



MODELLISMO

SEZIONE

AUTO RC

REGOLAMENTO

TECNICO E SPORTIVO

CATEGORIA 1:10 TOURING

EDIZIONE
2013

1. REGOLAMENTO DI DISCIPLINA

1.1 NOTE GENERALI

1.1.1 L'Associato alla U.I.S.P. 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'articolo 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.

Ai responsabili sarà comminato un richiamo ufficiale che verrà riportato nel rapporto redatto a fine manifestazione .

1.2.2 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.

1.2.3 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 .

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 U.I.S.P. per un provvedimento di RADIAZIONE.

1.2.4 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.

1.2.5 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.

1.2.6 Alla seconda ammonizione con diffida scatta la squalifica.

1.2.7 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.

1.2.8 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.

1.2.9 Il rifiuto a presentare il modello a un controllo comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare.

1.2.10 L'utilizzo in gara di un modello che non abbia superato le ispezioni tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare.

1.2.11 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.

1.2.12 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.

1.2.13 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.

1.2.14 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 "pass-trough" attraverso la corsia rifornimento.

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 TECNICO

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 :

- il motore (cilindrata o caratteristiche tecnologiche)
- il carburante (le batterie)

- prova fonometrica
- 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 U.I.S.P. è libero secondo la propria coscienza di partecipare o meno ad altre gare concomitanti con le Gare Nazionali U.I.S.P. Al contrario, non è consentito organizzare altre gare sotto l'egida U.I.S.P., a meno che esse non siano state approvate dal Responsabile Nazionale di Categoria.

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 U.I.S.P. 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 Delegato U.I.S.P. il Rapporto di Gara. Tale Rapporto 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'articolo 1.4.6 e rappresenteranno materiale per la formulazione di una classificazione dell'impianto in oggetto.

LEGENDA

2 (due) ammonizioni semplici = 1 (una) ammonizione con diffida

2 (due) ammonizioni con diffida = squalifica.

Le ammonizioni regolarmente riportate sui verbali dei Direttori di gara sono sommate e portano automaticamente alla squalifica.

2. NORME GENERALI 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 U.I.S.P. devono essere iscritte al Calendario sportivo nazionale R/C.

2.1.2 La richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario U.I.S.P. deve essere eseguita in forma scritta direttamente alla Segreteria della Sezione.

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 U.I.S.P.

2.1.5 Solo le gare regolarmente iscritte a Calendario potranno essere prese in esame dalle Commissioni Sportiva e Disciplinare.

2.1.6 La U.I.S.P. 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 U.I.S.P. 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 U.I.S.P. 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 U.I.S.P. R/C si deve essere in regola con l'iscrizione alla Associazione.

2.2.2 Il tesseramento U.I.S.P. può essere effettuato sia direttamente presso la Segreteria U.I.S.P. sia presso una qualsiasi A.S.D. affiliata alla U.I.S.P.

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 categoria; dette indicazioni completano quelle contenute nel presente capitolo n. 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 (civilistica, 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. In casi eccezionali è data facoltà al Direttore di Gara di variare tale numero tenendo conto dei possibili problemi al cronometraggio e allo spazio a disposizione sul palco di pilotaggio.

2.3.2 Dovrà essere cura dell'Organizzatore formare batterie di qualificazione tenendo adeguatamente separati i valoridelle frequenze dei Concorrenti componenti le 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. 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.

2.3.4 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 ispezione 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;
- l. 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 U.I.S.P. 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.

2.5 REQUISITI INFRASTRUTTURALI MINIMI E NECESSARI PER GARE NAZIONALI

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 diventi (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 1,85 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 1,85 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 L'Organizzatore/l'ASD (Associazione Sportiva Dilettantistica) organizzatrice deve rispettare le norme vigenti in materia di sicurezza sul campo gara e per quanto riguarda gli spazi messi a disposizione del pubblico.

2.6.8 L'Organizzatore/l'ASD (Associazione Sportiva Dilettantistica) organizzatrice deve provvedere in modo che i mezzi di soccorso (per esempio Polizia o Ambulanze), in caso di necessità, possano 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 DI ZONA

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 U.I.S.P. 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.

2.8.6 Eventuali deroghe a quanto previsto dall'Articolo 3.8.5 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 DIGARA

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 Articolo 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 U.I.S.P. 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, dovranno essere svolte sotto il controllo del Responsabile Regionale (del settore) competente per territorio. Il Responsabile Regionale potrà svolgere le funzioni di Direttore di Gara o supervisionare un Direttore di Gara designato. Se il Responsabile Regionale 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, per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto un altro Associato U.I.S.P. Sez. R/C a svolgere, in sua vece, la funzione di Direttore di Gara. La quota di competenza spetta sempre al Responsabile Regionale che potrà decidere in totale autonomia la destinazione d'uso.

2.10.3 E' comunque il Responsabile Regionale che risponde in toto della persona da lui delegata.

2.10.4 Tutte le gare a valenza nazionale dovranno essere svolte sotto il controllo del Responsabile del Settore o di un componente dell'Organico di Sezione.

2.10.5 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.

2.10.6 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 .

2.10.7 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. In questi casi è preferibile che il Direttore di Gara consulti i regolamenti sospendendo, se necessario, la manifestazione per il tempo strettamente necessario.

2.10.8 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.
Resta comunque scontato che la responsabilità per l'emissione del provvedimento spetta solo ed unicamente al Direttore di Gara.

2.10.9 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.

2.10.10 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.

2.10.11 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".

2.10.12 E' compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive relative alle infrazioni al presente Regolamento Sportivo e Disciplinare.

2.10.13 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.

2.10.14 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.

2.10.15 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.

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.

La procedura standard prevede :

a) durante le prove di qualificazione potranno, in particolare, essere effettuati controlli sulle seguenti parti:

- peso;
- silenziatore;
- carrozzeria e spoiler;
- filtro aria;
- motore;
- Gomme;
- capacità del serbatoio;
- miscela (percentuale di nitrometano)

b) durante le fasi finali (semifinali ecc) potranno essere aggiunte le seguenti verifiche:

- punzonatura del telaio;
- controllo motore e verifica cilindrata;

c) 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.

I primi quattro modelli classificati potranno essere controllati d'ufficio.

2.11.11 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare di Campionato regionale è facoltativa.

E' responsabilità di ogni concorrente verificare che il proprio modello sia conforme a quanto stabilito dal Regolamento vigente.

2.11.12 Nelle gare nazionali l'ispezione tecnica e la punzonatura sono sempre obbligatorie.

2.11.13 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.

2.11.14 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.

2.11.15 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.

2.11.16 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.

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 (Spektrum 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 omissis

2.12.9 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 prove di Campionato Italiano, il Direttore di Gara, potrà non far effettuare il “ritiro delle radio” se i partecipanti che utilizzano radio a frequenza sono nettamente in minoranza.

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 In caso di assoluta necessità un Concorrente ha la facoltà di chiedere alla Direzione di Gara l'effettuazione di una prova radio da effettuarsi con i modelli a motore spento; tale richiesta 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 omissis.

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 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.

2.13.11 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.

2.13.12 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 TRASPONDER

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 39,99 mm e devono essere stampati su una superficie bianca di 55 x 55 mm o del diametro di 55 mm (cinquantacinque millimetri). I numeri devono essere stampati **PREFERIBILMENTE** su di una superficie opaca per evitare effetti abbaglianti.

I soli caratteri permessi sono:

- Avant Garden Gothic medium / demi / bold;
- DIN 1451 Traffic Sign numbers;
- Futura demi bold / bold;
- Futura XBLKIt BT.

2.14.3 Al Concorrente che non collocherà sul suo modello il "transponder" non saranno rilevati né giri né tempi.

2.14.4 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dall'Organizzatore sulla base della formazione delle batterie.

2.14.5 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.

2.14.6 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato sulla base dei tempi o dei punteggi ottenuti in qualificazione.

2.14.7 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.).

2.14.8 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.

2.14.9 Al concorrente che durante la gara perde il transponder non verranno conteggiati i giri.

2.14.10 Al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder personale, verranno, ove possibile, conteggiati i giri manualmente.

2.14.11 In tutte le gare nazionali è obbligatorio l'uso del transponder personale.

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 mt. 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 3.15.4 (meno trenta secondi).

2.15.12 E' 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 rapporto di gara.

2.15.13 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.

Nel caso previsto al comma b), al momento della interruzione della gara i Piloti devono:

- lasciare i loro modelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
- possono spegnere la radio e fermare il motore;
- nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
- nessun rifornimento può essere effettuato.

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.

2.17.9 Per la categoria 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.

2.17.10 Il Direttore di Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento, può decidere se interrompere o meno la gara.

2.17.11 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".

2.17.12 Nei casi dubbi il Direttore di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.

2.17.13 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.

2.17.14 Quando tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.

2.17.15 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.

2.17.16 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".

2.17.17 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.

2.17.18 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".

2.17.19 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 .

2.17.20 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.

2.17.21 La richiesta di "sospensione della partenza" può essere richiesta una sola volta e da un solo concorrente per ogni semifinale e finale.

2.17.22 omissis

2.17.23 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.

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. 2.17.13.

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 U.I.S.P. 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 U.I.S.P. R/C dovrà essere il seguente:

a) 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 U.I.S.P., 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, solo quando 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 e Statuto).

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 U.I.S.P. 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 U.I.S.P. 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.

In caso di permanente insoddisfazione il Concorrente può ricorrere al Direttivo della U.I.S.P. 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:

- 1° Miglior punteggio scartato;
- 2° Punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;
- 3° Maggior numero di migliori singole prestazioni;
- 4° Ex aequo.

2.22 PUNTEGGIO

2.22.1 Nelle gare ufficiali U.I.S.P. 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. 20
3° Class. 340	13° Class. 130	23° Class. 78	33° Class. 58	43° Class. 38	53° Class. 18
4° Class. 310	14° Class. 120	24° Class. 76	34° Class. 56	44° Class. 36	54° Class. 16
5° Class. 280	15° Class. 110	25° Class. 74	35° Class. 54	45° Class. 34	55° Class. 14
6° Class. 250	16° Class. 100	26° Class. 72	36° Class. 52	46° Class. 32	56° Class. 12
7° Class. 220	17° Class. 96	27° Class. 70	37° Class. 50	47° Class. 30	57° Class. 10
8° Class. 200	18° Class. 92	28° Class. 68	38° Class. 48	48° Class. 28	58° Class. 8
9° Class. 180	19° Class. 88	29° Class. 66	39° Class. 46	49° Class. 26	59° Class. 6

10° Class. 160 20° Class. 84 30° Class. 64 40° Class. 44 50° Class. 24 60° Class. 4
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 U.I.S.P. 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 U.I.S.P. 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 mancato servizio raccolta nelle fasi di Qualificazione comporta 10'' (dieci secondi) di penalità da aggiungere alla migliore prestazione in assoluto ottenuta.

2.24.4 Il mancato servizio raccolta nelle fasi Finali comporta 10'' (dieci secondi) di penalità da aggiungere alla propria prestazione ed il deferimento alla Commissione Disciplinare.

3. AUTOMODELLI IC 1:10 TOURING 200mm

3.1 DEFINIZIONE

3.1.1 Omissis

3.1.2 La categoria prevede sia modelli a 4 ruote che a 2 ruote motrici.

3.1.3 Peso minimo , in ordine di marcia a secco e incluso il transponder, 1650 grammi.

3.1.4 Le carrozzerie Touring devono essere delle accurate riproduzioni in scala 1:10 delle auto utilizzate nel campionato INTERNAZIONALE TOURING 2 LITRI, sia a 2 sia a 4 porte. Non sono ammesse carrozzerie tipo GT e Sport.

3.1.5 Sono ammesse sia nelle gare di campionato regionale sia nelle gare di rilevanza nazionale anche carrozzerie che non hanno omologazione EFRA.

3.1.6 Il paraurti anteriore deve seguire il contorno della carrozzeria e deve essere realizzato in modo da minimizzare i danni che possono derivare dall'essere investiti.

3.1.7 Il paraurti deve essere realizzato in gomma spugnosa o in un materiale plastico flessibile.

3.1.8 La carrozzeria deve essere realizzata in materiale flessibile e convenientemente verniciata. Tutti i finestrini devono rimanere trasparenti o verniciati con vernice semi trasparente.

3.1.9 Le carrozzerie non possono essere tagliate , anteriormente e posteriormente , al di sopra della linea inferiore dei paraurti e lateralmente oltre la linea inferiore degli sportelli. I dettagli dei fanali anteriori e posteriori, delle griglie di aerazione, delle prese d'aria e dei finestrini devono essere chiaramente contrastanti con le parti verniciate. Il taglio della parte posteriore della carrozzeria, vedi figura 3, non può superare i 50,00 mm, misurato da terra con il telaio posto sopra dei blocchi alti 10,00 mm.

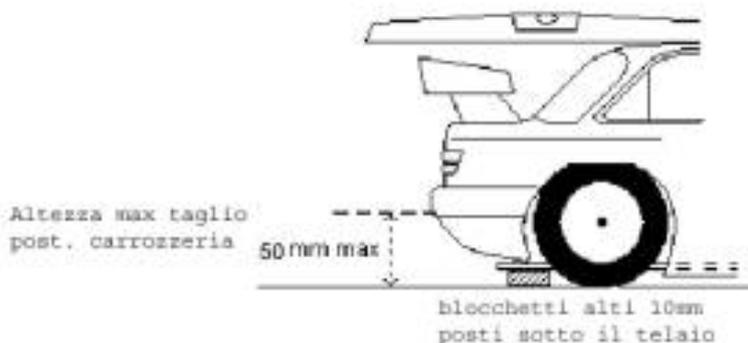


Figura 1

3.1.10 E' possibile ritagliare nella carrozzeria le seguenti prese d'aria così dimensionate:

- 1 presa d'aria di raffreddamento nel parabrezza con una dimensione massima, in ogni direzione, di 50,00 mm
- un foro di dimensione massima 35,00 mm , nel tetto , per accedere alla candela.
- ambedue i finestrini laterali anteriori ed il lunotto posteriore possono essere rimossi per migliorare la circolazione dell'aria .Non possono essere rimossi ambedue i finestrini laterali posteriori.
- un foro massimo 50,00 mm per permettere il rifornimento
- il foro per il raffreddamento posto sul parabrezza e quello per il rifornimento, entrambi di 50 mm massimi in ogni direzione, devono essere realizzati separatamente e comunque ad una distanza minima di 5 mm fra loro; qualora il foro di rifornimento dovesse essere effettuato in una zona della carrozzeria che comprende sia il tetto sia il parabrezza, sarà considerato come utile sia al raffreddamento ed al rifornimento e quindi sarà possibile effettuare un solo foro di 50 mm in ogni direzione
- piccole aperture possono essere realizzate per il transponder e per l'antenna della ricevente (max 10,00 mm.).
- L'apertura per il terminale di scarico deve essere di dimensioni ragionevoli.
- Altre aperture non sono ammesse.

3.1.11 Il roll-bar deve rimanere al di sotto della carrozzeria.

3.1.12 Nessuna parte del modello, eccetto il terminale dello scarico, può sporgere dalla carrozzeria nella vista dall'alto.

3.1.13 Non sono permessi dispositivi aerodinamici di nessuna natura al di sotto della carrozzeria e del telaio.

3.1.14 Il supporto dell'antenna deve essere flessibile. Sono proibiti supporti ed antenne in carbonio,acciaio.

DIMENSIONI GENERALI :

	Minimo (mm)	Massimo (mm)
- Passo (wheelbase)	230	270
- Larghezza senza carrozzeria	170	200
- Larghezza con carrozzeria	175	205
- Lunghezza inclusa carrozzeria ed ala	360	460
- Altezza alla sommità del tetto misurata con lo chassis posto su blocchi alti 10mm	120	175
- Lunghezza dell'ala	125	200
- Corda dell'ala		55
- Altezza massima del taglio posteriore carrozzeria misurata con il telaio posto su blocchi alti 10mm		50
- Piastre terminali dell'ala (equal size)		35x50
- Sporgenza posteriore dell'ala		10
- Diametro ruota (escluso la spalla del pneumatico)	46	50
- Larghezza ruota anteriore (incluso la spalla del pneu.)		31
- Larghezza ruota posteriore (incluso la spalla del pneu.)		31

3.1.15 Una sola ala ed un solo spoiler possono essere montati sul modello (se la vettura riprodotta ne ha più di uno è possibile fare lo stesso).

3.1.16 L'ala e lo spoiler devono essere realizzati in materiale flessibile ed essere verniciati. L'ala e lo spoiler non possono essere fissati alla carrozzeria con un filo di acciaio armonico. Fondamentalmente devono essere fissati direttamente alla carrozzeria. L'ala e lo spoiler non possono sporgere oltre l'altezza e la larghezza della carrozzeria (bandelle laterali compresse). Le ali posteriori devono essere montate nella stessa posizione prevista dal produttore della carrozzeria. La massima sporgenza dell'ala posteriore è di 10 mm rispetto al limite posteriore della macchina. L'altezza dell'ala può essere regolabile ma l'ala, comprese le bandelle laterali, non deve estendersi oltre l'altezza del tetto. Le ali (a parte le bandelle laterali) devono essere modellate in un solo pezzo (non autocostruite modellando lamine piatte). Se consentita, la striscia Guerny, o nolder, non può estendersi oltre la larghezza dell'ala ed avere un bordo non oltre i 5,00 mm.

3.1.17 Tutte le misure a cui si fa riferimento in questo regolamento sono minime o massime.

3.2 ALIMENTAZIONE E CARBURANTE

3.2.1 Il serbatoio, compreso il filtro e tutti i condotti che lo collegano al carburatore, deve avere una capacità non superiore a 75,00 ml. Non possono essere impiegate parti mobili per correggere la capacità del serbatoio. E' ammessa una tolleranza di 2cc (2ml) per la capacità del serbatoio.

3.2.2 Il carburante può essere una miscela contenente solamente metanolo, olio lubrificante e nitrometano in percentuale massima del 16% in volume. Il peso specifico della miscela non deve essere superiore a 0,87. Un tester omologato dall'EFRA (Nitromax 16) dovrà essere utilizzato per verificare la conformità della miscela durante le ispezioni tecniche. Qualsiasi carburante giudicato pericoloso dagli Organizzatori o dal Direttore di Gara potrà essere proibito.

3.3 PROPULSIONE

3.3.1 I motori ammessi devono essere a due tempi raffreddati ad aria con aspirazione a valvola rotante anteriore. Motori con massimo 4 (quattro) luci, compresa la luce di scarico. Non è permesso alcun sistema di alimentazione forzata né alcun tipo di distribuzione variabile ad eccezione della pressurizzazione ottenuta tramite collegamento diretto tra terminale di scarico e tappo del serbatoio realizzata con un tubetto siliconico. E' ammessa solo l'accensione con candela ad incandescenza (glow). Non sono permesse luci supplementari nel pistone e nella camicia. Il venturi del carburatore non deve superare il diametro di 5,50 mm.

E' ammesso l'utilizzo di candele coniche (tipo "turbo").



Figura 2

3.3.2 Cilindrata massima .12 i.c.. (2,11 cc)

3.3.3 L'avviamento a strappo è facoltativo.

3.3.4 Sul motore deve essere installato un complesso di scarico, omologato, con una marmitta a due camere, compresa la camera del silenziatore, il cui terminale deve avere le seguenti dimensioni:

- diametro interno massimo 5,20 mm.
- lunghezza minima 10,00 mm (misurato all'esterno della marmitta)

Il terminale di scarico deve essere orientato orizzontalmente o verso il basso.

3.3.5 L'automodello non può generare una rumorosità superiore a 83 decibel (db) misurati a 10 metri di distanza con lo strumento di rilevazione posizionato ad un metro di altezza. Il controllo della rumorosità può essere effettuato in un qualsiasi momento della gara.

3.3.6 Sono permesse solamente marmitte di scarico omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

3.3.7 Per le categorie EXPERT e SENIOR è obbligatorio usare il filtro dell'aria tipo INS-BOX. E' comunque lasciata facoltà all'organizzatore/direzione gara di stabilire eventuali deroghe.

3.4 TRASMISSIONE & FRENI

3.4.1 I modelli possono essere a due o quattro ruote motrici con trasmissione meccanica di qualsiasi tipo (cinghie, cardani, catene ecc).

3.4.2 E' ammesso un solo freno, di tipo meccanico, che agisce sull'albero di trasmissione centrale. Non sono ammessi sistemi frenanti secondari che agiscono contemporaneamente e singolarmente sull'asse anteriore e/o posteriore o sulle singole ruote.

3.4.3 E' permesso l'uso di un cambio con non più di due rapporti.

3.4.4 I modelli devono essere equipaggiati da una frizione ed un freno che siano in grado di mantenere fermo il modello con il motore in moto.

3.5 GOMME

3.5.1 Possono essere usate in spugna e/o lattice.

- Tutti i materiali usati all'interno od all'esterno delle gomme non devono danneggiare la superficie della pista.
- Sistemi di cambio gomme rapidi non sono ammessi.
- Sistemi automatici di cambio gomme non sono permessi.
- **E' proibito trattare le gomme con additivi nell'area in cui si svolge l'evento, pena la squalifica immediata dalla gara in corso.**

3.6 PARTI ELETTRICHE/ELETTRONICA

3.6.1 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), una ricevente, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione ed il transponder nonché i cavi, i connettori e/o un interruttore.

3.6.2 Non è permesso l'impiego di apparecchiature elettroniche supplementari per il controllo della trazione o della frenata (ABS) o che possa effettuare un controllo della potenza trasmessa ad anello chiuso.

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

3.7 CATEGORIE PILOTI

3.7.1 Le categorie di piloti sono: EXPERT - SENIOR – JUNIOR - CADETTI. L'appartenenza ad una determinata categoria verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva.

Saranno considerati piloti "EXPERT" tutti i piloti "SENIOR" (GT 1/8, Pista 1/8, Off Road) classificati nel 10% della classifica dei Campionati Italiani dell'anno precedente più la Ranking A pubblicata dall'Efra della specialità Pista 1/10 più la specialità Pista 1/8. La scelta di appartenenza alla categoria SENIOR od JUNIOR va fatta dallo stesso pilota al momento del tesseramento e rispettata durante tutta la stagione di gare. La U.I.S.P. si riserva il diritto di approvare la scelta o di rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal pilota stesso. I piloti della categoria JUNIOR e CADETTI non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA", in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.

Il Pilota che nel Campionato Regionale gareggerà in una determinata categoria (CADETTI, JUNIOR, SENIOR o EXPERT) dovrà gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato italiano. Qualora un concorrente gareggi nella categoria superiore, perderà il punteggio acquisito nella categoria inferiore.

3.8 TRACCIATO

3.8.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità con giunzioni opportunamente levigate.

3.8.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di 4 (quattro) metri ad un massimo di 6,5 metri (sei metri e mezzo).

3.8.3 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 m. (duecento metri). La lunghezza consigliata varia fra i 240 ed i 300 metri.

3.8.4 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8–10 cm e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm.

3.8.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di pilotaggio, non deve distare più di 60m.

3.8.6 Non devono esserci ostacoli che riducono la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di pilotaggio.

3.8.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.

3.8.8 La zona dei boxes deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento (pit lane) e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di pilotaggio.

3.8.9 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit lane) deve essere posizionata in una parte lenta del tracciato.

3.8.10 La pista deve presentare sia curve a destra sia a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45 m. (quarantacinque metri).

3.8.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno.

3.8.12 Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.

3.8.13 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.

3.8.14 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.

3.8.15 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.

3.8.16 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come “ coni o birilli “ la cui altezza, comunque, non deve superare i 5 cm. (cinque centimetri).

3.8.17 Le barriere devono distare almeno 20 cm. (venti centimetri) dalle strisce di demarcazione della pista.

3.8.18 Il terreno adiacente esternamente alla pista, e quello ad essa interno, deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (es: calcestruzzo). Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei raccoglitori.

3.8.19 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 30 m.(trenta metri).

3.8.20 I Raccoglitori devono essere posizionati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.

3.8.21 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni (muretto – pneumatici – balle di paglia - ecc.).

3.8.22 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.

3.8.23 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 m. (dieci metri) dalla prima curva.

3.8.24 Per la partenza tipo “ Le Mans “ 10 (dieci) boxes dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione di 20/45 gradi e distanti tra loro da un minimo di 5 m (cinque metri) ad un distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.

3.8.25 Griglia di partenza Tipo FORMULA 1:

- La griglia deve essere tracciata sulla pista
- Sulla locandina della manifestazione dovrà essere riportato che sarà utilizzato tale tipo di partenza.
- Le piazzole di partenza dovranno essere posizionate su due file distanti fra loro 1,5–2 m.
- Su di una fila prenderanno posto i numeri dispari mentre sull'altra prenderanno posto i numeri pari. La distanza tra il numero 1 ed il 3 deve essere almeno di 5 mt, così come tra il numero 2 ed il 4 e così via fino al numero 10.

3.9 GARE NAZIONALI

3.9.1 L'iscrizione alla gara deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito UISP entro e non oltre 15 giorni precedenti la gara. In alternativa l'iscrizione può essere fatta sull'eventuale sito della pista (se disponibile) o comunicata tramite e-mail agli organizzatori dell'evento. Il relativo versamento della quota di partecipazione alla gara deve essere eseguito almeno 15 giorni prima per le gare nazionali, mentre per le gare di campionato regionale l'iscrizione deve essere effettuata almeno 3 gg prima; questo al fine di consentire agli organizzatori di predisporre nel migliore dei modi l'organizzazione sia della gara sia della logistica che ruota intorno all'evento stesso.

3.9.2 Per quanto riguarda le gare nazionali, queste saranno disputate in prova unica; inoltre è preferibile utilizzare un solo giorno per batterie e fasi finali di gara; ove ciò non fosse possibile per l'elevato numero di partecipanti, la manifestazione verrà tenuta in un arco temporale di due giorni.

In quest'ultimo caso però è fatto obbligo agli organizzatori comunicare tempestivamente a tutti gli iscritti la variazione della durata della manifestazione con un preavviso minimo di 30 giorni.

Qualora non fosse possibile avvisare i piloti iscritti con tale preavviso minimo di 30 giorni, la gara dovrà esser limitata nel numero di iscritti tale da consentire il suo corretto svolgimento in un'unica giornata.

3.9.2.bis Nel caso i cui la manifestazione si dovesse tenere in due giorni le batterie di qualificazione saranno disputate nella giornata di sabato: 4 manche; la durata delle batterie potrà andare da 4 a 7

minuti ciascuna. Tale decisione verrà presa dalla Direzione gara in base ad una serie di parametri (quali ad esempio: il numero di iscritti, l'ora effettiva d'inizio della manifestazione ecc.). Questo per far sì che la Direzione gara possa riuscire a coniugare al meglio qualità della manifestazione con ottimizzazione del tempo. In linea di massima, come suggerimento non vincolante, le categorie EXPERT ed SENIOR dovrebbero disputare manches da 7 minuti, mentre le categorie JUNIOR e CADETTI manches da 4 minuti; inoltre la Direzione di gara può decidere di effettuare un diverso numero di manche, nel qual caso lo deve "ufficializzare" prima dell'inizio delle manche di qualificazione.

Se il numero degli iscritti è superiore a 100, il venerdì sarà effettuata una prova di qualificazione; le rimanenti tre verranno svolte nella giornata di sabato.

3.9.3 La partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:

- 1) quando mancano 30 secondi alla partenza, i modelli vengono richiamati ai boxes e/o sulla griglia di partenza;
- 2) allo scadere dei 30 secondi viene attivato il sistema di cronometraggio e contemporaneamente viene dato il segnale di "via al tempo";
- 3) dal segnale di "via al tempo" in poi i modelli possono iniziare "a girare" in pista (uno alla volta), nell'ordine indicato dallo starter e comunicato eventualmente anche per via microfonica, considerando che il "via" ufficiale alla "manche" avverrà singolarmente per ogni Pilota al momento stesso che il proprio automodello transita per la prima volta nel punto di rilevamento del cronometraggio.

Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire entro un minuto dal segnale di "via al tempo" e comunque prima che un altro automodello compia il suo primo giro (cioè che effettui il suo secondo passaggio nel punto di rilevamento del cronometraggio dopo il segnale di "via al tempo"); in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo automodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare. Per le fasi finali le partenze avverranno nel modo tradizionale con griglia tipo "Le Mans".

3.9.4 Le prove di qualificazione dovranno avere il seguente ordine di partenza:

- Prima Manche, in ordine progressivo crescente dalla prima all'ultima batteria: 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°
- Seconda Manche: 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°
- Terza Manche: 7°, 8°, 9°, 10°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°
- Quarta Manche: 10°, 9°, 8°, 7°, 6°, 5°, 4°, 3°, 2°, 1°

3.9.5 Al termine della fase eliminatoria, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale di questa fase (classifica eliminatoria).

3.9.6 I Concorrenti classificatisi ai primi 4 posti nella classifica della fase eliminatoria saranno i 4 Finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno a quattro della Finale; dal 5° Classificato all'ultimo classificato comporranno la fase finale "A" e "B".

3.9.7 Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, sessantaquattresimo e, a discrezione del Direttore di gara, 128esimo, che potrà essere disputato anche nella stessa giornata di sabato) dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni dispari.

3.9.8 Accedono, escluso le fasi di semifinale, alla fase successiva i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre posti e vanno ad occupare le posizioni n.8, n.9 e n.10 della stessa fase ("A" o "B") successiva. Ad esempio: in base al numero di concorrenti, il Direttore di Gara stilerà, dopo le fasi eliminatorie, una classifica fino agli ottavi di finale. I primi quattro tempi vanno in finale, poi ci saranno le semifinali A e B composte da 7 piloti ciascuna, nella A i dispari mentre nella B i pari, a seguire i quarti A e B composti sempre da 7 piloti ciascuna fino ad arrivare agli ottavi. Negli ottavi ci saranno 10 piloti, sia per l'ottavo A sia per l'ottavo B. Alla fine dei due ottavi passeranno nel rispettivo quarto (A e B) i primi tre classificati. I primi tre dell'ottavo A saranno rispettivamente il n.8, il n.9 ed il n.10 del quarto A e così via fino alle semifinali.

3.9.9 A questo punto si deve distinguere se la pista è considerata asciutta o bagnata; tale decisione è di pertinenza ESCLUSIVA del Direttore di Gara. Pertanto dalle semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata "asciutta" andranno a completare la griglia della Finale i primi due classificati delle 2 semifinali "A" e "B" più i due migliori giri/tempo delle semifinali (A e B); con pista dichiarata "bagnata", in una o in entrambe le fasi (A e B), accederanno in finale i primi 3 classificati delle due semifinali (A e B).

3.9.10 Gli automodelli dei piloti, che acquisiranno il diritto di accedere in finale, verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche, contemporaneamente tutti insieme al termine delle due semifinali.

3.9.11 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

3.9.12 Per tutte le categorie, la durata della Finale può essere di max 45 minuti; le rimanenti fasi finali di recupero di max 20 minuti.

3.9.13 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.

3.9.14 Dovranno essere sempre svolte le fasi di gara "A" e "B", distinte anche nel caso in cui i concorrenti totali per le due fasi siano meno di 10.

3.9.15 Esclusivamente per la categoria EXPERT A il format della gara sia tecnico che sportivo nell'anno in cui si svolge il mondiale di specialità dovrà rispettare il regolamento IFMAR (tempi gara e regole tecniche).

3.10 GARE REGIONALI o di ZONA

3.10.1 L'iscrizione alla gara deve essere effettuata direttamente all'Organizzatore entro e non oltre il Venerdì precedente la gara.

3.10.2 Ogni batteria dovrà disputare 3 manche, la durata di ogni singola manche dovrà essere di 7 minuti, l'inizio di norma deve essere alle ore 8.30. **In ogni caso è lasciata facoltà al Direttore di Gara stabilire numero di manches e durata delle stesse secondo quanto stabilito dall'art. 3.9.2 bis.**

3.10.3 Al termine della fase eliminatoria, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.

3.10.4 I concorrenti classificatisi ai primi 4 posti nella classifica della fase eliminatoria saranno i 4 Finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno a quattro della Finale; dal 5° Classificato all'ultimo classificato comporranno la fase finale "A" e "B".

3.10.5 Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, ecc), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni dispari.

3.10.6 Accedono, escluso le fasi di semifinale, alla fase successiva i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi tre posti e vanno ad occupare le posizioni 8-9 e 10 della stessa fase ("A" o "B").

3.10.7 Dalle semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata "asciutta" dal Direttore di Gara, andranno a completare la griglia della Finale i primi due classificati delle 2 semifinali "A" e "B" più i due migliori giri/tempo delle semifinali (A e B); con pista dichiarata "bagnata", in una o in entrambe le fasi (A e B), accederanno in finale i primi 3 classificati delle due semifinali (A e B).

3.10.8 Gli automodelli dei piloti, che acquisiranno il diritto di accedere in finale, verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche, contemporaneamente tutti insieme al termine delle due semifinali.

3.10.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

3.10.10 La durata della Finale, per tutte le categorie è di max 30 minuti, le rimanenti fasi finali è di max 20 minuti.

3.10.11 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.

3.10.12 Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara "A" e "B" distinte anche nel caso in cui i concorrenti totali per le due fasi sono meno di 10.

3.10.13 Nelle prove di Campionato Regionale dove partecipano dei piloti "EXPERT A", nel caso in cui il numero non raggiunga i 6(sei) concorrenti, questi gareggeranno nella categoria SENIOR.

3.10.14 In deroga da quanto stabilito dall'articolo 3.10.4 fino all'art.3.10.7 e l'art. 3.10.12 è lasciata facoltà al Direttore di Gara (o all'Organizzatore) di comporre le semifinali secondo il seguente schema se il numero totale dei partecipanti alla manifestazione dovesse essere compreso nelle seguenti fattispecie:

I Concorrenti classificatisi ai primi 4 posti nella classifica della fase eliminatoria saranno sempre i 4 Finalisti diretti ed andranno ad occupare, nell'ordine, i numeri da uno a quattro della Finale.

1. Per max 10 iscritti: i concorrenti andranno ad occupare i primi 10 posti in griglia
2. Da 11 fino a 14 iscritti: 1 sola semifinale 5°,6°,7°,8°,9°,10°,11°,12°,13°,14° tempo, i primi sei occuperanno i posti dal 5° al 10°in finale.

3. Da 15 iscritti in poi varranno le regole esposte dall'art.3.10.4 in poi e si disputeranno sempre due semifinali, A e B.