine sarà redatto un verbale al quale seguiranno i provvedimenti che il caso richiede. Nel caso di accertata corresponsabilità, la Commissione Disciplinare potrà proporre i responsabili al Direttivo della UISP per un provvedimento di RADIAZIONE.
- 1.2.6 Nel caso di accertato procurato danno, durante una fase di gara, al modello di un altro Concorrente scatterà per il danneggiante un provvedimento di ammonizione con diffida. Ogni provvedimento comminato dovrà essere riportato sul rapporto di gara.
- 1.2.7 Qualora, durante una qualsiasi fase della gara, il Pilota dovesse perdere il controllo del suo mezzo, per malfunzionamento dell'apparecchiatura ricetrasmittente o guasto meccanico, deve immediatamente fermarsi pena la squalifica da quella fase di gara.
- 1.2.8 Alla seconda ammonizione con diffida scatta la squalifica.
- 1.2.9 Il Pilota squalificato (al quale è esposta bandiera nera o segnalato in altro modo) che non dovesse fermarsi entro tre (3) giri dalla notifica del provvedimento verrà deferito alla Commissione Disciplinare.
- 1.2.10 Il mancato rispetto delle disposizioni, emanate dalla Direzione di Gara, farà scattare, nei confronti degli inadempienti, un provvedimento che, a insindacabile giudizio della Direzione di Gara, potrà essere di ammonizione semplice o con diffida.
- 1.2.11 Il rifiuto a presentare il modello a un controllo comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 1.2.12 L'utilizzo in gara di un modello che non abbia superato le ispezioni tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 1.2.13 La contraffazione della punzonatura comporta l'immediata squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare. La Commissione Disciplinare potrà comminare un provvedimento di sospensione non inferiore a 6 (sei) mesi.
- 1.2.14 Utilizzare in gara un automodello diverso da quello punzonato o presentare alle verifiche tecniche un modello differente da quello punzonato precedentemente comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare. In questo caso la Commissione Disciplinare comminerà un provvedimento di sospensione.

- 1.2.15 Qualora si dovesse rendere necessario un cambio di frequenza tramite il cambio del quarzo, è fatto obbligo al Concorrente chiedere l'autorizzazione al Direttore di Gara. Il cambio del quarzo senza detta autorizzazione comporta un provvedimento di squalifica per la fase in svolgimento e la notifica di una ammonizione con diffida.
- 1.2.16 Durante le varie fasi di gara è fatto divieto ai meccanici di invadere la corsia che serve ai modelli per il rifornimento miscela e/o cambio gomme. La prima volta che si dovesse verificare la trasgressione, il meccanico avrà una diffida verbale da parte del Direttore di Gara. Se tale comportamento dovesse ripetersi una seconda volta verrà comminata al Pilota una sanzione pari ad un "drive-through" attraverso la corsia rifornimento.
- 1.2.17 Se la trasgressione dovesse danneggiare un altro Concorrente, rallentandolo, al Pilota danneggiante verrà comminata una sanzione pari ad uno "Stop&Go". Se invece il danneggiamento dell'altro Concorrente arrivasse alla rottura del modello o ne pregiudicasse seriamente il comportamento in pista, la sanzione comminata sarà a discrezione del Direttore di Gara ma potrà arrivare alla squalifica del Pilota che ha causato il danneggiamento.

1.3 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO

- 1.3.1 Ogni infrazione alle disposizioni tecniche e dimensionali rilevate in seguito alle verifiche e alla punzonatura comporta l'immediata esclusione dalla fase di gara in cui, o dopo la quale, è stata rilevata l'infrazione e fa scattare un provvedimento di ammonizione con diffida.
- 1.3.2 Dopo che è stata rilevata un'infrazione tecnica, il Concorrente deve ripresentare il modello per una successiva verifica.
- 1.3.3 A una seconda ammonizione per infrazione al regolamento tecnico scatta la squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare che potrà emettere un provvedimento di sospensione dall'attività sportiva.
- 1.3.4 Infrazioni al regolamento tecnico che interessano organi quali:
- a) il motore (cilindrata o caratteristiche tecnologiche);
 - b) il carburante (le batterie);
 - c) la punzonatura delle ruote (per la specialità 1/8 GT);
 - d) prova fonometrica.
 - e) qualsivoglia infrazione tecnica prevista nei singoli paragrafi di specialità;
- Comportano l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare per i provvedimenti che il caso richiede (sospensione o inibizione a termine o definitiva).

1.4 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO

- 1.4.1 Differentemente da altre organizzazioni di settore, ogni Socio UISP è libero secondo la propria coscienza di partecipare o meno ad altre gare concomitanti con le Gare Nazionali UISP. Al contrario, non è consentito organizzare altre gare sotto l'egida UISP, a meno che esse non siano state approvate dal Responsabile Nazionale di Specialità.
- 1.4.2 La non ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 1.4.1 farà scattare l'immediato deferimento alla Commissione Disciplinare che potrà emettere un provvedimento di sospensione e, in caso di recidiva, di inibizione definitiva.
- 1.4.3 Non potranno essere organizzate gare e/o manifestazioni, né potrà essere ammessa la partecipazione a esse, in concomitanza alle Assemblee Regionali, la cui data di effettuazione è stabilita dal Dirigente della Sezione.

- 1.4.4 La non ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 1.4.3 fa immediatamente scattare un provvedimento di sospensione e il deferimento alla Commissione Disciplinare sia per la pista sia per tutti i partecipanti.
- 1.4.5 Qualora si riscontrasse che uno o più partecipanti a una gara ufficiale non sono iscritti alla UISP la loro presenza sarà immediatamente depennata da ogni fase di gara e dalla classifica.
- 1.4.6 Al termine di ogni competizione il Direttore di Gara dovrà consegnare al Responsabile UISP il Verbale di Gara. Tale Verbale dovrà poi essere inviato al Responsabile Regionale di specialità in modo tale da far pubblicare i risultati di ogni gara sul sito UISP di riferimento.
- 1.4.7 Eventuali mancanze, a carico dell'Organizzatore, dovranno essere riportate sul rapporto di cui all'art. 1.4.6 e rappresenteranno materiale per la formulazione di una classificazione dell'impianto in oggetto.

1.5 LEGENDA

- 1.5.1 2 (due) ammonizioni semplici = 1 (una) ammonizione con diffida.
- 1.5.2 2 (due) ammonizioni con diffida = squalifica.
- 1.5.3 Le ammonizioni regolarmente riportate sui verbali dei Direttori di gara sono sommate e portano automaticamente alla squalifica.

2 REGOLAMENTO DI GARA

2.1 ISCRIZIONE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO

- 2.1.1 Tutte le manifestazioni automodellistiche che si svolgono sul territorio nazionale sotto l'egida UISP devono essere iscritte al Calendario sportivo nazionale R/C.
- 2.1.2 La richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario UISP deve essere eseguita in forma scritta direttamente alla Segreteria della Sezione e deve essere accompagnata dalla tassa d'iscrizione e dal deposito cauzionale.
- 2.1.3 La richiesta deve essere inoltre corredata di tutta la documentazione riguardante la manifestazione e l'impianto su cui avrà luogo.
- 2.1.4 Il Calendario delle manifestazioni sarà pubblicato ed aggiornato in tempo reale nel sito ufficiale della UISP
- 2.1.5 Solo le gare regolarmente iscritte a Calendario potranno essere prese in esame dalle Commissioni Sportiva e Disciplinare.
- 2.1.6 La UISP non si assume, né può essere a essa fatta risalire, alcuna responsabilità, soggettiva od oggettiva, per qualsiasi evento che possa essersi verificato in manifestazioni per le quali ha concesso, ed ha per questo riscosso una tassa e l'uso dei suoi regolamenti.
- 2.1.7 I Funzionari UISP non si assumono alcuna responsabilità, né possono essere chiamati in causa, per eventi che possono essere accaduti durante lo svolgimento di manifestazioni nelle quali hanno prestato la loro opera come Direttori o Collaboratori.
- 2.1.8 Il Referente Organizzativo deve essere regolarmente associato alla UISP sez. Radiocomando per l'anno in corso.

2.2 NORME CHE REGOLANO LE MANIFESTAZIONI

- 2.2.1 Per partecipare a una manifestazione automodellistica iscritta a Calendario UISP R/C si deve essere in regola con l'iscrizione alla Associazione.
- 2.2.2 Il tesseramento UISP può essere effettuato sia direttamente presso la Segreteria UISP sia presso una qualsiasi A.S.D. affiliata alla UISP
- 2.2.3 L'ordine d'iscrizione ad una gara 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.
- 2.2.4 Il Concorrente che s'iscrive ad una gara può partecipare con un solo automodello in ognuna delle categorie.
- 2.2.5 Le regole di svolgimento della competizione devono essere note al Concorrente fin dal momento della sua iscrizione alla gara. Il Concorrente, in caso di necessità, può chiedere informazioni e/o chiarimenti al Responsabile del Settore.
- 2.2.6 Indicazioni specifiche sullo svolgimento delle manifestazioni sono indicate nelle sezioni di ogni singola specialità; dette indicazioni completano quelle contenute nel presente Capitolo 2.
- 2.2.7 I Concorrenti, iscritti alle manifestazioni inserite nel Calendario Sportivo Nazionale R/C, sono tenuti a rispettare, sotto propria responsabilità, qualsiasi normativa (civile, penale, amministrativa, ecc.) vigente sul territorio nazionale, che trovi applicazione in seguito ad accadimenti che possano verificarsi nel corso o conseguentemente la manifestazione.

2.3 FORMAZIONE DELLE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

- 2.3.1 Le batterie di qualificazione potranno essere formate da un massimo di 10 Concorrenti tranne che per la specialità Off Road.

- 2.3.2 Dovrà essere cura dell'Organizzatore formare batterie di qualificazione tenendo adeguatamente separati i valori delle frequenze dei Concorrenti componenti la stessa batteria.
- 2.3.3 Qualora il numero dei Concorrenti aventi la stessa frequenza fosse superiore al numero delle batterie, l'Organizzatore imporrà il cambio della frequenza ai Piloti che si sono iscritti per ultimi.
- 2.3.4 Se possibile, tale cambio dovrà essere notificato all'interessato con un certo anticipo prima dell'inizio della gara. Qualora ciò non fosse possibile, il Concorrente avrà a disposizione 10 (dieci) minuti, dal momento della notifica, per effettuare il cambio.
- 2.3.5 Nei limiti del possibile l'Organizzatore dovrà tenere conto di eventuali richieste riguardanti l'allocazione in differenti batterie di Concorrenti provenienti dalla stessa località e/o appartenenti allo stesso Gruppo o Squadra Corse; ciò al solo scopo di consentire ai Concorrenti stessi la "reciproca assistenza" con conseguente limitazione delle presenze sul campo di gara.

2.4 ORGANIZZAZIONE

- 2.4.1 E' compito di ogni Organizzatore disporre quanto è necessario per il corretto svolgimento della gara.
- 2.4.2 Il tracciato della pista su cui dovrà svolgersi la gara è a discrezione degli organizzatori i quali, in caso di necessità, potranno consultarsi, in relazione al tipo di gara, con il Responsabile del Settore.
- 2.4.3 In particolare l'Organizzatore dovrà far sì che:
- a) la pista sia conforme a livello infrastrutturale ai requisiti posti per la gara che dovrà essere svolta, come pure i relativi accessori (es. impianto amplificazione, tabellone risultati, corrente elettrica indipendente nella cabina di cronometraggio etc., etc.);
 - b) che la pista sia disponibile per le prove in armonia con quanto previsto dal presente Regolamento Sportivo Nazionale;
 - c) che il servizio di cronometraggio sia conforme ai requisiti richiesti, nel presente regolamento sportivo, sia qualitativamente che quantitativamente;
 - d) che il giorno della competizione siano disponibili i numeri di gara adesivi (di regolari dimensioni), da assegnare ai Concorrenti in idonea quantità per tutte le fasi di gara;
 - e) che sin dal primo giorno d'inizio delle ispezioni tecniche sia disponibile il materiale necessario per effettuare le verifiche tecniche e punzonatura qualora essa sia prevista;
 - f) che sia esposto il tabellone riportante la formazione delle batterie di qualificazione onde rendere possibile il controllo delle frequenze;
 - g) che siano disponibili sul circuito gli "Ufficiali di gara" per il servizio controllo iscrizioni, controllo accesso nel circuito, giudice boxes, addetto ritiro trasmettitori, addetto trascrizione risultati sui tabelloni etc.;
 - h) che venga assicurato, nei limiti del possibile, il servizio ristoro sul circuito;
 - i) che venga garantita l'informazione ai Concorrenti sui risultati delle varie prove attraverso appositi tabelloni;
 - j) che si provveda ad ogni altra esigenza strettamente connessa con lo svolgimento della gara fatta eccezione di quanto di competenza del Responsabile del settore o del Direttivo UISP Sezione R/C, ferma restando comunque la possibilità di concordare con gli stessi eventuali deroghe.

- 2.4.4 Tutte le persone incaricate dall'Organizzatore della gara come "Ufficiali di Gara" devono essere preventivamente presentate agli Organi Sportivi (Responsabile di Settore - Organico di Sezione) i quali, valutatane la non idoneità, possono richiederne la sostituzione. E' comunque facoltà dei suddetti Organi Sportivi chiedere in qualsiasi momento della gara la rimozione e la sostituzione di o degli Ufficiali di Gara qualora, per una migliore gestione della manifestazione, se ne ravvisasse la necessità.
- 2.4.5 E' dovere del Responsabile Regionale del settore (pista o fuoristrada) impedire lo svolgimento, o la prosecuzione, di qualsiasi competizione ufficiale regionale, qualora ritenga o accerti che non sussistano i presupposti organizzativi, e/o sportivi e/o disciplinari, indispensabili per il corretto svolgimento della stessa.
- 2.4.6 Non possono essere accolte, a posteriori, richieste di annullamento di una manifestazione. Una simile eventualità comporterà, oltre alla perdita della cauzione, il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 2.4.7 Una cauzione a garanzia dell'corretto adempimento di quanto incombe agli Organizzatori, può essere richiesta agli stessi dal Responsabile Regionale o dall'Organico di Sezione.

2.5 REQUISITI INFRASTRUTTURALI PER GARE NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

- 2.5.1 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 50 mt. dai boxes.
- 2.5.2 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 mt. dai boxes.
- 2.5.3 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei boxes.
- 2.5.4 Alberghi e campeggi devono essere disponibili in quantità sufficiente ad una distanza che non richieda più di venti (20) minuti di percorrenza.
- 2.5.5 Il campeggio ove possibile è preferibile sia allestito sul lato della pista.
- 2.5.6 Posto ristoro e servizi igienici devono essere disponibili sia per il pubblico che per i Concorrenti.
- 2.5.7 Presso la zona boxes deve essere disponibile energia elettrica 220 V a.c..
- 2.5.8 I boxes devono poter accogliere la totalità dei Concorrenti iscritti alla specifica gara, ed essere provvisti di tavoli e di una adeguata protezione contro le intemperie. Lo spazio minimo a disposizione per ogni Pilota deve essere di 80cm x 100cm di larghezza.
- 2.5.9 Il palco di Pilotaggio deve avere posto per almeno 10 Concorrenti, con un minimo di 80 cm a disposizione di ognuno.
- 2.5.10 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 1,25 m.
- 2.5.11 L'accesso al palco di Pilotaggio deve avvenire attraverso una scala solida munita di corrimano su entrambi i lati la cui larghezza deve essere minimo di 1,20 m.
- 2.5.12 Il palco di Pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto e di una protezione contro le intemperie.
- 2.5.13 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.
- 2.5.14 La distanza del parapetto del palco di Pilotaggio alla parte più vicina della pista deve essere compresa fra i 2 e i 4 metri.
- 2.5.15 Il luogo ove saranno posti i trasmettitori deve essere vicino al palco di Pilotaggio (preferibilmente il medesimo) ed essere protetto dal maltempo.
- 2.5.16 Il box di cronometraggio deve offrire a tutti i cronometristi una ottima visibilità di ogni parte della pista.

- 2.5.17 Il numero di gara del modello che transita davanti al box dei cronometristi deve poter essere visibile per almeno 2 (due) secondi
- 2.5.18 Il box di cronometraggio deve avere lo spazio per almeno 3 Ufficiali di gara con un minimo di 80 cm per ognuno.
- 2.5.19 Nel box di cronometraggio non devono poter entrare né Piloti né spettatori.
- 2.5.20 Il box di cronometraggio deve essere protetto dalla pioggia e dal maltempo in genere. Esso, inoltre, non deve consentire la penetrazione di polvere, detriti delle gomme, etc. etc.
- 2.5.21 Il tabellone dove poter riportare i risultati di gara deve essere situato in posto conveniente, non lontano dalla zona di cronometraggio, deve essere accessibile a tutti i Piloti ed essere protetto dal maltempo.
- 2.5.22 La tabella frequenze deve essere disponibile durante i giorni di prova e deve essere posizionata preferibilmente vicino al palco di Pilotaggio.

2.6 REQUISITI PER LA SICUREZZA

- 2.6.1 La sicurezza degli spettatori è di primaria importanza e pertanto deve essere tenuta sempre in considerazione quando si progetta o si appronta una pista e/o l'area riservata agli spettatori.
- 2.6.2 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.
- 2.6.3 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 2.6.4 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.
- 2.6.5 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.
- 2.6.6 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulle piste.
- 2.6.7 Un addetto al pronto soccorso ed una ambulanza devono essere sempre presenti in ogni manifestazione che prevede la presenza del pubblico.
- 2.6.8 Si deve provvedere in modo che sia l'autoambulanza che la vettura della Polizia, in caso di necessità, possa avere facile e libero accesso sia alla zona riservata al pubblico che a quella riservata ai Concorrenti.
- 2.6.9 E' obbligatorio che l'Organizzatore stipuli una polizza a copertura del rischio infortuni e della responsabilità civile (polizza RCT ed assistenza legale). La copertura per gli infortuni deve estendersi a tutti quanti hanno accesso all'impianto, pubblico compreso, indipendentemente dalla loro qualifica e nazionalità . Una copia della polizza deve essere disponibile in pista.

2.7 PROVE LIBERE PER GARE REGIONALI

- 2.7.1 La pista dovrà essere disponibile per i soli Concorrenti già iscritti alla gara ed in regola con la tassa d'iscrizione almeno dalle ore 10:00 del giorno precedente la gara stessa.
- 2.7.2 Il giorno della gara, da parte del Direttore di Gara, possono essere concesse "prove libere" sino all'inizio delle operazioni di ritiro trasmettitori.
- 2.7.3 Durante la giornata di gara, compreso l'eventuale intervallo per il pranzo, sono ammesse prove libere solo se autorizzate dal Direttore di Gara e dal Responsabile UISP Tale decisione deve essere riportata nel verbale di gara.

- 2.7.4 Durante le prove libere, qualora i Piloti che utilizzano la stessa frequenza non dovessero giungere a un accordo circa l'utilizzo del tempo a loro disposizione, la soluzione della controversia sarà demandata all'Organizzatore.

2.8 PROVE LIBERE PER GARE NAZIONALI

- 2.8.1 Per le gare Nazionali ed i Campionati Regionali, l'Organizzatore deve mettere l'impianto a disposizione dei Concorrenti iscritti alla manifestazione, ed in regola con il pagamento della tassa d'iscrizione, almeno il giorno precedente l'inizio della manifestazione. La pista deve essere messa a disposizione a titolo non oneroso.
- 2.8.2 Durante tutto il periodo delle prove dovrà essere messo a disposizione dei Concorrenti un tabellone frequenze ove si possano rilevare le frequenze in uso.
- 2.8.3 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico (AMB o simile) è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.
- 2.8.4 Il giorno della manifestazione, da parte della Direzione di Gara, possono essere concesse prove libere fino a 30 (trenta) minuti prima dell'inizio.
- 2.8.5 Una volta partita la manifestazione non sono più ammesse prove libere.
- 2.8.6 Eventuali deroghe a quanto previsto dall'art. 2.8.5 potranno essere concesse solamente dal Direttore di Gara e dovranno essere riportate sul modulo di omologazione.
- 2.8.7 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.
- 2.8.8 Nelle gare, ai Piloti "finalisti diretti" e, dove vi sono, ai "semifinalisti diretti", dovranno essere concessi 10 (dieci) minuti di prove dopo i quarti di Finale e prima che inizino le semifinali o la Finale.

2.9 ACCESSO AL CAMPO DI GARA

- 2.9.1 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.
- 2.9.2 Ad ogni Pilota saranno rilasciati regolari "pass" per i meccanici (persone considerate partecipanti alla gara) ed i familiari.
- 2.9.3 Durante le batterie di qualificazione ogni Pilota potrà essere assistito, nella zona dei boxes sotto il palco di Pilotaggio, da un solo meccanico, mentre nelle fasi finali potrà avvalersi dell'assistenza di due meccanici. A discrezione del Direttore di Gara i meccanici potranno essere 2 in tutte le fasi di gara (batterie e fasi finali).
- 2.9.4 E' data facoltà all'Organizzatore, in accordo con l'Organismo Sportivo competente (Regionale o Nazionale), ed in considerazione delle caratteristiche strutturali e/o organizzative della pista, di derogare da quanto sopra (vedi art. 2.9.3), limitando eventualmente ad un Meccanico per ogni Pilota, oppure consentendo ad eventuali accompagnatori oltre ai Meccanici, l'accesso sul circuito.
- 2.9.5 Nel caso sia concesso l'ingresso ad Accompagnatori e/o Invitati sarà cura dell'Organizzatore prevedere per loro aree riservate e protette situate in modo da non creare alcun intralcio al regolare svolgimento della manifestazione.
- 2.9.6 E' comunque esclusiva responsabilità dell'Organizzatore il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.
- 2.9.7 E' assoluto obbligo, che TUTTI gli "Ufficiali di gara", siano iscritti alla UISP Sezione R/C per l'anno in corso.
- 2.9.8 E' obbligatorio esporre la tessera da "Pilota" per accedere sul palco; E' Obbligatorio esporre la tessera da "meccanico" per accedere nella pit-line (sotto il palco guida)

2.10 DIREZIONE GARA

- 2.10.1 Tutte le gare, a livello regionale (Nazionale), dovranno essere svolte sotto il controllo del Responsabile Regionale (Responsabile Nazionale) del settore competente per territorio. Il Responsabile Regionale (Nazionale) potrà svolgere le funzioni di Direttore di Gara o supervisionare un Direttore di Gara designato. Se il Responsabile Regionale (Nazionale) rilevasse una manifesta incapacità del Direttore di Gara a condurre la competizione deve immediatamente rilevarlo avocando a se la direzione della stessa.
- 2.10.2 Il Responsabile Regionale (Responsabile Nazionale), per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto un altro Associato UISP Sez. R/C a svolgere, in sua vece, la funzione di Direttore di Gara.
- 2.10.3 La quota di competenza spetta sempre al Responsabile Regionale (Responsabile Nazionale) che potrà decidere in totale autonomia la destinazione d'uso.
- 2.10.4 E' comunque il Responsabile Regionale (Responsabile Nazionale) che risponde in toto della persona da lui delegata.
- 2.10.5 Tutte le gare a valenza nazionale dovranno essere svolte sotto il controllo del Responsabile del Settore o di un componente dell'Organico di Sezione.
- 2.10.6 E' compito del Direttore di Gara far svolgere la competizione nell'assoluto e completo rispetto dei requisiti organizzativi, sportivi e disciplinari previsti dai vigenti Regolamenti.
- 2.10.7 Il Direttore di Gara deve conoscere perfettamente i Regolamenti (Sportivo e Disciplinare) così da essere in grado di mettere in atto una immediata ed equa applicazione delle sanzioni in essi previste .
- 2.10.8 Qualora durante una manifestazione si presentasse una situazione per la quale il Direttore di Gara non è certo sul provvedimento da applicare, è di gran lunga preferibile che egli si astenga piuttosto che rischiare di prendere un provvedimento che possa successivamente essere impugnato.
- 2.10.9 In questi casi è preferibile che il Direttore di Gara consulti i regolamenti sospendendo, se necessario, la manifestazione per il tempo strettamente necessario.
- 2.10.10 Il Direttore di Gara, se lo ritiene opportuno, prima di prendere un provvedimento può consultarsi con gli Ufficiali di Gara o sentire la versione dei diretti interessati.
- 2.10.11 Resta comunque scontato che la responsabilità per l'emissione del provvedimento spetta solo ed unicamente al Direttore di Gara.
- 2.10.12 Il Direttore di Gara può sospendere la gara, qualora ne ravvisi gli estremi, in qualsiasi momento della competizione e comunque prima o dopo ogni fase di gara.
- 2.10.13 Il Direttore di Gara può sospendere una prova mentre è in svolgimento solo in caso di:
- a) maltempo che rende la pista impraticabile;
 - b) guasto al sistema di cronometraggio che impedisca il regolare rilevamento automatico dei giri e/o dei tempi di qualsiasi Concorrente
 - c) eventi straordinari il cui manifestarsi influisce o potrebbe influire sulla sicurezza dei Piloti o del personale di pista o sul regolare svolgimento della gara;
 - d) malore di un addetto al cronometraggio.
- 2.10.14 E' compito del Direttore di Gara verificare la corretta esecuzione dei compiti assegnati ai vari Ufficiali di Gara, nonché assicurarsi che tutto sia conforme a quanto stabilito prima che la competizione prenda il "Via".
- 2.10.15 E' compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive relative alle infrazioni al presente Regolamento Sportivo e Disciplinare.
- 2.10.16 In una manifestazione alla quale è presente un Componente dell'Organico di Sezione questi può assumerne la direzione. Nel caso in cui non ritenesse di avvalersi di tale facoltà la sua azione sarà di sovrintendere e verificare che tutto si svolga nel pieno rispetto delle norme regolamentari vigenti.

- 2.10.17 In una gara in cui sia presente un Componente dell'Organico di Sezione se questi rilevasse una manifesta incapacità del Direttore di Gara a condurre la competizione deve immediatamente rilevarlo avocando a se la direzione della stessa.
- 2.10.18 Per tutte le normative relative allo svolgimento della gara non previste dal presente regolamento sportivo, il Direttore di Gara può assumere le decisioni che ritiene più opportune per risolvere al meglio la situazione che si è venuta a verificare.

2.11 ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA

- 2.11.1 In ogni gara ufficiale tutti gli automodelli partecipanti devono essere sottoposti ad una ispezione tecnica al fine di accertare la loro rispondenza alle caratteristiche imposte dal Regolamento Sportivo Nazionale.
- 2.11.2 L'ispezione tecnica deve essere effettuata prima della partenza della prima prova della prima batteria di qualifica.
- 2.11.3 L'ispezione tecnica comprende anche la conferma da parte del Concorrente del valore della frequenza dichiarata all'atto dell'iscrizione.
- 2.11.4 Se durante la punzonatura, viene riscontrato che un automodello non è rispondente in qualche parte a quanto previsto dal vigente R.S.N., lo stesso può essere ritirato dal Concorrente e ripresentato all'ispezione con le dovute correzioni prima che sia dato il via alla prima prova della prima batteria; dopo tale termine non verranno più effettuate ispezioni tecniche salvo deroghe particolari del Direttore di Gara.
- 2.11.5 Solo gli automodelli che hanno superato l'ispezione tecnica possono partecipare alla gara.
- 2.11.6 Per ogni Concorrente la gara comincia ufficialmente dal momento che il suo automodello ha superato l'ispezione tecnica.
- 2.11.7 Il superamento dell'ispezione tecnica è ufficializzato con la punzonatura dell'automodello.
- 2.11.8 La punzonatura deve essere fatta sul telaio del modello (parte posteriore per modelli con telaio in due pezzi), riportando con apposito "strumento" la sigla del Direttore di Gara o di un suo incaricato.
- 2.11.9 Durante la competizione possono essere cambiate tutte le parti componenti il modello; in caso di danneggiamento della parte punzonata, la sua sostituzione può avvenire consegnando la stessa al Direttore di Gara, unitamente al relativo ricambio, non montato, per una nuova punzonatura.
- 2.11.10 La Direzione di Gara potrà eseguire in modo casuale controlli sui modelli in qualsiasi momento.
- 2.11.11 La procedura standard prevede durante le prove di qualificazione potranno, in particolare, essere effettuati controlli sulle seguenti parti:
- a) peso;
 - b) silenziatore;
 - c) carrozzeria e spoiler;
 - d) filtro aria;
 - e) motore;
 - f) gomme.
- 2.11.12 durante le fasi finali (semifinali ecc) potranno essere aggiunte le seguenti verifiche:
- a) punzonatura del telaio;
 - b) capacità del serbatoio;
 - c) miscela (percentuale di Nitrometano);
 - d) controllo motore e verifica cilindrata.
- Al termine della Finale gli automodelli finalisti, anche quelli ritirati, dovranno immediatamente essere consegnati al Direttore di Gara per le verifiche e saranno trattenuti per i 10 (dieci) minuti previsti per la presentazione di reclami.
- 2.11.13 I primi quattro modelli classificati potranno essere controllati d'ufficio.

- 2.11.14 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare di Campionato regionale è facoltativa.
- 2.11.15 E' responsabilità di ogni Concorrente verificare che il proprio modello sia conforme a quanto stabilito dal Regolamento vigente.
- 2.11.16 **Nelle gare nazionali l'ispezione tecnica e la punzonatura sono sempre obbligatorie.**
- 2.11.17 Al termine di ogni prova è obbligo di ogni Pilota e/o meccanico fare attenzione a eventuali richieste del Direttore di Gara di presentare il modello per un controllo prima di accedere ai boxes.
- 2.11.18 Il Concorrente che durante le batterie o fasi finali ha l'automodello con la carrozzeria che non è più nella posizione originale, deve rientrare entro 3 giri e farla risistemare sul proprio automodello. La perdita completa della carrozzeria comporta l'immediata fermata ai boxes e deve essere rimontata.
- 2.11.19 L'automodello del Concorrente della specialità Pista 1/8 che durante le batterie o fasi finali perde il filtro aria "Ins Box", deve rientrare immediatamente e farlo risistemare sul proprio automodello.
- 2.11.20 **Gli automodelli dei Piloti che acquisiranno il diritto di accedere in Finale, saranno riconsegnati, dagli Ufficiali delle Verifiche Tecniche, tutti contemporaneamente al termine delle due Semifinali al fine di garantire, ai Concorrenti, lo stesso periodo di tempo per preparare il modello alla Finale.**

2.12 TRASMETTITORI E LORO RITIRO

- 2.12.1 Nelle gare sono ammesse solo radio proporzionali, multi canali e con quarzi intercambiabili. E' concesso l'uso di sistemi digitali di trasmissione radio (radio DSM da 2,4 Ghz).
- 2.12.2 E' compito dell'Organizzatore, durante le gare, di provvedere ad una adeguata conservazione dei trasmettitori, proteggendoli dal maltempo e suddividendoli per numero di batteria; dovrà inoltre provvedere a facilitare l'identificazione del trasmettitore di ogni Concorrente, possibilmente apponendo sul Tx stesso un dispositivo di identificazione (targhette adesive etc.) riportante numero di batteria e numero di gara del Pilota; durante tutta la gara è compito dell'Organizzatore disporre di un adeguato servizio di sorveglianza dei trasmettitori.
- 2.12.3 Tutti i trasmettitori in possesso dei Concorrenti devono essere consegnati al Responsabile settore radio prima dell'inizio della gara e non potranno essere ritirati prima della fine della stessa senza specifica autorizzazione del Direttore di Gara che autorizza il ritiro dei trasmettitori solo a quei Piloti che abbandonano la pista per tutto il resto della giornata di gara.
- 2.12.4 Durante lo svolgimento di una qualsiasi fase di gara nessun trasmettitore può essere asportato dal luogo in cui sono custoditi. Il non rispetto di detta disposizione comporta un provvedimento di squalifica dalla gara ed il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 2.12.5 I Concorrenti hanno l'obbligo di consegnare il proprio trasmettitore spento al "Responsabile Radio". Consegnare il proprio trasmettitore acceso (on) comporta:
- a) se il fatto viene rilevato senza che altri abbiano subito danni - una ammonizione semplice;
 - b) se il fatto ha arrecato danno ad altri - un provvedimento di squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 2.12.6 Dopo la chiamata in pista il Concorrente può ritirare il trasmettitore che dovrà essere sollecitamente riconsegnato una volta terminata la prova.
- 2.12.7 Se un Pilota durante una fase di gara scende dal palco di Pilotaggio con il trasmettitore in mano è considerato "Ritirato" per quella fase di gara ed inserito nella relativa classifica con il risultato conseguito sino al momento del "Ritiro".

- 2.12.8 Il Pilota considerato ritirato perché sceso dal palco di Pilotaggio con il trasmettitore in mano deve immediatamente riconsegnarlo. La trasmittente per nessun motivo potrà essere portata sul circuito. Nelle gare Nazionali (Campionato Italiano, Coppa Italia, Champions Race), il Direttore di Gara, potrà non far effettuare il “ritiro delle radio” se i partecipanti che utilizzano radio a frequenza sono nettamente in minoranza (e.g.: meno del 10%) .

2.13 FREQUENZE

- 2.13.1 Ogni Concorrente, e solo lui, è responsabile della legalità d’uso della frequenza e del trasmettitore impiegato. Ai Concorrenti si raccomanda l’impiego della stessa frequenza per tutta la stagione. Ogni Concorrente ha l’obbligo di disporre di quarzi con frequenza diverse che devono essere quelle legali (omologate) .
- 2.13.2 I Concorrenti hanno l’obbligo all’atto dell’iscrizione di dichiarare le frequenze del proprio apparato e quelle di riserva. Le frequenze vanno confermate al momento della punzonatura o delle verifiche tecniche .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.
- 2.13.3 Qualora a un Concorrente venga richiesto dalla Direzione Corsa di cambiare frequenza, deve poter avere a disposizione almeno 15 minuti di tempo per tale operazione.
- 2.13.4 Qualora sia un Concorrente a chiedere di cambiare frequenza (per inconvenienti tecnici al proprio Tx, o per una sua errata selezione del quarzo etc. tale autorizzazione può essere concessa purché non influenzi il programma di svolgimento previsto per la gara.
- 2.13.5 E' assolutamente vietato cambiare frequenza senza l'autorizzazione del Direttore di Gara.
- 2.13.6 **Prova Radio: in caso di assoluta necessità un Concorrente ha la facoltà di chiedere alla Direzione di Gara l'effettuazione di una prova radio. Quando viene annunciata verbalmente la prova radio tutti gli automodelli sono tenuti a rientrare immediatamente in corsia dei box. Tutti i modelli dovranno essere allineati secondo il numero di gara con motore spento e radio accesa. La richiesta della prova radio può essere avanzata sino a trenta (30) secondi prima del “via” alla specifica fase di gara, oltre tale termine non verranno concesse prove radio.**
- 2.13.7 La prova radio non è concessa ai Piloti che utilizzano sistemi di trasmissione radio non quarzate (DSM 2,4 Ghz)
- 2.13.8 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.
- 2.13.9 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 15 minuti; qualora l'interferenza permanga anche dopo tale operazione, il/i Concorrente/i soggetti all' interferenza verranno esclusi da quella fase di gara.
- 2.13.10 Il Pilota che avesse comunicato una frequenza errata e quindi avesse generato il conflitto sarà ritenuto ritirato da quella fase di gara. In questo caso specifico, al Pilota che avesse ricevuto danno al modello ed abbia richiesto la prova radio verrà concessa se da lui richiesta una sospensione tecnica.
- 2.13.11 Durante le operazioni di cambio quarzi e/o batterie di alimentazione da parte di alcuni Concorrenti, le prove dei modelli sulla pista devono essere sospese.

- 2.13.12 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. Il Concorrente obbligato al cambio deve dare comunicazione alla Direzione di Gara del valore della nuova frequenza entro 5 (cinque) minuti dalla notifica di cambio quarzo. Il Concorrente che avesse ricevuto una notifica di cambio quarzo e non fosse in grado di effettuarlo non potrà prendere il via.
- 2.13.13 Il Concorrente che accusa interferenze con altri Piloti, pur avendo frequenze diverse, deve cambiare frequenza indipendentemente dal risultato ottenuto durante la fase precedente.

2.14 NUMERI DI GARA E TRANSPONDER

- 2.14.1 Tutti i modelli devono portare almeno sulle fiancate della carrozzeria il numero di gara loro assegnato.
- 2.14.2 L'altezza dei numeri deve essere minimo 40,0 mm e devono essere stampati su una superficie bianca di 55,0 x 55,0 mm o del diametro di 55,0 mm (cinquantacinque millimetri).
- 2.14.3 I numeri devono essere stampati **PREFERIBILMENTE** su di una superficie opaca per evitare effetti abbaglianti.
- 2.14.4 I soli caratteri permessi sono:
- Avant Garden Gothic medium / demi / bold;
 - DIN 1451 Traffic Sign numbers;
 - Futura demi bold / bold;
 - Futura XBLKIt BT.
- 2.14.5 Al Concorrente che non collocherà sul suo modello il "transponder" non saranno rilevati né giri né tempi.
- 2.14.6 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dall'Organizzatore sulla base della formazione delle batterie.
- 2.14.7 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.
- 2.14.8 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato sulla base dei tempi o dei punteggi ottenuti in qualificazione.
- 2.14.9 L'assegnazione dei numeri di gara nelle semifinali (o fasi finali precedenti 1/4, 1/8, 1/16 etc.) avviene rispettivamente:
- fase di gara "A", nell'ordine ai primi 7 (o 10) Concorrenti che nella classifica stilata dopo le prove di qualificazione occupano le posizioni dispari (1-3-5-7-9-11-13-15-17-19-21-23-25-27-29 ecc.).
 - fase di gara "B", nell'ordine ai primi 7 (o 10) Concorrenti che nella classifica stilata dopo le prove di qualificazione occupano le posizioni pari (2-4-6-8-10-12-14-16-18-20-22-24-26-28-30 ecc.).
- 2.14.10 Qualora un Concorrente non si presentasse alle fasi finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente e pertanto il numero di gara a lui spettante non sarà assegnato.
- 2.14.11 Al Concorrente che durante la gara perde il transponder non verranno conteggiati i giri.
- 2.14.12 **Guasto del transponder personale:** al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder personale, verranno, ove possibile, conteggiati i giri manualmente.
- 2.14.13 **In tutte le gare nazionali (Campionato Italiano, Coppa Italia e Champions Race) è obbligatorio l'uso del transponder personale. Il precedente vincolo può essere revocato solo dal Responsabile Nazionale di Specialità, in una gara nazionale, il quale lo deve comunicare, preventivamente, a tutti i Concorrenti attraverso i canali telematici e sul sito ufficiale della UISP.**

2.15 PROCEDURE DI PARTENZA

- 2.15.1 Almeno tre (3) minuti devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 2.15.2 Almeno due (2) minuti devono essere concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.
- 2.15.3 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).
- 2.15.4 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.
- 2.15.5 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.
- 2.15.6 Gli ultimi dieci (10) secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" deve esporre la bandiera.
- 2.15.7 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.
- 2.15.8 Appena la bandiera tocca terra il meccanico deve abbandonare immediatamente il modello e portarsi oltre la linea disegnata 1,00 m dietro la griglia di partenza; il modello deve rimanere all'interno della casella assegnatagli sulla griglia di partenza corrispondente al proprio numero di gara.
- 2.15.9 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.
- 2.15.10 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 2.15.11 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 dall'Articolo 2.15.4 (meno trenta secondi).
- 2.15.12 **Partenza Anticipata:** è considerata partenza anticipata quando il modello tocca o supera la linea anteriore della propria casella sulla griglia di partenza dal momento in cui la bandiera dello "starter" ha toccato terra a quando viene dato il via. Una partenza anticipata sarà penalizzata con uno "STOP and GO". Tale penalizzazione deve essere segnalata immediatamente dopo la partenza e riportata sul Verbale di Gara.
- 2.15.13 **Partenza Irregolare:** è considerata partenza irregolare quando il meccanico, una volta che la bandiera ha toccato terra, non si porti immediatamente oltre la linea disegnata 1,00 mt. dietro la griglia di partenza.
- 2.15.14 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.
- 2.15.15 Almeno cinque (5) minuti di intervallo devono essere dati tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda.

- 2.15.16 Le partenze irregolari e anticipate sono penalizzate con "Stop and Go" della durata stabilita dal Direttore di Gara.

2.16 INTERVENTI TECNICI E RIMESSA IN PISTA DEI MODELLI

- 2.16.1 Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore, dovrà essere effettuato nella zona box.
- 2.16.2 Gli interventi tecnici e/o i rifornimenti non possono assolutamente essere effettuati sulla pista o sulla corsia di scorrimento (pit lane); 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.
- 2.16.3 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.
- 2.16.4 I modelli soggetti ad interventi presso i boxes e/o zone autorizzate possono essere rimessi in moto e/o riprendere la corsa fino al segnale di fine corsa; se al segnale di fine corsa il modello sta ancora percorrendo la corsia di scorrimento (pit lane) all'interno della zona boxes non può riprendere la corsa.
- 2.16.5 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 ammonizione con diffida.
- 2.16.6 Qualora un modello fuoriesca dalla pista e non abbia bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista dallo esatto punto dove è fuoriuscito.
- 2.16.7 La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio.
- 2.16.8 Nel caso di rimessa in pista per uscita di strada, i modelli sopraggiungenti hanno priorità assoluta di passaggio. In caso di inadempienza a questa norma verrà comminata al Pilota una ammonizione semplice.
- 2.16.9 Se per qualsiasi causa un automodello non può continuare la gara e, pertanto, si "ritira" il Pilota può abbandonare il posto di Pilotaggio, senza radiocomando, purché questa azione non disturbi minimamente gli altri Concorrenti (urtandoli o coprendo loro la visuale) ed i modelli in pista.

2.17 RIDUZIONI FASI DI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA

- 2.17.1 Il Direttore di Gara, sulla base delle condizioni ambientali e/o numero iscritti, decide a suo insindacabile giudizio sulla abolizione di una completa serie di prove e/o riduzione del tempo previsto per batterie e fasi finali.
- 2.17.2 La riduzione della fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno di cinque (5) minuti superiore alla durata di una prova di qualificazione.
- 2.17.3 La eventuale abolizione di una serie di prove e/o la eventuale riduzione dei tempi di durata originariamente previsti, dovrà essere tempestivamente comunicata a tutti i Concorrenti.
- 2.17.4 Le gare si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica.
- 2.17.5 Se una gara dovesse essere interrotta per più di 60 minuti primi per cause di forza maggiore, il Direttore di Gara deciderà se la gara debba essere interrotta definitivamente.
- 2.17.6 Nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova dovrà essere ripetuta.

- 2.17.7 Nel caso che la gara debba essere interrotta definitivamente durante le fasi finali, la classifica Finale sarà redatta sulla base dei soli risultati delle fasi finali precedentemente svolte e complete (A + B). Se l'interruzione della gara avviene durante le prove di qualificazione, la classifica Finale dovrà essere redatta sulla base dei soli risultati di qualificazione purché ne siano state svolte almeno due (2) per ogni batteria; in caso contrario la gara dovrà essere completamente annullata.
- 2.17.8 Nel caso di interruzione di una fase Finale e/o di una Finale dovrà essere usata la seguente procedura:
- a) se sono trascorsi meno di dieci (10) minuti primi dal "via" non si terrà conto di eventuali risultati ottenuti e, se possibile, si darà una nuova partenza; se non sarà possibile dare una nuova partenza, la classifica Finale verrà redatta avvalendosi dell'art. 2.17.7;
 - b) se sono trascorsi più di dieci (10) minuti primi dal "via", si dovrà tenere conto dei risultati ottenuti e si darà una seconda partenza per il tempo rimanente; il risultato Finale per ogni Pilota sarà la somma dei due risultati; nel caso che la gara non possa essere ripresa la classifica Finale verrà redatta avvalendosi dell'art. 2.17.7;
 - c) se il tempo trascorso dal "via" è superiore al 75% del tempo di durata originariamente previsto, la classifica potrà essere redatta sulla base del risultato al momento della interruzione.
- 2.17.9 Nel caso previsto al comma b), al momento della interruzione della gara i Piloti devono:
- a) lasciare i loro modelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
 - b) possono spegnere la radio e fermare il motore;
 - c) nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
 - d) nessun rifornimento può essere effettuato.
- 2.17.10 Il modello deve ripartire nell'esatto modo in cui era al momento dell'interruzione della gara. Il Pilota che non dovesse rispettare queste disposizioni sarà immediatamente squalificato.
- 2.17.11 Per la specialità Pista, se i casi di cui all'articolo 2.17.8 comma b) e c) avvengono nel corso di una delle due Semifinali, l'accesso alla Finale sarà per i primi cinque (5) classificati di ogni Semifinale.
- 2.17.12 Il Direttore di Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento, può decidere se interrompere o meno la gara.
- 2.17.13 Per le gare "titolate" nazionali il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova viene svolta con pista "asciutta" o "bagnata".
- 2.17.14 Nei casi dubbi il Direttore di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.
- 2.17.15 Una pista può essere considerata "bagnata" quando il tempo medio sul "giro" risulta essere almeno il 20% superiore al tempo medio ottenuto con pista "asciutta"; i tempi medi vanno calcolati sui Piloti che nelle due situazioni hanno ottenuto le migliori prestazioni.
- 2.17.16 Quando tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 2.17.17 Quando non tutti i Piloti hanno avuto la possibilità di disputare una prova con pista "asciutta", saranno considerati validi solo i risultati ottenuti sul bagnato.
- 2.17.18 Qualora le condizioni meteorologiche lo permettano, nonché si abbia a disposizione il tempo occorrente, il Direttore di Gara può fare ripetere le prove a quei Piloti (batterie) che hanno disputato la loro prova sul "bagnato", oppure fare ripetere una serie completa di prove annullando quella serie corsa sul "bagnato" o quella serie nel corso della quale la pista è passata da "asciutta" a "bagnata".
- 2.17.19 Il Direttore di Gara può altresì, in accordo con i diretti interessati, invertire o modificare l'ordine di partenza delle batterie, al fine di consentire a tutti i Concorrenti di disputare una prova sull'asciutto.

- 2.17.20 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi di semifinali e finali, da parte dei Piloti partecipanti alla specifica fase di gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di dieci (10) minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il Pilota dovrà specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio".
- 2.17.21 Per il settore Pista (1/5, 1/8 e 1/10), se la "sospensione della partenza" è richiesta per problemi "radio" la pista viene considerata "chiusa" per tutto il periodo della sospensione. Se la "sospensione della partenza" è richiesta per motivi "meccanici" la pista rimane aperta per i soli partecipanti a quella specifica fase di gara. Il Pilota che ha richiesto la sospensione verrà retrocesso all'undicesimo posto nella griglia di partenza.
- 2.17.22 Per la specialità Off Road e GT 1/8, in entrambi i casi di sospensione, la pista verrà considerata chiusa. Il Pilota che ha richiesto la sospensione verrà retrocesso all'undicesimo/tredicesimo posto nella griglia di partenza.
- 2.17.23 La richiesta di "sospensione della partenza" può essere richiesta una sola volta e da un solo Concorrente per ogni Semifinale e Finale.
- 2.17.24 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere richiesta prima che vengano chiamati i "30 secondi" per l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di sospensione.
- 2.17.25 Dopo la sospensione tecnica potrà essere richiesta solamente una prova radio.
- 2.17.26 Nel caso in cui le due Semifinali si svolgano in condizioni di pista differenti, pista asciutta/bagnata, la composizione della Finale sarà realizzata incrociando i piazzamenti delle due Semifinali disputate (per esempio, Semifinale A asciutta e Semifinale B bagnata, la composizione avverrà in questo modo: 1°) 1A, 2°) 1B, 3°) 2A, 4°) 2B, 5°) 3A ecc. La determinazione di pista asciutta/bagnata sarà definita avvalendosi dell'art. 2.17.15.

2.18 CRONOMETRAGGIO

- 2.18.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal modello nel tempo previsto di durata della prova.
- 2.18.2 Il "tempo" valido per la classifica di un Concorrente è quello rilevato al primo passaggio del modello sulla linea di traguardo dopo il segnale che indica la fine del tempo previsto.
- 2.18.3 Il segnale di fine del tempo previsto (stop al tempo) deve essere dato nell'esatto momento in cui scade il tempo previsto di durata di quella specifica fase di gara.
- 2.18.4 Gli automodelli che hanno oltrepassato la linea di traguardo prima dello "stop al tempo" dovranno pertanto completare il giro, mentre gli altri, cioè quelli che passano sul traguardo dopo il segnale di "stop", dovranno fermarsi ai boxes appena superato il traguardo, senza danneggiare i modelli degli altri Concorrenti e senza percorrere la pista nel verso contrario al senso di marcia.
- 2.18.5 Gli automodelli che sono passati sul traguardo prima del segnale di "stop" dovranno completare il giro entro un minuto dal segnale stesso; caso contrario sarà ritenuto valido per la classifica il "passaggio" precedente.
- 2.18.6 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che vengono spinti a mano oltre la linea del traguardo.
- 2.18.7 Il servizio di cronometraggio giri / tempi in tutte le competizioni UISP dovrà essere effettuato con sistemi automatici di rilevamento del passaggio degli automodelli con una precisione al centesimo di secondo.
- 2.18.8 Lo svolgimento del servizio di cronometraggio automatico nelle competizioni ufficiali UISP R/C dovrà essere il seguente:
- nelle competizioni "titolate", ove la Direzione di Gara è riservata all'Organico di Sezione, il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo della stessa UISP, secondo modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo.

b) nelle gare di Campionato Regionale il cronometraggio deve essere effettuato esclusivamente con un sistema automatico di rilevamento tempi/giro.

2.19 RISULTATI DI GARA

- 2.19.1 Al termine di ogni prova è fatto obbligo di fornire a tutti i Concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile, esponendo i risultati su appositi tabelloni.
- 2.19.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 2.19.3 E' compito del responsabile del cronometraggio verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 2.19.4 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.
- 2.19.5 La verifica del cronologico verrà effettuata direttamente dal Responsabile cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzato richiesta.
- 2.19.6 La richiesta di verifica dei risultati attraverso l'analisi del cronologico deve essere richiesta entro dieci minuti dalla pubblicazione e/o comunicazione dei risultati e comunque prima che inizi la prova successiva della stessa batteria e/o stessa fase Finale ("A" o "B").
- 2.19.7 La verifica del cronologico, dovrà comunque essere effettuata prima che prenda il via la prova successiva della stessa batteria e/o della stessa fase Finale ("A" o "B").
- 2.19.8 In considerazione che le eventuali verifiche chieste potrebbero modificare i risultati inizialmente trascritti e/o diffusi per altoparlante, è fatto obbligo al Direttore di Gara comunicare per altoparlante a tutti i Concorrenti che è in corso una verifica, precisando il numero della batteria e il numero della prova, nonché diffondere immediatamente l'esito della verifica stessa; quanto detto al fine di consentire ai Concorrenti l'impostazione di gara ritenuta più idonea sulla base dei risultati ufficiali fino a quel momento conseguiti.
- 2.19.9 Tutti i risultati che verranno esposti sono da considerare "ufficiosi"; gli stessi diventano risultati "ufficiali" dopo che sono trascorsi dieci (10) minuti senza che siano state richieste verifiche; qualora venga richiesta una verifica del cronologico entro i termini stabiliti il risultato diviene "ufficiale" dopo l'esito della verifica stessa.
- 2.19.10 Per quanto riguarda i risultati delle fasi finali il responsabile del cronometraggio deve procedere a verificare l'esattezza degli stessi congiuntamente al Direttore di Gara procedendo, se necessario, al riscontro con altri sistemi eventualmente impiegati.
- 2.19.11 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 2.19.12 E' compito, del Direttore di Gara e del Responsabile del cronometraggio, di controfirmare il cronologico ufficiale prima di diffondere i risultati se lo stesso è "stato sottoposto a correzione"; le correzioni vanno apportate senza cancellare "NULLA", ma annotando gli "errori".
- 2.19.13 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.
- 2.19.14 Il Direttore di Gara, effettuata la premiazione, dovrà ritirare immediatamente il cronologico della Finale e consegnarlo esclusivamente al Responsabile Regionale che dovrà conservarlo agli atti per tutta la durata del Campionato Regionale.

2.20 RECLAMI

- 2.20.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 2.20.2 I reclami possono riguardare:
- a) l'Organizzazione;
 - b) la Direzione di Gara;

- c) il proprio risultato cronometrico. A patto che si è in grado di presentare una prova (cronologico stampato con tempo/giri data e ora della prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara.
- d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal Regolamento vigente).
- 2.20.3 I reclami debbono essere presentati per scritto al Direttore di Gara entro dieci (10) minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara nella quale è avvenuto l'evento contro il quale si vuole reclamare. Devono contenere una motivazione specifica.
- 2.20.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 50.00 (euro cinquanta).
- 2.20.5 I reclami saranno esaminati immediatamente dalla Direzione di Gara e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase Finale (A o B) alla quale il reclamo è riferito.
- 2.20.6 Se il reclamo viene accettato, al Concorrente che lo ha presentato verrà immediatamente restituito l'importo della tassa di € 50.00 (euro cinquanta) versato a corredo dello stesso.
- 2.20.7 Se il reclamo viene respinto la somma verrà incamerata dalla Segreteria Nazionale della UISP R/C.
- 2.20.8 Il Direttore di Gara dovrà inviare alla Segreteria Nazionale, entro 10 gg., i reclami presentati e le cauzioni incamerate.
- 2.20.9 I reclami presentati e gli importi incamerati dovranno essere e descritti nel verbale di gara.
- 2.20.10 Le decisioni prese dalla Direzione di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 2.20.11 La Direzione di Gara è obbligata a fornire adeguate giustificazioni in merito al verdetto emesso precisando eventualmente a quali articoli dei vigenti regolamenti si è fatto riferimento per l'emissione del verdetto.
- 2.20.12 Il Concorrente al quale viene respinto il reclamo può comunque pretendere che la notifica gli venga effettuata per iscritto e sia firmata dalla Direzione di Gara.
- 2.20.13 Nel caso che un verdetto emesso e le relative motivazioni non soddisfino il Concorrente che ha presentato il reclamo, lo stesso Concorrente può richiedere chiarimenti alla Commissione Sportiva della UISP R/C inviando a questa una dettagliata relazione in merito all'accaduto nonché copia della notifica scritta rilasciatagli dal Direttore di Gara; la Commissione Sportiva effettuati i necessari accertamenti e chiesti i necessari chiarimenti risponderà ai soli diretti interessati ed emanerà le eventuali disposizioni.
- 2.20.14 In caso di permanente insoddisfazione il Concorrente può ricorrere al Direttivo della UISP Il responso del Direttivo è inappellabile.

2.21 CLASSIFICHE

- 2.21.1 La classifica Finale della gara dovrà essere stilata nelle seguente maniera:
- a) i primi dieci/dodici classificati saranno rilevati dall'ordine di arrivo della Finale;
- b) nel caso un Concorrente non prenda il via alla Finale verrà inserito nella classifica al 10°/12° posto;
- c) nel caso che due o più Concorrenti non prendano il via alla Finale gli stessi saranno inseriti in classifica sulla base dei relativi risultati di qualificazione alla Finale (cioè in base al loro numero di gara della Finale);
- d) le posizioni dall'11°/13° posto al 24° saranno assegnate ai Concorrenti che hanno disputato le semifinali e non hanno ottenuto l'accesso in Finale; i Concorrenti semifinalisti dovranno essere inseriti in classifica Finale sulla base del risultato ottenuto da ognuno, indipendentemente dalla Semifinale disputata (A o B);
- e) se un Concorrente non prende il via in una Semifinale sarà classificato al decimo posto nella Semifinale;

f) se due o più Concorrenti non prendono il via alle semifinali verranno inseriti nelle classifiche delle rispettive semifinali sulla base dei risultati ottenuti per le qualificazioni alle stesse (vedi numeri di gara assegnati), mentre nella classifica Finale saranno inseriti sempre sulla sola base dei risultati di qualificazione, indipendentemente dalla Semifinale (A o B) che avrebbero dovuto disputare; per eventuali altre fasi finali (quarto, ottavo, sedicesimo, etc. etc) valgono gli stessi criteri;

g) i Piloti esclusi dalle fasi finali e che hanno disputato le prove di qualificazione saranno inseriti in classifica dopo l'ultimo classificato delle fasi finali, indipendentemente dal risultato acquisito da quest'ultimo, nell'ordine stilato sulla base del miglior risultato giri/tempo nelle prove di qualificazione.

- 2.21.2 In caso di parità di giri e identico tempo tra due o più Concorrenti dovrà essere tenuto presente il secondo miglior tempo ottenuto e così di seguito.
- 2.21.3 Un Concorrente per entrare in classifica deve almeno avere percorso un giro completo di pista nelle fasi di qualificazione.
- 2.21.4 Nel caso di pari punteggio di due Piloti, in una classifica di campionato su prove multiple, la classifica si stilerà considerando i seguenti parametri:
- Miglior punteggio scartato;
 - Punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;
 - Maggior numero di migliori singole prestazioni;
 - Ex aequo.

2.22 PUNTEGGIO

- 2.22.1 Nelle gare ufficiali UISP R/C ove è prevista l'assegnazione di punteggio dovrà essere utilizzata la seguente tabella punti:

1° Class.	400	11° Class.	150	21° Class.	82	31° Class.	62	41° Class.	42	51° Class.	22
2° Class.	370	12° Class.	140	22° Class.	80	32° Class.	60	42° Class.	40	52° Class.	18
3° Class.	340	13° Class.	130	23° Class.	78	33° Class.	58	43° Class.	38	53° Class.	16
4° Class.	310	14° Class.	120	24° Class.	76	34° Class.	56	44° Class.	36	54° Class.	14
5° Class.	280	15° Class.	110	25° Class.	74	35° Class.	54	45° Class.	34	55° Class.	12
6° Class.	250	16° Class.	100	26° Class.	72	36° Class.	52	46° Class.	32	56° Class.	10
7° Class.	220	17° Class.	96	27° Class.	70	37° Class.	50	47° Class.	30	57° Class.	8
8° Class.	200	18° Class.	92	28° Class.	68	38° Class.	48	48° Class.	28	58° Class.	6
9° Class.	180	19° Class.	88	29° Class.	66	39° Class.	46	49° Class.	26	59° Class.	4
10° Class.	160	20° Class.	84	30° Class.	64	40° Class.	44	50° Class.	24	60° Class.	2

dal 61° Classificato in poi 1(uno) punto.

- 2.22.2 In caso di gara valevole per una classifica di campionato senza scarto, dove per cause di forza maggiore si debba stilare la classifica sulla base dei risultati delle prove di qualificazione, senza cioè che la Finale sia stata disputata, i punteggi di cui sopra debbono essere ridotti del 50% con arrotondamento per eccesso dei mezzi punti.
- 2.22.3 In caso di gara valevole per una classifica di campionato ove è contemplato lo scarto, i punteggi di cui sopra rimangono invariati (punteggio pieno) anche se, per cause di forza maggiore, si debba stilare la classifica sulla base dei risultati delle prove di qualificazione, senza cioè che la Finale sia stata disputata.

2.23 PREMIAZIONI

- 2.23.1 I vincitori di gare ufficiali UISP R/C, in via di principio, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 2.23.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre sono consentiti premi in natura.
- 2.23.3 Nessun limite, invece, è previsto per premi d'onore quali trofei, targhe, coppe e medaglie, con l'obbligo, nelle gare Titolate Regionali e Nazionali, di premiare i primi 10/12 Classificati, dando la facoltà all'Organizzatore ove il numero totale per Specialità e Categoria non raggiungesse i 30 Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre.
- 2.23.4 Nelle gare ufficiali UISP R/C è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse che tengano conto dei risultati della gara.
- 2.23.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 2.23.6 Una volta effettuata la premiazione la gara è da considerarsi ufficialmente conclusa.
- 2.23.7 La premiazione può avvenire prima che venga autorizzato il ritiro dei trasmettitori ai Concorrenti.

2.24 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

- 2.24.1 Nelle gare Nazionali e nelle gare regionali, il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti o da loro incaricati.
- 2.24.2 I Piloti al termine della propria prova dovranno portarsi immediatamente a svolgere il servizio di raccolta, andando a rilevare la postazione contraddistinta dal loro numero di gara dando così il cambio al precedente raccoglitore. Tuttavia, questo ultimo non potrà abbandonare la suddetta postazione finché non verrà sostituito dal primo, al fine di non essere penalizzato. Se al segnale di trenta, 30, secondi al VIA il sostituto raccoglitore non si è presentato, la posizione può essere abbandonata dal raccoglitore precedente, mentre, sarà richiamato e penalizzato il raccoglitore successivo. Il Direttore di Gara, è autorizzato a cambiare tale procedura nel caso in cui lo svolgimento della gara preveda tempi lunghi tra le varie batterie. Tale variazione deve essere comunicata in forma pubblica prima dell'inizio della gara.
- 2.24.3 **Il servizio raccolta, per assicurare una migliore visibilità in pista, soprattutto durante un loro intervento, è obbligato ad indossare un giubbinino catarifrangente messo a disposizione dal Direttore di Gara o dall'Organizzazione della pista.**
- 2.24.4 **Mancato Recupero in Qualifica:** il mancato servizio raccolta nelle fasi di Qualificazione comporta dieci, 10, secondi di penalità da aggiungere alla migliore prestazione in assoluto ottenuta. In caso di comportamento recidivo da parte dell'inadempiente, il mancato recupero comporterà la squalifica della migliore prestazione della manche di qualifica da egli disputata.
- 2.24.5 **Mancato Recupero nelle Fasi Finali:** il mancato servizio raccolta nelle fasi Finali comporta dieci, 10, secondi di penalità da aggiungere alla propria prestazione ed il deferimento alla Commissione Disciplinare.
- 2.24.6 **Disattenzione durante il Servizio Raccolta:** se durante una qualifica o fase finale un Recupero manifesti negligenza nei confronti di un modello fermo (presente nell'intono del suo raggio d'azione), il Direttore di Gara, durante l'avviso, procederà nel modo che segue:
 - a) se il fatto viene rilevato senza che i modelli giungenti non abbiano subito danni durante il passaggio ed il modello fermo del Concorrente non ha perso posizioni o giri - una ammonizione con diffida al Recupero;

b) se il fatto ha arrecato danno ad altri, compresa la perdita di posizione in classifica relativa al modello fermo del Concorrente (o il ritiro dalla fase di gara) – una sanzione accessoria al Recupero di dieci, 10, secondi, sulla sua migliore prestazione se il fatto rilevato è nelle fasi di qualifica, o una sanzione accessoria di dieci, 10, secondi se il fatto avviene durante le fasi finali. Inoltre, si procederà al deferimento dell'inadempiente alla Commissione Disciplinare UISP.

3 REGOLAMENTO TECNICO

3.1 DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY 1/8 GT

- 3.1.1 L'automodello Rally 1/8 GT è un'automobile in miniatura mossa dalla trazione di due o quattro ruote sotto l'azione di un motore a combustione interna, con accensione glow-plug, di tipo a pistone.
- 3.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbina e/o motori elettrici.
- 3.1.3 E' vietato:
- a) scatto libero;
 - b) cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;
 - c) alettone e carrozzeria fissati su parti inamovibili (si specifica che la parte inamovibile dell'automodello è la massa non sospesa).
- 3.1.4 Gli automodelli con quattro, 4, ruote motrici, devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore, i quali non possono essere bloccati, e devono essere azionati da cinghie dentate o albero di trasmissione con giunti cardanici.
- 3.1.5 E' ammesso il collegamento con il "palo rigido".
- 3.1.6 La violazione dei punti suddetti comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.

3.2 SPECIFICHE TECNICHE

- 3.2.1 Le dimensioni generali dell'automodello sono (si veda a corredo la figura 3.1):
- a) lunghezza massima fuori tutto: 730 mm;
 - b) larghezza minima 290 mm;
 - c) larghezza massima 310 mm;
 - d) passo compreso tra 270 mm e 330 mm;
 - e) altezza massima compreso l'alettone con il telaio appoggiato su supporti rigidi di lato 20,0 mm: 330 mm.
- 3.2.2 Il peso minimo dei modelli in ordine di marcia con serbatoio vuoto (a secco) e con il transponder a bordo deve essere:
- a) automodello con 4 ruote motrici: 3.400 kg;
 - b) automodello con 2 ruote motrici: 3.300 kg.
- 3.2.3 **Il controllo del peso minimo deve essere effettuato con l'impiego di una bilancia digitale e può essere effettuato prima della partenza delle prove di qualificazione, delle fasi finali o delle finali o dopo il loro termine.**

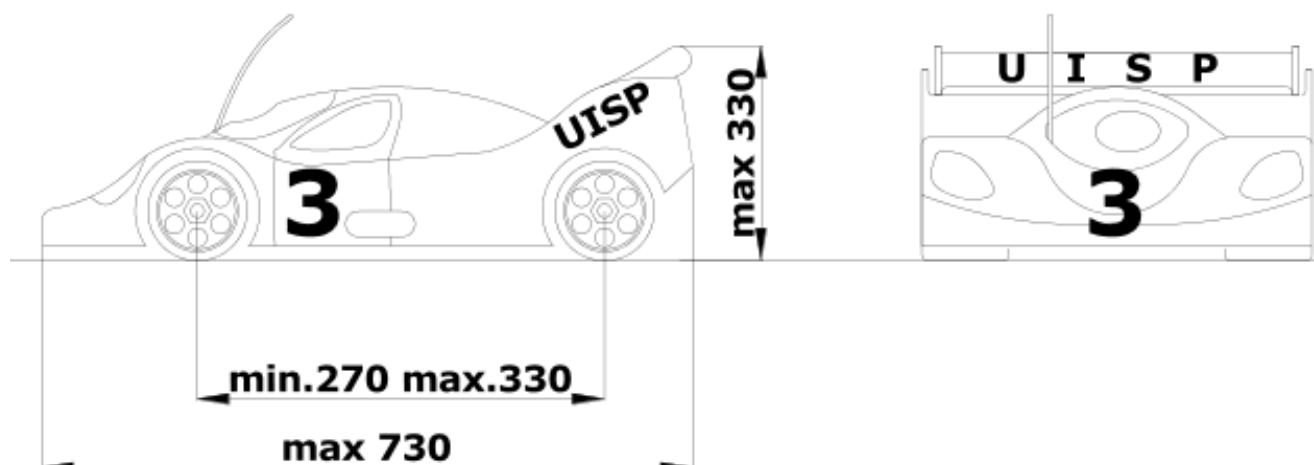


Figura 3.1

3.3 CARROZZERIA

- 3.3.1 Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria che sia la semiriproduzione in scala 1/8 di una autovettura realmente esistente con esclusione delle semiriproduzioni di modelli tipo "barchetta" (sono definite barchetta le carrozzerie con abitacolo aperto).
- 3.3.2 Le carrozzerie devono essere realizzate in materiale flessibile e verniciate.
- 3.3.3 Nessuna parte del modello può sporgere dalla carrozzeria ad eccezione del roll bar, delle colonnette di fissaggio della carrozzeria e dello stelo antenna ricevente.
- 3.3.4 Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:
- apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8 cm^2 che potrà essere anche aperta, ossia a filo inferiore della carrozzeria.
 - aperture per antenna radio (diametro max 10 mm), candela (diametro max 30 mm), fori carburazione n° 2 (diametro max 10 mm).
 - foro con diametro massimo di 50 mm per bocchettone rifornimento.
- 3.3.5 Sono consentite un massimo di quattro, 4, aperture totali per raffreddare il motore ed effettuare i rifornimenti. Tali aperture devono avere dimensioni massime di 50 mm ciascuna.
- 3.3.6 Per le aperture sul parabrezza, queste dovranno avere una sezione equivalente max. di un cerchio di 50 mm di diametro.
- 3.3.7 **Le aperture totali potranno essere praticate sul parabrezza (A), una sul tettino (B), adibita anche al rifornimento, foro accendi candela (C), oppure, in alternativa al foro (C), foro in corrispondenza della testata del motore (D). Si rafforza che la testa del motore deve rimanere completamente all'interno della carrozzeria. La figura 3.2 indica la posizione delle aperture ammesse e la loro dimensione massima.**
- 3.3.8 Una ulteriore apertura del diametro max. di 10 mm, potrà essere fatta sul lunotto posteriore per l'apertura del tappo del serbatoio e max. n°2 fori per la carburazione.
- 3.3.9 I finestrini ed il parabrezza anteriore devono essere trasparenti (non verniciati); un finestrino per ogni lato può essere asportato.
- 3.3.10 I finestrini non potranno essere piegati verso l'esterno per far giungere più aria al motore.
- 3.3.11 Non è ammessa la realizzazione di alcun altro sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria.
- 3.3.12 E' possibile asportare completamente la parte posteriore della carrozzeria.
- 3.3.13 Saranno fermati durante la gara tutti quei modelli che accusino la perdita completa della carrozzeria.
- 3.3.14 Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati.

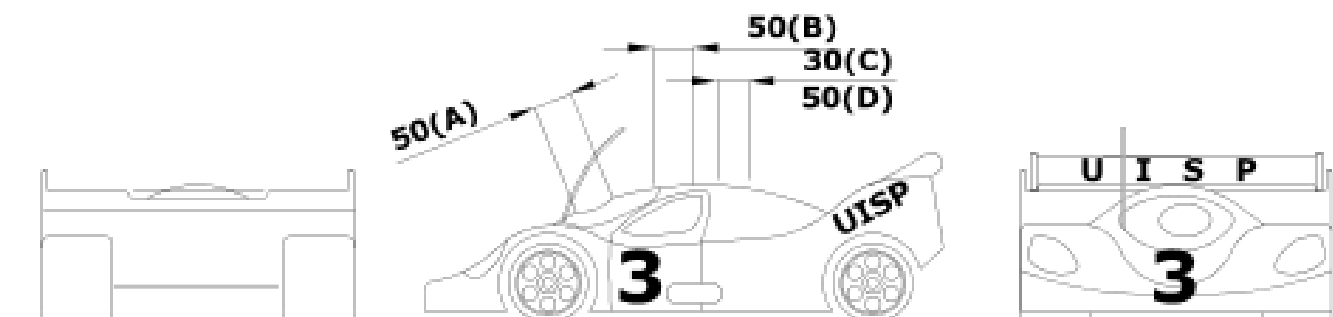


Figura 3.2

3.4 ALETTONE

- 3.4.1 L'alettone deve rispettare le seguenti prescrizioni:
- d) l'alettone non può sporgere né dietro né ai lati del modello;
 - e) la corda massima dell'alettone posteriore è di 77 mm misurata parallelamente all'asse longitudinale del modello ed all'inclinazione dell'ala (vedere figura 3.3);
 - f) l'angolo di inclinazione massimo dell'alettone posteriore è, rispetto alla superficie veicolare, di 45° (quarantacinque gradi). Vedere la figura 3.3 per i maggiori dettagli;
 - g) l'alettone può essere verniciato o lasciato trasparente.
- 3.4.2 Se un Concorrente presenta alla punzonatura il proprio modello senza l'alettone posteriore, il modello può ugualmente essere punzonato ma dovrà svolgere la gara senza alettone posteriore.
- 3.4.3 Se un Concorrente che ha punzonato inizialmente il proprio modello senza alettone posteriore volesse successivamente reinserirlo sul modello deve darne immediata notizia al Direttore di Gara e dovrà ripresentare il modello completo di alettone alla verifica tecnica. Una mancata notifica dell'impiego dell'alettone posteriore da parte del Concorrente comporta la squalifica dalla fase di gara in cui si è riscontrato il dolo.
- 3.4.4 Se un Concorrente punzona il proprio modello completo di alettone posteriore può successivamente toglierlo e prendere comunque il "Via" prima delle fasi di gara. Tuttavia, l'alettone posteriore non può essere tolto durante una fase di gara.
- 3.4.5 Nelle gare ove non è prevista la punzonatura è compito del Pilota notificare al Direttore di Gara l'eventuale assenza dell'alettone dal modello come pure l'eventuale reinserimento. In caso contrario il Direttore di Gara riterrà valida la configurazione del modello che verrà presentato alla partenza della prima prova di qualificazione.
- 3.4.6 La perdita completa o parziale dell'alettone posteriore durante una qualsivoglia fase di gara comporta la fermata da parte del Direttore di Gara, entro tre, 3, giri, per il ripristino dell'alettone sulla carrozzeria.

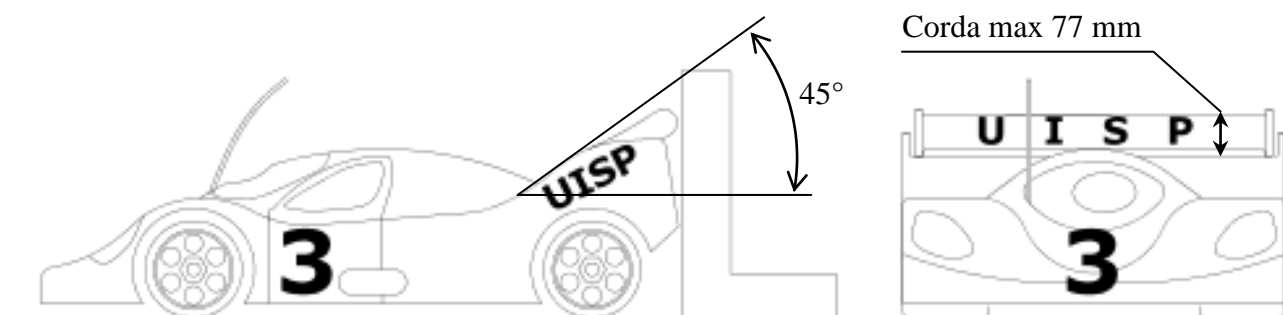


Figura 3.3

3.5 NUMERI DI GARA

- 3.5.1 In linea di massima verranno consegnati dalla Direzione Gara/Servizio Crono, 3 numeri di gara autoadesivi che dovranno essere apposti: sul muso anteriore, sullo sportello destro e sullo sportello sinistro (per sportello si intende la parte verticale della carrozzeria non le parti curve, si veda la figura 3.3). Si consiglia di posizionare i numeri laterali davanti al foro dello scarico per migliorarne la visibilità.
- 3.5.2 **Penalità numeri di gara:** la mancata o non corretta esposizione dei numeri di gara comporterà il richiamo del Direttore di Gara e l'obbligo del ripristino per la fase successiva. In caso di recidiva il D.G. potrà sanzionare con dieci, 10, secondi di penalità da applicare nella modalità prevista per quella fase di gara.

3.6 PARAURTI

- 3.6.1 Tutti i modelli devono essere provvisti di paraurti, realizzato in materiale flessibile, con spigoli non taglienti ed arrotondati e montare su questo un bumper in materiale morbido (gomma/spugna/mousse) che dovrà sporgere dal suo supporto.
- 3.6.2 Il completo di paraurti e bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.

3.7 SERBATOIO

- 3.7.1 Il serbatoio della miscela, deve avere una capacità massima di 125,0 cm³ compreso eventuale filtro e tubo di collegamento al carburatore.
- 3.7.2 **La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili.**
- 3.7.3 Ogni serbatoio che dovesse essere rilevato illegale (cioè con capacità superiore a 125,0 cm³) dopo una prova di qualificazione od una fase Finale deve essere smontato dal modello per una seconda ispezione che verrà effettuata dopo un periodo di raffreddamento di circa 15 (quindici) minuti.

3.8 MISCELA

- 3.8.1 L'unica miscela permessa è quella composta da Olio, Metanolo e Nitrometano in percentuale non superiore al 25% in volume.
- 3.8.2 Lo strumento che verrà utilizzato per il controllo della miscela sarà il NITROMAX 25 e, quando disponibile, verrà messo a disposizione di tutti i Concorrenti dal Direttore di Gara, a partire dalle prove libere e per tutta la durata della gara.
- 3.8.3 Lo strumento NITROMAX 25, messo a disposizione dalla Direzione di Gara, e solo quello, sarà l'unico strumento insindacabilmente valido per determinare la regolarità della miscela, indipendentemente dalle condizioni ambientali ed atmosferiche.

3.9 PROPULSIONE

- 3.9.1 Il motore od i motori dell'automodello, dovranno avere una cilindrata totale massima di 3,5 cm³.
- 3.9.2 Sarà facoltà del Direttore di Gara richiedere la verifica della cilindrata del motore. In questo caso il meccanico, su richiesta ed in presenza del Direttore di Gara, dovrà provvedere allo smontaggio del motore per consentirne la verifica.
- 3.9.3 Tale operazione avverrà in regime di parco chiuso in presenza del Pilota e del Meccanico.
- 3.9.4 Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenziato.
- 3.9.5 In ogni momento della gara il livello del rumore non potrà superare gli 82 dBA misurati al passaggio del modello sul tratto rettilineo del tracciato posizionando lo strumento a dieci, 10, metri di distanza dal bordo pista ed a un metro di altezza dal suolo.
- 3.9.6 In mancanza dello strumento di misura idoneo è facoltà del Direttore di Gara fermare quei modelli che palesemente risultassero eccessivamente rumorosi per evidente rottura o danneggiamento del sistema di silenziamento.
- 3.9.7 Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso.

3.10 TRASMISSIONE / FRENI

- 3.10.1 La trasmissione sarà a 4 ruote motrici e deve essere di tipo meccanico a cinghia.
- 3.10.2 Non è ammesso l'impiego del cambio o di qualsiasi altro meccanismo finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile fra la frizione e le ruote motrici.

- 3.10.3 Ogni automodello deve essere munito di frizione e sistema frenante in modo tale che possa essere mantenuto fermo con il motore acceso.
- 3.10.4 Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico.
- 3.10.5 E' vietato l'uso di freni separati sulle ruote.

3.11 SPECIFICHE TECNICHE RUOTE E GOMME

- 3.11.1 I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro di: 78 ± 2 mm (vedere la figura 3.4 per maggiori dettagli grafici).
- 3.11.2 La larghezza massima del cerchio non può essere superiore a: 43,0 mm.
- 3.11.3 I cerchi non devono sporgere dalle gomme.
- 3.11.4 Le gomme degli automodelli devono essere solo di colore nero e possono avere scritte laterali di diversi colori.
- 3.11.5 Le gomme sono libere nella loro concezione, telate e non, non sono ammesse gomme in mousse o lattice di gomma, ma sono consentiti riempimenti in gommapiuma o mousse.
- 3.11.6 Non sono ammesse gomme di tipo da fuoristrada (tassellate o "a pin").

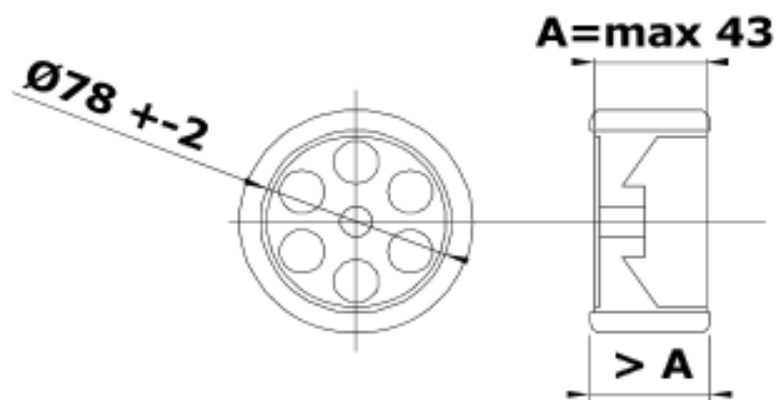


Figura 3.4

3.12 PARCO CHIUSO RUOTE CAMPIONATO ITALIANO

- 3.12.1 Alle prove di Campionato Italiano UISP o Coppa Italia UISP dovranno essere utilizzate esclusivamente gomme punzonate che saranno fornite dall'Organizzatore a tutti i partecipanti.
- 3.12.2 Le gomme ammesse saranno esclusivamente quelle che il produttore/distributore fornirà all'Organizzatore in numero sufficiente per tutti i partecipanti.
- 3.12.3 Ogni Produttore/Distributore dovrà comunicare in forma scritta direttamente alla UISP (due soli), tipi/mescole entro sette, 7, giorni prima dell'inizio della gara, la comunicazione sarà pubblicata sul sito della UISP. Pertanto, in gara, potranno essere utilizzate solo le mescole/tipi dichiarate.
- 3.12.4 Ogni Concorrente dovrà acquistare entro le ore 13:00 del sabato, antecedenti alle prove di qualificazione, massimo due, 2, treni di gomme, le quali dovranno essere utilizzate durante le fasi ufficiali di gara (batterie di qualificazione e fasi di recupero).
- 3.12.5 Qualora la gara si svolga entro la sola giornata di domenica l'orario di acquisto ruote è fissato entro e non oltre le ore 9:30 antecedente alle prove di qualifica.
- 3.12.6 Superate le 50 unità di Concorrenti, il Campionato si svolgerà su due giorni. Tuttavia, la UISP renderà noto entro le tre, 3, settimane antecedenti l'evento, a tutti gli interessati, il numero dei giorni effettivi del Campionato in oggetto.

- 3.12.7 Il Concorrente che accederà alla Finale, potrà acquistare un ulteriore treno di gomme che dovrà essere punzonato prima dell'inizio della Finale.
- 3.12.8 Nel caso in cui il Direttore di Gara decida di dichiarare "pista bagnata", solo ed esclusivamente in quella fase, potranno essere utilizzate gomme punzonate della tipologia "pioggia" che sono state dichiarate precedentemente dai produttori. In caso nessun produttore presenti la gomma per "pioggia", saranno usate indistintamente le gomme punzonate come da presente regolamento.
- 3.12.9 Durante tutte le fasi di gara saranno effettuati degli opportuni controlli. Se un Concorrente, durante un controllo, viene constatato che sta usando gomme non punzonate sarà squalificato immediatamente dalla gara e sarà deferito alla Commissione Disciplinare della UISP.

3.13 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

- 3.13.1 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche a bordo del modello per il controllo della trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.
- 3.13.2 Sono vietati i giroscopi.
- 3.13.3 Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 3.13.4 Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche/elettroniche soltanto: due, 2, servocomandi (uno, 1, per lo sterzo ed uno, 1, per il comando del gas e del freno) ed una, 1, ricevente, le batterie di alimentazione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.
- 3.13.5 E' consentito utilizzare un riduttore/stabilizzatore di tensione tra le batterie e la ricevente.

3.14 CATEGORIE DI PILOTI

- 3.14.1 Le categorie Piloti sono: Expert (si veda a corredo anche l'art. 3.26), F1 (Senior), F2 (Junior) ed F3 (Cadetti. Si veda a corredo anche l'art. 3.25).
- 3.14.2 I Piloti appartenenti alla categoria F2 (Junior) non hanno l'obbligo di utilizzare materiale omologato EFRA. In ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche (geometriche e ponderali) previste nel presente Regolamento.
- 3.14.3 I Piloti che sospendono l'Attività Sportiva Nazionale (o Regionale) per un periodo di tempo inferiore a tre, 3, anni, riferito alla fine del terzo anno solare, al loro rientro, verranno inquadrati nella stessa categoria di appartenenza al momento in cui hanno sospeso l'Attività Sportiva. Tuttavia, saranno esaminate dalla Commissione Sportiva UISP e dal Responsabile Nazionale di Specialità le richieste di retrocessione di categoria per i Piloti che ne faranno richiesta in forma scritta. Infine, a partire dall'inizio del quarto, 4°, anno solare di assenza, scatta automaticamente, per il Pilota assente, la retrocessione di categoria.
- 3.14.4 E' facoltà della Direzione Gara non accettare l'iscrizione di un Pilota in categoria palesemente inadeguata.
- 3.14.5 E' facoltà del Direttore di Gara in gare non titolate accorpare due o più categorie di Piloti laddove il numero degli iscritti per categoria non sia sufficiente a poter effettuare almeno una Finale (minimo tre, 3, Concorrenti). Tale informazione deve essere comunicata prima dell'inizio della gara. In caso di accorpamento di due o più categorie verrà redatta classifica unica con punteggi avulsi.
- 3.14.6 Nelle gare titolate (dove sono in palio titoli ufficiali), in via di principio, non è consentito accorpare diverse categorie.
- 3.14.7 Ciascuna categoria Piloti effettuerà la propria gara separatamente dalle altre.
- 3.14.8 In caso i Piloti di una determinata categoria risultassero inferiori o pari a tre, 3, l'accorpamento di due categorie potrà essere consentito quando:

a) la somma dei Piloti delle due categorie non superi i 10 Concorrenti (e.g.: 2 Expert + 8 F1) o 12 (e.g.: 2 Expert + 10 F1) se le caratteristiche tecniche dell'impianto o pista lo consentono (ampiezza carreggiata, ampiezza palco Piloti etc) e comunque a discrezione del Direttore di Gara, che potrà anche consultarsi con i Piloti stessi.

b) In alternativa, soltanto quando i Piloti delle due categorie siano massimo 12 e la pista non consenta di farli correre insieme, sarà possibile effettuare due finali separate ma le cui classifiche a punti saranno separate in forma avulsa.

- 3.14.9 Deve essere sempre garantita la partecipazione alla Finale ai 10 Piloti aventi diritto risultati primi delle qualifiche di categoria.
- 3.14.10 L'accorpamento può avvenire, con gli stessi principi, anche quando i fattori numerici siano invertiti (e.g.: 7 F2 e 3 F3).
- 3.14.11 L'accorpamento potrà essere effettuato soltanto tra categorie attigue (e.g.: Expert/F1 F1/F2, oppure, F2/F3).
- 3.14.12 In ogni caso di accorpamento verranno redatte classifiche a punti separate per categoria con relativa acquisizione punti se trattasi di gara di campionato.
- 3.14.13 Non è consentito far partecipare Concorrenti "fuori classifica" oppure non tesserati UISP.
- 3.14.14 In casi del tutto particolari, potrà essere prevista ed annunciata preventivamente dalla organizzazione, a contorno e completamento della giornata di gara, una categoria Open per i Piloti "Ospiti" fermo restando che lo svolgimento della gara di questa categoria "Ospiti" non dovrà mai inficiare o condizionare il regolare svolgimento della gara delle altre categorie.

3.15 TRACCIATO

- 3.15.1 Il tracciato può essere allestito in piazzali, piazze cittadine o piste permanenti.
- 3.15.2 Il tracciato non deve avere rettilinei o zone veloci non più lunghe di 30 metri: nel caso che l'impianto non avesse il requisito menzionato, si dovrà provvedere in modo artificiale a creare delle zone di rallentamento (tipo chicanes) per adattare il circuito.
- 3.15.3 Sono ammesse sconessioni naturali sul tracciato, con un'altezza max da terra di cm 2.

3.16 ISCRIZIONE GARE REGIONALI E NAZIONALI

- 3.16.1 Per le gare di regionale, la preiscrizione dovrà essere fatta entro il venerdì sera antecedente la data della gara, e regolarizzata all'arrivo in pista.
- 3.16.2 Per le Gare nazionali ed internazionali, l'iscrizione alla gara deve essere effettuata direttamente agli Organizzatori, a mezzo fax o e-mail, entro le ore 23:59 del giovedì antecedente la manifestazione salvo modalità diverse specificate nel volantino di presentazione della gara, unitamente agli estremi del pagamento avvenuto secondo le modalità dettate dall'Organizzatore.
- 3.16.3 Il circuito per le gare a carattere Nazionale dovrà essere disponibile per le prove dal Venerdì precedente la gara stessa.
- 3.16.4 Al momento dell'iscrizione si deve comunicare: nome di battesimo, cognome, frequenza esatta (primaria e secondaria), eventuale numero di transponder personale e la categoria in cui si intende partecipare.

3.17 QUALIFICAZIONI

- 3.17.1 Le partenze delle fasi di qualifica verranno effettuate con il sistema della partenza lanciata o cadenzata dal Direttore di Gara.
- 3.17.2 In gare a carattere regionale il numero delle manches di qualifica è tre, 3, della durata di cinque, 5, minuti, con libertà di effettuare il rifornimento nei tempi desiderati.

- 3.17.3 Le prove di qualificazione per i Campionati Regionali dovranno avere il seguente ordine di partenza:
- a) Prima Manche: in ordine progressivo crescente dalla prima all'ultima batteria, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°;
 - b) Seconda Manche : 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°;
 - c) Terza Manche : 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°;
 - d) Quarta Manche : 10°, 9°, 8°, 7°, 6°, 5°, 4°, 3°, 2°, 1°.
- 3.17.4 In gare a carattere nazionale il numero delle manches di qualifica è di quattro, 4, della durata di cinque, 5, minuti, con libertà di effettuare il rifornimento nei tempi desiderati.
- 3.17.5 Le prove di qualificazione per i Campionati Nazionali dovranno avere il seguente ordine di partenza:
- a) Prima Manche: in ordine progressivo crescente dalla prima all'ultima batteria, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°;
 - b) Seconda Manche : 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°;
 - c) Terza Manche : 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°;
 - d) Quarta Manche : 10°, 9°, 8°, 7°, 6°, 5°, 4°, 3°, 2°, 1°.
- 3.17.6 Il Direttore di Gara, può decidere altresì, per cause di forza maggiore, l'eventuale aumento o riduzione delle manches da disputarsi. La riduzione non può portare alla disputa di un numero di manches inferiore a due, 2, salvo evidenti casi di forza maggiore.

3.18 FASI FINALI

- 3.18.1 Al termine delle prove di qualificazione (manches), dovrà essere redatta una classifica in base al miglior risultato (giri/tempo) che ogni Pilota ha ottenuto nelle qualifiche.
- 3.18.2 Non esistono aventi diritto di accesso diretto alla Finale.
- 3.18.3 I primi 14 Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione, accederanno direttamente alle due semifinali sulla base delle posizioni pari e dispari di detta classifica (Semifinale "A": classificati dispari; Semifinale "B": classificati pari).
- 3.18.4 Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste.
- 3.18.5 I primi tre, 3, Piloti classificati di ogni fase Finale di recupero accederanno alla fase Finale successiva, mentre dalle due semifinali accederanno alla Finale i primi cinque, 5, classificati assoluti di ciascuna Semifinale.
- 3.18.6 L'ordine di disputa delle fasi finali è prima la "B" ed a seguire la "A".
- 3.18.7 Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara A e B distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali per le due fasi siano meno di 10. In questo caso il Direttore di Gara potrà far effettuare una sola fase Finale con il consenso di tutti i Piloti interessati.
- 3.18.8 **Precedenze:** durante le fasi finali (Finali, Semifinali, 1/4°, 1/8°, ecc), i primi tre, 3, Piloti veloci hanno diritto di precedenza rispetto ai Piloti più lenti. Nei casi più generali è buona consuetudine che il Concorrente "più lento" dia automaticamente la precedenza al Pilota leader (o ad un Pilota veloce) senza ostacolarlo durante la fase. Tuttavia, ad ogni intervento del Direttore di Gara, il Pilota più lento ha tempo un, 1, giro completo di pista per fornire precedenza al Pilota più veloce. Nei casi in cui si riscontri scorrettezza nel fornire la precedenza, da parte del Pilota lento, il Direttore di Gara procederà nel comminare la penalità più idonea al Concorrente inadempiente la quale dovrà essere applicata durante la medesima fase.

3.19 DURATA FASI DI RECUPERO E FINALI

- 3.19.1 Le fasi di recupero (semifinali, quarti, ottavi, etc) non potranno avere una durata inferiore ai dieci, 10, minuti e non superiore ai venti, 20, minuti.
- 3.19.2 Per tutte le categorie, eccetto per la F3 (durata max 30 minuti), la durata della Finale può essere di max 45 minuti.
- 3.19.3 Sarà comunque facoltà del Direttore di Gara ridurre le durate delle fasi di gara in caso di forza maggiore o di avversità meteorologiche.
- 3.19.4 **Prima della partenza della Finale, di ciascuna categoria, è permesso avere due, 2, meccanici per ogni Pilota. Tuttavia, si rafforza il vincolo che i meccanici debbono allinearsi, sotto al palco, al loro rispettivo Pilota e non occupare posizioni diverse. La figura 3.5 evidenzia in modo inconfutabile il seguente articolo.**

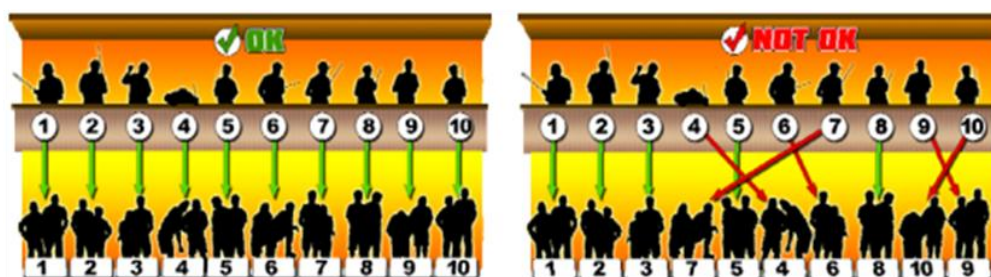


Figura 3.5

3.20 RIFORNIMENTI

- 3.20.1 I rifornimenti sono liberi sia nelle batterie di qualificazione che durante i recuperi e le fasi finali.

3.21 VARIANTI QUALIFICHE E FASI FINALI

- 3.21.1 In via di principio le modalità di svolgimento della gara dovranno essere rese note al momento stesso in cui la gara viene pubblicizzata e vengono aperte le prescrizioni.
- 3.21.2 Nel caso in cui il numero dei Piloti iscritti per ciascuna categoria non superi il numero di 20, la Direzione Gara potrà decidere prima dell'inizio della stessa, dandone informazione ai Piloti, di far disputare una manche di qualifica in più.

3.22 PENALIZZAZIONI, COMPORTAMENTO IN GARA

- 3.22.1 Per tutte le altre infrazioni (taglio di pista, uscita scorretta dai box, Scorrettezze verso altri Piloti ecc.) rilevate dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di dieci, 10 secondi, oppure un passaggio lento in corsia dei box, ed in caso di reiterazione o non rispetto della sanzione è facoltà del D.G. applicare a sua discrezione ulteriori sanzioni più severe.
- 3.22.2 Nelle fasi di qualifica le penalizzazioni sono aggiunte al tempo impiegato nella migliore prestazione.
- 3.22.3 **Motivi gravi disciplinari e comportamentali in una Prova di Campionato:** prevedono la squalifica totale dalla gara con azzeramento dei risultati e depennamento dalla classifica generale ed eventuali sanzioni disciplinari decise dalla Commissione Sportiva UISP.
- 3.22.4 **Imprecazioni sul palco Piloti:** si prevede la squalifica, da parte del Direttore di Gara, del Concorrente, dalla fase di gara in corso, con eventuale sanzione disciplinare decisa dalla Commissione Sportiva UISP.
- 3.22.5 Nelle fasi finali le penalizzazioni vanno eseguite con il metodo STOP AND GO.

- 3.22.6 In caso di STOP AND GO, il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre, 3, giri (immediatamente se si tratta di fase Finale), dalla segnalazione dello speaker, con il proprio auto modello al box riservato alla penalizzazione.
- 3.22.7 Il modello sarà mantenuto sollevato dal suo meccanico per tutto il tempo di penalizzazione, durante il quale è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento.

3.23 CAMPIONATO REGIONALE, CAMPIONATO ITALIANO

- 3.23.1 Possono partecipare ai campionati regionali tutti i Soci tesserati UISP che lo vogliano, nelle varie categorie di appartenenza a seconda delle proprie capacità di guida.
- 3.23.2 La partecipazione ad un Campionato Regionale o pluriregionale esclude la possibilità di partecipare ad altri Campionati Regionali o pluriregionali nell' anno di riferimento.
- 3.23.3 Possono partecipare al Campionato Italiano soltanto i Piloti che hanno partecipato almeno ad una gara di un qualsiasi campionato regionale o pluriregionale.
- 3.23.4 I Piloti nella cui regione non si svolge un CR potranno acquisire il diritto a partecipare al Campionato Italiano prendendo parte almeno ad una gara di CR di regione limitrofa.
- 3.23.5 Questi Piloti, in mancanza di CR anche nelle regioni limitrofe potranno comunque partecipare al C.I..
- 3.23.6 I Piloti della regione Sardegna, a causa della particolare dislocazione della regione, in mancanza di CR proprio potranno comunque prendere parte al C.I.
- 3.23.7 I campionati regionali e pluriregionali dovranno, possibilmente, essere conclusi almeno 15 gg prima del Campionato Italiano, indicativamente entro la fine del mese di agosto.
- 3.23.8 I Responsabili Regionali dovranno provvedere immediatamente ad inoltrare le classifiche dell'intero Campionato Regionale al Responsabile Nazionale.

3.24 GARE INTERNAZIONALI

- 3.24.1 Tutti i Piloti che hanno partecipato ad almeno una prova di Campionato Regionale o pluriregionale o ad una gara nazionale inserita nel calendario gare nazionali, ha diritto ad iscriversi alle gare internazionali.
- 3.24.2 Nel caso in cui il numero di iscritti sia superiore al numero massimo di Piloti concesso alla nazione Italia, le richieste di iscrizione saranno oggetto di conferma in funzione dei risultati ottenuti nell'anno di riferimento.

3.25 CATEGORIA F3 (CADETTI)

- 3.25.1 L'accesso alla categoria Cadetti è riservato ai soli "Principianti" ovvero coloro che per la prima volta si affacciano al mondo della competizione. La permanenza in categoria Cadetti, in mancanza di risultati vincolanti, può protrarsi al massimo per due, 2, anni.
- 3.25.2 **I Piloti appartenenti alla categoria F3, Cadetti, sono esonerati dalle Verifiche Tecniche sia nelle Prove di Campionato Regionale che nelle Prove di Campionato Italiano e Coppa Italia.**

3.26 CATEGORIA EXPERT

- 3.26.1 La autodeterminazione non è applicabile alla categoria Expert, alla quale si accede soltanto per meriti acquisiti o riconosciuti dalla UISP per prestazioni e titoli anche in altre associazioni.
- 3.26.2 Il Responsabile Nazionale potrà opporsi a quanto sopra per casi dimostrabili, che segnalerà alla UISP, di non aventi diritto.
- 3.26.3 Allo stesso modo qualunque Socio Pilota può segnalare presunte anomalie.

3.27 PASSAGGIO DI CATEGORIA (PROMOZIONE)

- 3.27.1 I passaggi a categoria superiore sono regolati in virtù dei meriti acquisiti.
- 3.27.2 Dai Campionati Regionali accedono in promozione alla categoria superiore il Campione Regionale più il 10% dei restanti Piloti, di ciascuna categoria, con un massimo di 3 Piloti ed un minimo di 1, della categoria omologa.
- 3.27.3 E' fatto obbligo ai vincitori delle gare nazionali (Campionato Italiano, Coppa Italia, Champion Race, più quelle inserite nell'elenco dell'anno), il passaggio di categoria.
- 3.27.4 Il passaggio di categoria avrà effetto dal 1° gennaio successivo all'anno agonistico di riferimento.

3.28 RESPONSABILE REGIONALE

- 3.28.1 Chiunque, purché tesserato, può candidarsi al ruolo di Responsabile Regionale. Verrà eletto dalla Assemblea annuale dei Soci della regione e dura in carica 1 anno con la possibilità di essere riconfermato se candidato. La nomina del Responsabile Regionale deve essere ratificata dalla UISP.
- 3.28.2 I Responsabili Regionali sono il punto di riferimento dei Soci/Piloti e si preoccupano di organizzare e gestire in collaborazione con organizzazioni e realtà esistenti, il campionato regionale e le assemblee regionali ordinarie e straordinarie.
- 3.28.3 Il Responsabile Regionale opera a titolo gratuito ma avrà un rimborso spese che viene stabilito in ciascuna regione e sarà calcolato sulla quota di iscrizione di ciascun Pilota iscritto alle gare di campionato regionale.
- 3.28.4 Il Responsabile Regionale dovrà altresì occuparsi della direzione gara che potrà demandare a persona di sua piena fiducia tesserata UISP ed abilitata al ruolo di Direttore di Gara.
- 3.28.5 In ogni caso il Responsabile Regionale risponde sotto il profilo tecnico sportivo dell'operato della persona da cui si è fatto sostituire.
- 3.28.6 Provvederà ad inviare alla UISP i risultati delle gare e le classifiche aggiornate al termine di ciascuna prova, così come dovrà inviare la relazione dettagliata delle assemblee ordinarie o straordinarie.
- 3.28.7 Il Responsabile Regionale avrà come referente unica la UISP ed i suoi membri.
- 3.28.8 Viene lasciata ampia autonomia di organizzazione dei campionati regionali sia come numero di prove, con scarti o applicazioni di sistemi incentivanti alla partecipazione, sia come date.
- 3.28.9 Naturalmente è fatto divieto di organizzare gare di campionato Regionale in concomitanza di gare a carattere nazionale.