

Specifiche tecniche
e
Regolamento Categoria Rally
Edizione valida per 2012-2013-2014
NAZIONALE

INDICE

- Art. 1) DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY -BELT**
 - 2.1 PESI E MISURE**
 - 2.2 CARROZZERIA**
 - 2.3 ALETTONE:**
 - 2.4 NUMERI DI GARA**
 - 2.4 PARAURTI:**
 - 2.4 SERBATOIO:**
 - 2.7 MISCELA:**
 - 2.8 PROPULSIONE**
 - 2.9 TRASMISSIONE/FRENI**
 - 2.10 RUOTE, GOMME**
 - 2.11 PARTI ELETTRICHE/ELETTRONICA**
 - 2.12 PENALITA' PER INFRAZIONI ALLE SPECIFICHE TECNICHE**
- Art. 3) CATEGORIE DI PILOTI**
- Art. 4) TRACCIATO**
- Art. 5) GARE**
 - 5.1 ISCRIZIONE**
 - 5.2 CONSEGNA / RITIRO RADIO**
 - 5.3 PARCO CHIUSO GOMME**
 - 5.4 QUALIFICAZIONI:**
 - 5.5 FASI FINALI:**
 - 5.6 DURATA QUALIFICHE, FASI DI RECUPERO E FINALI**
 - 5.7 MODALITA' DI PARTENZA DELLE FASI FINALI**
 - 5.8 RIFORNIMENTI**
 - 5.9** eliminato
 - 5.10 INTERRUZIONI DI GARA**
 - 5.11 VERIFICHE TECNICHE**
 - 5.12 SOSPENSIONE TECNICA**
 - 5.13 PROVA RADIO**
 - 5.14 PUNTEGGI**
- Art. 6) PENALITA'**
- Art. 7) SQUALIFICHE E RIPESCAGGIO PILOTI FASI DI RECUPERO (Finali semifinali quarti etc)**
- Art. 8) NORME DI SICUREZZA**
- Art. 9) SERVIZIO RACCOLTA MODELLI**
- Art. 10) NORME GENERALI**
 - 10.1 COMUNICAZIONI.**
 - 10.2 CAMPIONATI REGIONALI, CAMPIONATO ITALIANO**
 - 10.3** eliminato
 - 10.4 DETERMINAZIONE CATEGORIA PILOTA**

10.5 CATEGORIA CADETTI

10.6 CATEGORIA EXPERT

10.7 PASSAGGIO DI CATEGORIA

Art. 11) DELEGATO REGIONALE

Art. 12) RECLAMI

Art. 13) ACCETTAZIONE REGOLAMENTO

Art. 1) DEFINIZIONE AUTOMODELLO RALLY - BELT

L'automodello Rally è un'automobile in miniatura mossa dalla trazione di quattro ruote sotto l'azione di un motore a combustione interna, con accensione glow, di tipo a pistone.

Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbina e/o motori elettrici.

E' vietato:

- Scatto libero;
- Cambio di velocità di qualsiasi tipo e/o genere;

Gli automodelli devono essere dotati di differenziale sull'asse anteriore e sull'asse posteriore, che saranno azionati da almeno una cinghia dentata.

La violazione dei punti qui sopra comporta l'esclusione dell'automodello dalla fase di gara.

Art. 2) SPECIFICHE TECNICHE

2.1 PESI E MISURE

Le dimensioni generali dell'automodello sono:

Lunghezza massima fuori tutto 730 mm

Larghezza minima 290 mm e massima 310 mm

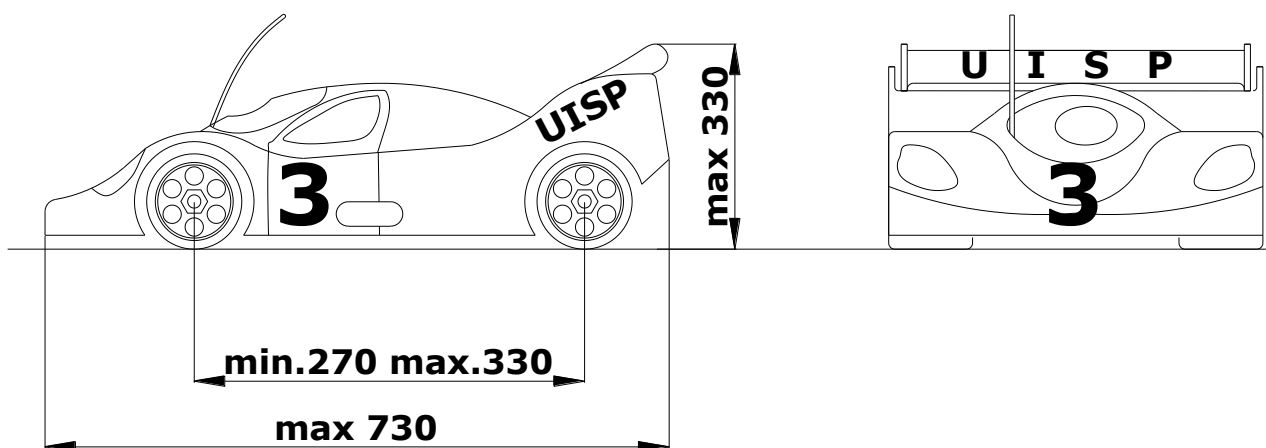
Passo compreso tra 270 mm e 330 mm

Altezza massima compreso l'alettone con le sospensioni comprese 330 mm

Il peso minimo dei modelli in ordine di marcia con serbatoio vuoto (a secco) e con il transponder a bordo dovrà essere:

Automodello con 4 ruote motrici: 3.400 Kg

Il disegno seguente indica le dimensioni esterne ammesse.



2.2 CARROZZERIA

Tutti i modelli devono essere dotati di carrozzeria che sia la semiriproduzione in scala 1/8 di una autovettura realmente esistita e munita di abitacolo chiuso.

Le carrozzerie devono essere realizzate in materiale flessibile e verniciate.

Nessuna parte del modello può sporgere dalla carrozzeria ad eccezione del roll bar , delle colonnette di fissaggio della carrozzeria e dello stelo antenna ricevente.

Sono proibite le aperture e/o prese d'aria ad eccezione di:

- Apertura per terminale scarico con una superficie non superiore a 8 cm² che potrà essere anche aperta, ossia a filo inferiore della carrozzeria.
- Aperture per antenna radio (diametro max 10 mm), candela (diametro max 30 mm), carburazione N° 2 (diametro max 10 mm).
- Foro con diametro massimo di 50 mm per bocchettone rifornimento.

Sono consentite un massimo di tre aperture per raffreddare i motore ed effettuare i rifornimenti.

Tali aperture possono avere dimensioni massime di 5 Cm. ciascuna.

Per le aperture sul parabrezza, queste dovranno avere una sezione equivalente max. di un cerchio di 50 mm di diametro.

Le aperture potranno essere praticate sul parabrezza(A), una sul tettino(B), adibita anche al rifornimento ed una in corrispondenza della testata del motore(C), aumentando quella per l'inserimento dell'accendi candela(D), non aggiungendone un'altra .

Una ulteriore apertura del diametro max. di 10 mm, potrà essere fatta sul cofano posteriore per l'apertura del tappo del serbatoio e max. n°2 aperture per la carburazione.

E' possibile asportare i soli finestrini anteriori ma con dimensioni non eccedenti le linee presenti sulla carrozzeria .

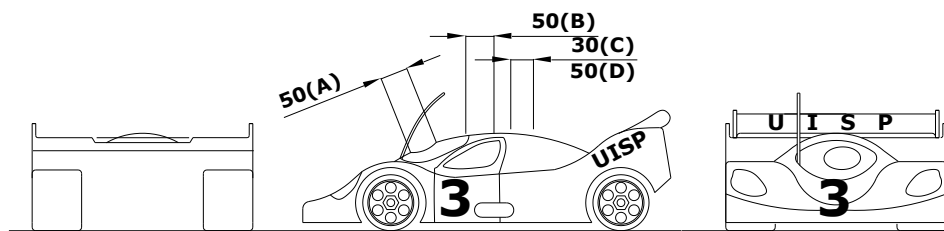
Non è ammessa la realizzazione di alcun sistema di convogliamento dell'aria all'interno della carrozzeria.

E' possibile asportare completamente la parte posteriore della carrozzeria;

Saranno fermati durante la gara tutti quei modelli che accusino la perdita completa della carrozzeria.

Tutte le carrozzerie devono avere gli archi passaruota anteriori e posteriori asportati completamente.

La figura successiva indica la posizione delle aperture ammesse e la loro dimensione massima



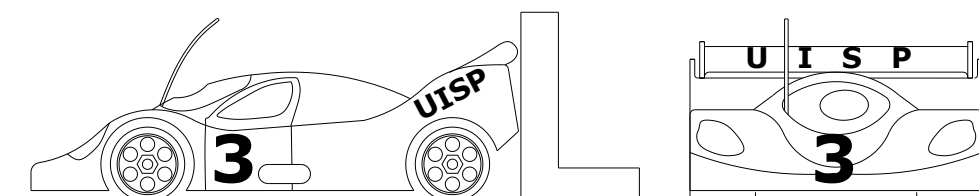
Vista posteriore

Vista laterale

Vista frontale

2.3 ALETTONE:

L'alettone non può sporgere nè dietro nè ai lati del modello.
La figura successiva indica la posizione ammessa



2.4 NUMERI DI GARA

In linea di massima verranno consegnati dalla Direzione Gara/Servizio Crono, 3 numeri di gara autoadesivi che dovranno essere apposti: sul parabrezza anteriore, sullo sportello destro e sullo sportello sinistro (per sportello si intende la parte verticale della carrozzeria non le parti curve). Si consiglia di posizionare i numeri laterali davanti al foro dello scarico per migliorarne la visibilità .

2.5 PARAURTI

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 frontalmente dal supporto rigido.

Il completo di paraurti e bumper, dovrà rimanere compreso nelle dimensioni massime della carrozzeria.

2.6 SERBATOIO

Il serbatoio, deve avere una capacità massima di cm. cubi 125 compreso eventuale filtro e tubo di collegamento al carburatore. **NON E' AMMESSO NESSUN ESUBERO DELLA CAPACITA' DI 125 cc.**

2.7 MISCELA

L'unica miscela permessa è quella composta da olii lubrificanti e metanolo , con nitrometano in percentuale non superiore al 25% in volume.

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.

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.

2.8 PROPULSIONE

Il motore od i motori dell'automodello, dovranno avere una cilindrata totale massima di cm. cubi 3,5.

Sarà facoltà del Direttore Gara , in seguito al raccoglimento di un reclamo ,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 della testata del motore per consentire la verifica dell'alesaggio e della corsa.

Tale misurazione , condotta dagli addetti alle verifiche tecniche, avverrà in regime di parco chiuso in presenza del Direttore di Gara o da suo demando, dal Pilota ed eventualmente del suo Meccanico. Per il calcolo della

cilindrata sarà impiegata la seguente formula:

$$\frac{P \times A^2 \times C}{4}$$

Dove :

- A è l'alesaggio

- C è la corsa misurata da punto morto superiore a punto morto inferiore

- P è il valore di "Pi greco" impiegato sulla base di 3,1415926535897932384626433832795 (ossia il valore visualizzato sulla calcolatrice scientifica di Windows) e non solamente 3,14.

Per la misurazione del diametro e della corsa, sarà impiegato un calibro centesimale e la misura sarà la media di 3 misurazioni.

Il modello deve essere munito di un complesso di scarico silenziato di tipo omologato dall'EFRA che in ogni momento della gara non potrà superare il livello di rumore di 82 db misurati al passaggio del modello sul tratto rettilineo più lungo del tracciato posizionando lo strumento di misurazione a bordo pista ad un metro di altezza dal suolo, prima della zona di staccata.

In mancanza dello strumento di misura idoneo è facoltà del Direttore di gara fermare quei modelli che palesemente risultassero eccessivamente rumorosi a causa di collisione, o per evidente rottura o danneggiamento anche parziale del sistema .

Il terminale di scarico deve essere rivolto verso il piano stradale o, al massimo, parallelo allo stesso e non potrà sporgere dalla carrozzeria (vedi art. 2.2).

2.9 TRASMISSIONE/FRENI

La trasmissione sarà a 4 ruote motrici e deve essere di tipo meccanico a cinghia o a cardano. 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.

Ogni automodello deve essere munito di frizione e sistema frenante in modo tale che possa essere mantenuto fermo con il motore acceso.

Il freno deve agire sulla trasmissione e deve essere di tipo meccanico

E' vietato l'uso di freni separati sulle ruote o sugli assi .

2.10 RUOTE, GOMME

I cerchi, sia anteriori che posteriori, devono avere un diametro di: mm 78 +/-2

La larghezza massima del cerchio non può essere superiore a: mm 43

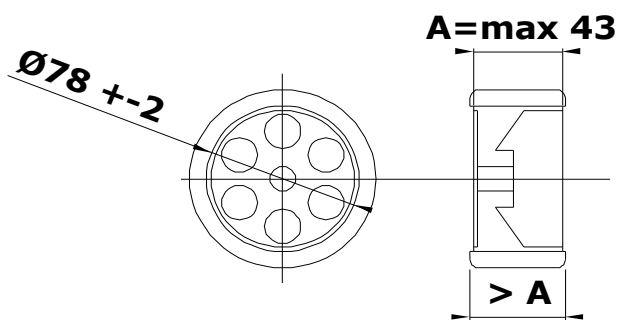
I cerchi non devono sporgere dalle gomme.

Le gomme degli automodelli devono essere solo di colore nero e possono avere scritte laterali di diversi colori. 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.

Non sono ammesse gomme di tipo da fuoristrada (tassellate o "a pin").

Per leprove di campionato italiano, in gara saranno impiegabili solamente le gomme destinate a parco chiuso, la cui mescola è stata decisa dal costruttore e comunicata a i concorrenti 10 giorni prima della data di inizio della manifestazione, meglio identificata nel venerdì di prove libere.

Vedere figura successiva per maggiori dettagli



2.11 PARTI ELETTRICHE/ELETRONICA

Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.

Durante le qualifiche e la gara, in ogni sua fase, sul modello potranno essere installati, come parti elettriche/elettroniche soltanto: due servocomandi (uno per lo sterzo ed uno per il comando del gas e del freno) ed una ricevente, le batterie di alimentazione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

E' consentito utilizzare un riduttore/stabilizzatore di tensione tra le batterie e la ricevente.

2.12 PENALITA' PER INFRAZIONI ALLE SPECIFICHE TECNICHE

Le infrazioni relative alle specifiche di cui sopra: pesi e dimensioni, carrozzeria, alettone, paraurti, serbatoio, miscela, gomme, cerchi/ruote, propulsione, trasmissione e freni, parti elettriche ed elettroniche, ed anche in generale tutte le componenti del modello che se modificate possano arrecare vantaggi al trasgressore comporteranno la esclusione dalla fase di gara nella quale viene riscontrata l'infrazione. Se trattasi di fase eliminatoria, il posto del Concorrente escluso verrà occupato dal Concorrente successivo in classifica e darà, di conseguenza, accesso al primo escluso.

Nel caso in cui un modello presentato alle verifiche risultasse sottopeso per perdita di parte del modello stesso o di parte della carrozzeria, non di pesi aggiuntivi, verranno applicati 20 secondi di penalità e la verifica verrà ripetuta aggiungendo la parte mancante. Se dopo tale nuova verifica il modello risultasse ancora sottopeso verrà applicata la sanzione della esclusione dalla fase di gara in cui è stata riscontrata l'infrazione.

Questa ultima medesima sanzione verrà applicata in caso di perdita di pesi aggiuntivi.

Per la determinazione del peso dei modelli, varrà il peso determinato dalla bilancia messa a disposizione dal D.G. Prima della partenza della gara ed a disposizione dei concorrenti per verifiche.

Art. 3) CATEGORIE DI PILOTI

Le categorie Piloti sono: Cadetti, Junior, Senior ed Expert.

E' facoltà della Direzione Gara non accettare l'iscrizione di un Pilota in categoria palesemente inadeguata.

E' facoltà del Direttore di Gara accorpate due o più categorie di piloti laddove il numero degli iscritti per categoria non sia sufficiente a poter effettuare almeno una finale (minimo 3).

L' accorpamento potrà essere effettuato soltanto tra categorie attigue (Es: Expert/Senior Senior/Junior Junior/Cadetti)

I requisiti dei concorrenti per partecipare alle gare di Campionato Italiano si limitano al possesso della tessera UISP in corso di validità.

Art. 4) TRACCIATO

Il tracciato può essere allestito in piazzali, piazze cittadine (preferibile) o piste permanenti

Il tracciato non deve avere rettilinei più lunghi 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 alle esigenze della categoria di auto modelli rally.

Sono ammesse **sconnessioni naturali** sul tracciato, con un'altezza max da terra di cm. 2.

Art. 5) GARE

5.0 Il Campionato Italiano UISP verrà articolato nel seguente modo:

3 prove da eseguirsi su piste permanenti e/o piazze o piazzali, (con preferenza di quest'ultimi), in località che verranno concordate e stabilite di volta in volta.

Queste località dovranno appartenere a zone geografiche in cui siano disponibili strutture permanenti adeguate alla categoria o, in mancanza di queste, su piazzali che saranno resi confacenti ai requisiti minimi stabiliti dalla UISP ed inseriti nel modulo di richiesta gare nazionali disponibile sul sito

www.uisp.it/giochitradizionali2

5.1 ISCRIZIONE

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.

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 24:00 del 10° giorno antecedente l'inizio della gara (non dell'eventuale giorno di prove libere), salvo modalità diverse specificate nel volantino di presentazione della

gara, unitamente agli estremi del pagamento avvenuto secondo le modalità dettate dall'organizzatore. Il circuito per le gare a carattere Nazionale dovrà essere disponibile per le prove dal Venerdì precedente la gara stessa.

Al momento dell'iscrizione si deve comunicare: nome, cognome, frequenza esatta (primaria e secondaria), eventuale numero di transponder personale e la categoria pilota in cui si intende partecipare. Inoltre, ai fini dell'assegnazione del titolo di Campione Italiano Costruttori, in fase di iscrizione il concorrente potrà dichiarare il costruttore delle parti che impiega quali, modello, motore, miscela, carrozzeria, radiocomando, servocomandi, con la sola esclusione delle gomme che saranno verificate direttamente dagli organizzatori in base alle scelte operate da ogni singolo pilota in gara. Per questa particolare classifica saranno considerati solo quei concorrenti che hanno impiegato un unico costruttore per tutte le fasi di gara.

5.2 GOMME IN PARCO CHIUSO (solo per Campionati Italiani)

Le gare di Campionato Italiano saranno eseguite in regime di "parco chiuso" per quanto concerne le gomme sia in caso di gara "asciutta" che in caso di gara "bagnata".

Ogni concorrente, almeno un'ora prima della partenza delle batterie di qualifica, dovrà operare la scelta la scelta del treno di gomme che impiegherà, per le sole qualifiche, acquistandole sul posto, al prezzo stabilito ad inizio anno dai produttori di gomme.

Queste saranno punzonate e verranno custodite dalla Direzione Gara in appositi contenitori che recheranno il numero di iscrizione, la batteria di qualifica ed il numero di gara. Questi contenitori seguiranno il pilota per l'intera gara. Le gomme, che sono di proprietà del concorrente, saranno consegnate definitivamente al medesimo al termine della gara.

Per la gara, le gomme saranno consegnate ai concorrenti al 3° minuto di gara della manche precedente oppure 8 minuti prima della partenza nel caso della prima batteria.

In nessun modo e per nessun motivo le gomme potranno essere portate ai box, pena la squalifica dalla fase di gara e dalla penalizzazione sulla migliore prestazione.

Terminate le qualifiche e tutte le fasi di recupero e finali, tutti i meccanici provvederanno a staccare le batterie e a consegnare le macchine ed il riempitore contenente la miscela all'addetto al parco chiuso presenti sulla "pit lane", che provvederà a trasportarli in parco chiuso.

Qui, a cura degli assistenti in parco chiuso, le gomme saranno smontate e controllati quegli automodelli scelti dal D.G. e riconsegnate ai meccanici dopo lo smontaggio degli pneumatici.

Gli pneumatici saranno rinchiusi in contenitore destinato ad ogni concorrente.

Ogni Pilota, nel caso in cui una o più ruote venissero danneggiate in occasione di incidenti, potrà chiederne il rimpiazzo previa autorizzazione del D.G. e dopo il pagamento delle medesime.

Questa pratica potrà essere eseguita SOLO PREVIA AUTORIZZAZIONE DEL DIRETTORE DI GARA.

Per l'intera gara sono previsti i seguenti treni di gomme da impiegarsi per le seguenti fasi di gara:

- 2 coppie per le qualifiche;
- 1 coppia per i recuperi;
- 2 coppie per la semifinale;
- 2 coppie per la finale;

LE GOMME NELLE QUANTITA' QUI SOPRA INDICATE, POTRANNO ESSERE ACQUISTATE SOLO PER LA FASE DI GARA IN CUI LA MANIFESTAZIONE SI TROVA.

PER ESEMPIO, NON POTRANNO ESSERE ACQUISTATE DURANTE LE QUALIFICHE PIU' DI 2 PAIA DI GOMME. COSI' COME NON SI POTRA' ACQUISTARE PIU' DI UN PAIO DI GOMME PER I RECUPERI.

Il Parco chiuso sarà precluso ai concorrenti, e da chiunque non appartenga al parco chiuso o al Direttore di Gara. Non sarà altresì possibile variare il disegno del battistrada mediante lo scolpitore o altro attrezzo.

Analogamente sarà tassativamente vietato additivare le gomme, pena la squalifica dalla fase di gara in cui l'infrazione viene comminata. Viene comunque concesso ai concorrenti o i loro meccanici, verificare che l'incollatura sia integra e nel caso in cui non lo fosse questa potrà essere ripristinata in presenza degli addetti al parco chiuso senza portarle ai box. In caso di dubbi relativi a scolpiture aggiuntive, potranno essere chiamati in causa i costruttori se presenti sul campo di gara, oppure, in loro assenza, sarà il Direttore di Gara a decidere, sulla base di un confronto con una gomma nuova dello stesso costruttore.

5.3 CONSEGNA / RITIRO RADIO

Nelle gare del Campionato Italiano tutti i trasmettitori radio non dotati del sistema "spectrum", devono essere depositati negli appositi spazi, (generalmente sul palco guida, per tutta la durata della gara.

Il Direttore di Gara, a richiesta, dopo aver verificato l'assenza di frequenze doppie, potrà autorizzare che anche questi trasmettitori possano essere tenuti ai box.

GARE CON RITIRO RADIO

Nel caso di ritiro radio, qualora uno o più piloti avessero necessità di effettuare tarature o regolazioni al proprio sistema Tx/Rx potrà portare temporaneamente la propria radio ai box soltanto dietro autorizzazione del D.G.

Il D.G. prima di autorizzare il ritiro della radio dovrà verificare che nella fase di gara in corso non vi siano frequenze in conflitto con quella che viene ritirata.

Il Pilota che, durante una fase nella quale è impegnato, scende dal palco con la radio verrà ritenuto **ritirato** da quella fase di gara.

Nel caso un Pilota, in altre fasi di gara nelle quali non è impegnato, dovesse prelevare la radio senza autorizzazione del D.G. verrà ritenuto **ritirato** dalla intera competizione.

L' autorizzazione del D.G. al ritiro radio ha validità soltanto per la fase di gara in corso. Il Pilota è tenuto a riconsegnare la radio al termine della medesima. In caso abbia ancora bisogno di trattenere la radio presso il suo box dovrà chiedere una nuova autorizzazione.

Nel caso in cui il D.G. abbia verificato che non vi sono frequenze doppie, potrà autorizzare tutti i concorrenti a non effettuare la consegna radio, declinando al tempo stesso responsabilità in caso di interferenze.

5.4 QUALIFICAZIONI

Le partenze delle fasi di qualifica verranno effettuate con il sistema della partenza lanciata o cadenzata dal Direttore di gara.

In gare a carattere regionale il numero delle manches di qualifica sarà di 3 (tre) della durata di 7 minuti, con libertà di effettuare il rifornimento nei tempi desiderati.

Il numero di manches nelle gare di Campionato Italiano, gare a carattere nazionale o internazionale è di 4 (quattro), sempre della durata di 7 minuti.

Il Direttore di Gara, può decidere 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 tre, salvo evidenti casi di forza maggiore.

Al termine delle prove di qualifica, sarà redatta la classifica che terrà conto della somma dei giri compiuti da ciascun pilota nelle migliori tre prove, con la discriminante del minor tempo.

I primi due piloti che avranno i migliori la miglior somma di giri, accederanno direttamente in finale.

Questa prima classifica comporterà l'assegnazione del punteggio indicato al successivo punto 5.13

Ai box è consentita la presenza di 2 meccanici.

5.5 FASI FINALI

I primi due piloti classificati accederanno alla finale direttamente.

Accederanno alle semifinali i piloti classificati dal 3° al 16°

Tutti gli altri accederanno ai recuperi ed i primi 3 classificati di ogni recupero passeranno di turno.

5.6 DURATA QUALIFICHE, FASI DI RECUPERO E FINALI

Le manches di qualifica avrà durata di 7 minuti con partenza lanciata o cadenzata dal Direttore di gara.

Le fasi di recupero (quarti ottavi etc) avranno una durata di 15 minuti.

Le fasi di recupero (quarti, ottavi, ecc.) avranno una durata di 15 minuti

Le semifinali avranno una durata di 20 minuti

La Finale avrà la durata di 45 minuti

Sarà comunque facoltà del Direttore di Gara ridurre le durate delle fasi di gara in caso di forza maggiore o di avversità meteorologiche.

5.7 MODALITA' DI PARTENZA DELLE FASI FINALI

La partenza delle fasi di recupero e finali sarà in griglia: obliqua tipo le Mans o sfalsata e perpendicolare al senso di marcia tipo Formula 1, con preferenza per quest'ultima.

Verranno concessi "5 minuti al Via" con pista aperta. Verrà cadenzato il tempo ogni minuto. A trenta secondi al Via i modelli verranno invitati a rientrare per prepararsi alla partenza. Da questo momento non sarà più possibile chiedere la sospensione tecnica. Quando tutti i Modelli saranno rientrati il D.G. inviterà i

meccanici a prendere posto sulla griglia di partenza disponendosi secondo numero di gara assegnato. Il DG o lo speaker cadenzaranno il trascorrere del tempo degli ultimi 10 secondi, la bandiera in dotazione al DG verrà da questi abbassata verso terra ed al meno tre toccherà il suolo. Al meno tre lo speaker tacerà, il meccanico dovrà lasciare il modello, allontanarsi dal modello nel caso di partenza in griglia, o sollevare le mani nel caso di partenza Le Mans, il modello deve rimanere fermo nella posizione di partenza con il motore al minimo.

Il Via sarà solo ed esclusivamente quando si udirà il suono dell'avvisatore acustico (solitamente viene impiegata una tromba da stadio).

Per partenza considerata irregolare e/o anticipata dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi da scontare con lo Stop & go entro tre giri da quando viene comunicata la sanzione.

Si ricorda che per ogni meccanico potranno essere presenti in pit-lane non più di 2 meccanici.

5.8 RIFORNIMENTI

I rifornimenti, sia in qualifica che in recupero o finale, dovranno essere eseguiti nella pit-lane, fuori dalla zona di transito degli automodelli.

Chi parte deve dare la precedenza a chi transita.

5.9 VARIANTI QUALIFICHE E FASI FINALI

Eliminato

5.10 INTERRUZIONI DI GARA

La gara potrà essere sospesa temporaneamente o definitivamente a discrezione del Direttore di Gara per cause di forza maggiore o meteorologiche.

La sospensione della gara potrà avvenire solo in caso di impraticabilità del tracciato a discrezione del D.G.

In caso la gara debba essere sospesa definitivamente per causa di forza maggiore, si terrà conto della classifica al momento della ultima fase di gara completamente disputata comunque da tutti i concorrenti.

In caso la sospensione definitiva dovesse avvenire prima della metà della Finale si terrà conto della classifica al termine delle semifinali.

In caso la sospensione avvenga oltre la metà della Finale si terrà conto della classifica al momento della sospensione.

5.11 VERIFICHE TECNICHE

Durante tutte le fasi di gara, i Modelli che vengono chiamati in parco chiuso alle verifiche tecniche devono essere portati nella apposita area e consegnati agli addetti a tale servizio.

Insieme al modello va consegnato il riempitore con la miscela utilizzata in gara.

I modelli ed i riempitori devono essere consegnati all'addetto al termine della fase di gara senza essere portati prima ai propri box.

L'infrazione a tale regola può comportare sanzioni dai 20 secondi all'azzeramento del risultato della prova appena terminata laddove il D.G. ne ravvisi la necessità (in caso di dolo).

5.12 SOSPENSIONE TECNICA

La sospensione tecnica della durata di 10' (dieci minuti) potrà essere concessa soltanto nelle fasi di recupero e dietro richiesta verbale di un pilota partecipante alla fase di gara, può essere richiesta una sola volta per ciascuna fase in cui è prevista.

Sarà garantita nella fasi semifinali e finali, a discrezione del Direttore Gara invece e compatibilmente con il fattore tempo, nelle altre fasi di recupero.

La sospensione tecnica può essere richiesta al massimo entro i 30 secondi al Via e prima che venga chiamato l'allineamento.

La richiesta di sospensione tecnica comporterà l'arretramento all'ultimo posto dello schieramento al concorrente che ne ha fatto richiesta.

Al termine della sospensione tecnica si riprenderà con la procedura di partenza (3 minuti al via).
Può essere richiesta solamente una sospensione tecnica per ciascuna fase di recupero.
Dopo la sospensione tecnica potrà essere richiesto solamente una prova radio per quelle radio che operano con quarzo.

5.13 PROVA RADIO

La prova radio può essere richiesta, solo da chi usa le radio con quarzo, entro i 30 secondi al Via solo nelle fasi di recupero e verrà espletata su indicazioni del Direttore di Gara.

Quando viene annunciata prova radio i Piloti sono tenuti a rientrare immediatamente in corsia di scorrimento box. Il modello dovrà essere allineato secondo numero di gara con motore spento e radio accesa.

Dietro indicazione del D.G. un modello alla volta muoverà i comandi e verrà verificato che il modello che ha richiesto la prova non subisca interferenze.

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.

La prova radio e la sospensione tecnica non si escludono a vicenda.

5.14 PUNTEGGI

Per le gare di campionato regionale e nazionale sono previsti i seguenti punteggi:

QUALIFICHE

1°	40 punti
2°	34 punti
3°	32 punti
4°	30 punti
5°	28 punti
6°	26 punti
7°	24 punti
8°	22 punti
9°	20 punti
10°	18 punti
11°	17 punti
12°	16 punti
13°	15 punti
14°	14 punti
15°	13 punti
16°	12 punti
17°	10 punti
18°	8 punti
19°	6 punti
20°	4 punti

Oltre il 20° 1 punto

Sarà inoltre assegnato un punteggio pari a 10 punti all'autore del giro più veloce in qualifica.

FINALI

Sulla base della Classifica Finale saranno attribuiti i seguenti punteggi

1° Class. 400 Punti		11° Class. 300 Punti		21° Class. 250 Punti		31° Class. 200 Punti
2° Class. 380 Punti		12° Class. 295 Punti		22° Class. 245 Punti		32° Class. 195 Punti
3° Class. 370 Punti		13° Class. 290 Punti		23° Class. 240 Punti		33° Class. 190 Punti
4° Class. 360 Punti		14° Class. 285 Punti		24° Class. 235 Punti		34° Class. 185 Punti

5° Class. 350 Punti	15° Class. 280 Punti	25° Class. 230 Punti	35° Class. 180 Punti
6° Class. 340 Punti	16° Class. 275 Punti	26° Class. 225 Punti	36° Class. 175 Punti
7° Class. 330 Punti	17° Class. 270 Punti	27° Class. 220 Punti	37° Class. 170 Punti
8° Class. 320 Punti	18° Class. 265 Punti	28° Class. 215 Punti	38° Class. 165 Punti
9° Class. 310 Punti	19° Class. 260 Punti	29° Class. 210 Punti	39° Class. 160 Punti
10° Class. 305 Punti	20° Class. 255 Punti	30° Class. 205 Punti	40° Class. 155 Punti

E via via 5 punti in meno con il minimo di 5 punti per i restanti

Ai fini della classifica finale della gara e della conseguente premiazione, saranno considerati i soli punteggi ottenuti a fine gara, mentre ai fini della classifica del campionato, saranno considerati tutti i punti guadagnati da ogni singolo pilota in tutte le fasi di gara.

Per essere qualificato e poter partecipare alle fasi successive di gara, ed avere l'assegnazione dei punti, il Concorrente dovrà aver almeno percorso un giro in qualifica.

Il Concorrente che risultasse con zero giri in qualifica non potrà prendere parte alle fasi di recupero eliminatorie ed avrà quindi, in caso di gara di campionato, zero punti.

PUNTEGGIO PER CAMPIONATO COSTRUTTORI

Per l'assegnazione del titolo Costruttori, saranno considerati i punteggi, come dalle precedenti tabella, ottenuti dai primi TRE piloti classificati per ogni Costruttore in ogni categoria sia in qualifica che in finale, con la sola esclusione dei "bonus" del giro veloce e del maggior numero di giri, ad appannaggio questi ultimi dei soli piloti.

Al termine del Campionato Italiano saranno proclamati i Campioni Italiani Costruttori di Automodelli, miscele, gomme, ecc.

Ai fini della determinazione dei Campioni Italiani Costruttori, saranno tenute in considerazione le due migliori prestazioni ottenute nel corso delle tre prove di Campionato Italiano UISP.

Art. 6) PENALITA'

6.1 SANZIONI DISCIPLINARI

UISP non tollera turpiloqui o comportamenti incivili, pertanto autorizza i Direttori di Gara a prendere tutte le iniziative atte ad impedire questi atteggiamenti poco civili, iniziando con una sanzione sulla migliore prestazione, (nel caso di fasi di qualifica), alla penalizzazione di un giro, (del caso di fasi di recupero e finali, fino alla squalifica dall'intera manifestazione in caso di reiterazione.

6.2 SANZIONI DI GARA

6.1.1 Per partenza considerata irregolare e/o anticipata dal Direttore di Gara, verrà applicata una penalizzazione di 10 secondi mediante stop and go da scontare entro tre giri dalla notifica.

6.1.2 Per tutte le altre infrazioni (taglio di pista, uscita scorretta dai box, Scorrettezze verso altri Piloti ecc.) rilevate dal Direttore di Gara, saranno comminate in sequenza le seguenti penalità:

- 1- Primo Richiamo
- 2- Richiamo ufficiale
- 3- Stop and go
- 4- Un giro

In caso di STOP AND GO, il Pilota penalizzato **DEVE** rientrare in pit-lane entro tre giri dalla segnalazione dello speaker, con il proprio automodello nell'area riservata alla penalizzazione.

Il modello sarà mantenuto sollevato dal meccanico per tutto il tempo della penalizzazione, durante il quale è proibito **QUALUNQUE** tipo di intervento compreso il rifornimento.

Il Commissario di pit-lane caderà il trascorrere dei secondi partendo da 5 ed autorizzerà il concorrente sanzionato alla ripartenza.

Nel caso in cui il modello, durante la fase di stop and go dovesse spegnersi, potrà essere rimesso in moto **E NEMMENO POSIZIONATO SULLA CASSETTA DI AVVIAMENTO** solo dopo che il commissario ne autorizza la ripartenza.

Qualora lo stop and go non venisse effettuato per impossibilità data dalla conclusione della prova, al concorrente la sanzione viene commutata in un giro di penalità.

6.3 MANCATO SERVIZIO DI RACCOLTA AUTOMODELLI

Vedere successivo Art. 9

Art. 7) SQUALIFICHE E RIPESCAGGIO PILOTI FASI DI RECUPERO

L'illecito sportivo derivante da irregolarità del modello, gomme non punzonate, errati numeri di gara, comporta l'immediata squalifica dalla fase di gara nella quale viene riscontrata l'irregolarità ed il relativo azzeramento del risultato.

Se il pilota squalificato faceva parte dei concorrenti della fase successiva, con tale squalifica perde il diritto a parteciparvi.

In questo caso verrà ripescato il primo escluso che partirà in undicesima o ultima posizione. Tutti gli altri concorrenti manterranno la loro posizione di partenza. Ai fini della premiazione e della eventuale acquisizione di punteggi entra di diritto, in decima posizione, il primo escluso.

Considerato che le gomme vengono gestite dall'organizzazione con un contenitore per ogni pilota atto a prevenire mescolii, nel caso in cui durante le verifiche post gara ad un concorrente venissero trovate montate gomme punzonate di un altro concorrente, entrambi si vedranno annullata la prova se l'infrazione avviene in batteria di qualifica e dalle fasi finali se l'infrazione avviene in queste fasi. Inoltre, non sarà concesso loro di acquistare altre gomme.

Art. 8) NORME DI SICUREZZA

Ai raccoglitori viene fortemente consigliato di essere muniti di guanti protettivi propri per ridurre al minimo il rischio di ferirsi nel caso entrassero in contatto con le parti calde od in movimento del modello. La responsabilità del mancato uso di guanti protettivi sarà da imputare al raccoglitore stesso. E' buona norma evitare di tenere accelerato il modello in caso di ribaltamento. In questo caso il raccoglitore ha facoltà di NON raccogliere il modello fino a quando questo sarà in accelerazione eccessiva.

Art. 9) SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

Il servizio raccolta è un servizio dovuto, non facoltativo!

Il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti, oppure, in casi particolari il D.G. può dichiarare non obbligatorio il servizio raccolta e demandarlo ai meccanici.

Al termine di ogni prova, il pilota sceso dal palco si dirigerà al punto di raccolta di sua pertinenza. I Concorrenti addetti alla raccolta, anche senza richiami ed avvertimenti da parte del D.G., al termine della propria prova dovranno essere presenti sulla propria postazione prima dell'avviso vocale "1 minuto al Via" a svolgere il servizio di raccolta automodelli, occupando la postazione contraddistinta dal proprio numero di gara.

Esempio: Concorrente n° 1 al posto raccolta n° 1.

Il raccoglitore non deve abbandonare la propria postazione prima che sia transitato sul transponder l'ultimo modello in gara.

Il Direttore di Gara, potrà autorizzare la sostituzione "al servizio raccolta" con altro Pilota o Meccanico dietro richiesta del Concorrente.

Il mancato servizio raccolta nelle fasi di qualifica comporta le seguenti sanzioni sportive:

10" sulla migliore prestazione in qualifica per ciascun richiamo effettuato;

Il protrarsi della assenza in postazione del raccoglitore anche nella medesima fase di qualifica può comportare altri provvedimenti che il Direttore di gara riterrà opportuni fino alla squalifica con esclusione dalla gara ed azzeramento dei risultati acquisiti.

Art. 10) NORME GENERALI

10.1 COMUNICAZIONI.

Le comunicazioni in gara verranno date a mezzo diffusori acustici

Le comunicazioni relative alle attività sportive e sociali, le convocazioni alle assemblee e tutte le altre comunicazioni in genere verranno effettuate solo ed esclusivamente mediante il sito specifico dedicato.

Il socio, tesserandosi, dichiara espressamente di riconoscere come unico mezzo di comunicazione lo strumento sopra citato.

E' escluso e quindi non dovuto l'invio ai Soci di comunicazioni scritte.

10.2 CAMPIONATI REGIONALI, CAMPIONATO ITALIANO

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.

10.3 GARE INTERNAZIONALI

Eliminato

10.4 DETERMINAZIONE CATEGORIA PILOTA

Le categorie Piloti sono: Cadetti Junior Senior Expert

La categoria di appartenenza è regolata per i nuovi soci/piloti secondo il principio della autodeterminazione con le eccezioni riportate nei seguenti articoli 10.5 e 10.6.

10.5 CATEGORIA CADETTI

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 anni.

10.6 CATEGORIA EXPERT

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.

Il Delegato Regionale potrà opporsi a quanto sopra per casi dimostrabili, che segnalerà alla UISP, di non aventi diritto.

Allo stesso modo qualunque Socio Pilota può segnalare presunte anomalie.

10.7 PASSAGGIO DI CATEGORIA

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.

Il passaggio di categoria avrà effetto dal 1° gennaio successivo all'anno agonistico di riferimento.

Art. 11) DELEGATO REGIONALE

Chiunque, purché tesserato, può candidarsi al ruolo di Delegato Regionale. Verrà eletto dalla assemblea annuale dei Soci della regione e dura in carica per la legislazione UISP in corso. La nomina del Delegato Regionale deve essere ratificata dalla UISP .

I Delegati 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.

Il Delegato 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.

Il Delegato Regionale dovrà altresì occuparsi della direzione gara che potrà demandare a persona di sua piena fiducia tesserata Uisp ed abilitata al ruolo di direttore gara.

In ogni caso il Delegato Regionale risponde sotto il profilo tecnico sportivo dell'operato della persona da cui si è fatto sostituire.

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.

Il delegato regionale avrà come referente unica la UISP ed i suoi membri.

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.

E' fatto divieto di organizzare gare di "Contorno" o di Campionato Regionale in concomitanza di gare a carattere Nazionale.

Questo divieto è valido per tutti i giorni dichiarati di Gara dagli organizzatori, che generalmente saranno Venerdì, Sabato e Domenica.

Art. 12) RECLAMI

Ogni concorrente ha facoltà di presentare reclamo scritto.

Il reclamo dovrà essere compilato sull'apposito modulo ottenuto dal D.G., o su carta libera, indicando la fase di gara a cui riferisce, oltre alla descrizione del motivo del reclamo. Tale documento sarà consegnato al D.G. unitamente alla somma di € 50,00 per le gare aventi valenza regionale, di € 100,00 per le gare nazionali.

Tale cauzione sarà restituita qualora il reclamo dia ragione al reclamante, mentre saranno trattenute qualora il reclamo dimostrasse l'infondatezza della sua presentazione.

Termini per la presentazione del reclamo:

Nelle fasi di qualificazione e di recupero, il reclamo dovrà essere presentato entro la partenza della successiva fase di gara o entro il termine in cui i modelli scelti a caso dal D.G. si trovino in parco chiuso per verifiche tecniche, mentre per le fasi finali il termine ultimo coinciderà con il termine del tempo in cui tutti gli automodelli partecipanti alla finale saranno trattenuti in parco chiuso per le verifiche tecniche. Trascorso tale termine non saranno più presi in esame eventuali reclami.

Art. 13) ACCETTAZIONE REGOLAMENTO

Eventuali deroghe al presente regolamento potranno essere apportate a discrezione del Direttore Gara purché comunicate e rese note ai Piloti che in ogni caso quindi non potranno contestarle a posteriori. Con l'iscrizione alla gara il Pilota dichiara di conoscere ed accettare integralmente le norme riportate in questo regolamento che sarà possibile reperire sul sito UISP e/o in gara presso il Direttore di Gara.