

NORME DI GARA GENERALE 2011

- 1.1 ISCRIZIONE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO UISP
- 1.2 ISCRIZIONE ALLA GARA
- 1.3 FORMAZIONE DELLE BATTERIE
- 1.4 ORGANIZZAZIONE
- 1.5 CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO (PISTA)
- 1.6 REQUISITI TECNICI IMPIANTO
- 1.7 REQUISITI INFRASTRUTTURALI PISTA
- 1.8 REQUISITI PER LA SICUREZZA
- 1.9 PROVE LIBERE GARA REGIONALE
- 1.10 PROVE LIBERE/CONTROLLATE GARA NAZIONALE
- 1.11 ACCESSO AL CAMPO DI GARA (IMPIANTO)
- 1.12 DIREZIONE DI GARA
- 1.13 ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA
- 1.14 TRASMETTITORI E LORO RITIRO
- 1.15 FREQUENZE, CAMBIO FREQUENZE-INTERFERENZE
- 1.16 NUMERI DI GARA ASSEGNAZIONI
- 1.17 PROCEDURE DI PARTENZA
- 1.18 INTERVENTI TECNICI RIMESSA IN PISTA
- 1.19 RIDUZIONE - SOSPENSIONI GARA
- 1.20 CRONOMETRAGGIO
- 1.21 RISULTATI
- 1.22 PROTESTE (RECLAMI)
- 1.23 CLASSIFICHE
- 1.24 PUNTEGGIO
- 1.25 PREMIAZIONI
- 1.26 ASSICURAZIONE DENUNCIE
- 1.27 SERVIZIO RACCOLTA

1.1 ISCRIZIONE DELLE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO UISP

- 1.1.1 Tutte le gare automodellistiche del circuito UISP che si svolgono sul territorio nazionale devono essere coordinate sotto il profilo sportivo dalla Comitato Esecutivo.
 - 1.1.2 La richiesta di iscrizione di una gara al Calendario sportivo deve essere effettuata in forma scritta direttamente alla Comitato Esecutivo, d'ora in poi abbreviata in C.E., accompagnata da una eventuale tassa di iscrizione. L'importo della eventuale tassa di iscrizione sarà fissato dalla C.E.
 - 1.1.3 La richiesta di iscrizione di una gara al Calendario sportivo deve contenere, possibilmente, tutte le informazioni di cui al facsimile Richiesta Gara.
 - 1.1.4 Le gare iscritte al Calendario Sportivo verranno diffuse su scala nazionale e regionale, attraverso il Notiziario di Settore diffuso prevalentemente in via elettronica e pubblicato sul sito internet www.uisp.it/giochitradizionali2 , all'indomani dell'Assemblea Nazionale di Settore, variazioni potranno effettuarsi solo se queste vengono comunicate con almeno 90 gg. di anticipo rispetto alla data di svolgimento.
 - 1.1.5 Solo le gare iscritte al Calendario Sportivo potranno essere prese in esame dalla C.E. per eventuali interventi di carattere sportivo e/o disciplinare ed avere la copertura assicurativa così come da Vademecum in corso.
 - 1.1.6 L'Organizzatore di un evento dovrà farsi carico delle spese di trasferta, documentate da apposita modulistica, sopportate dal Delegato Regionale o Commissari o Direttore di Gara laddove richiesti.
 - 1.1.7 Il Direttore di gara ed i relativi Commissari UISP sono responsabili solo ed esclusivamente dello svolgimento tecnico della manifestazione affinché siano rispettati i Regolamenti in essere ed il loro giudizio sarà inappellabile, ogni altro evento è da configurarsi a totale carico dell'Organizzatore.
- ### 1.2 ISCRIZIONE ALLA GARA
- 1.2.1 Per poter partecipare ad un qualsiasi evento automodellistico del circuito UISP è obbligatorio essere iscritti alla stessa per l'anno in corso. Con l'iscrizione il Socio viene coperto da una particolare polizza assicurativa di responsabilità civile contro terzi, visibile sul Vademecum in corso, per danni provocati in dipendenza dell'uso del proprio automodello ed accetta senza riserva

tale polizza, rinunciando così ad ogni azione di rivalsa. L'iscrizione ad un evento per via "virtuale" impegna il Socio alla regolarizzazione in pista, l'inadempienza comporterà delle sanzioni previste dalla C.E.

1.2.2 E' possibile iscriversi anche in pista prima di una gara, con le modalità previste dal C. E.

1.2.3 Ferme restando le disposizioni generali emanate in merito dal C.E., (quote iscrizione, date e modalità svolgimento, categoria Automodello etc.), le restanti modalità (versamento quota iscrizione, termine ultimo invio e/o comunicazione iscrizione etc.) vengono disciplinate nel modo seguente:

A - PROVE CAMPIONATI REGIONALI

Alle gare di Campionato Regionale di una Regione e/o Raggruppamento Regionale possono iscriversi solo i Soci residenti come domicilio e/o per lavoro in quella Regione o Raggruppamento regionale, o autorizzati per un valido motivo dal C.E. . Il Delegato regionale, dovrà invitare ad una riunione i potenziali Organizzatori del C.R. entro il 30 ottobre di ogni anno ed in quella sede, accertatosi della avvenuta affiliazione alla UISP per l'anno in corso dei richiedenti, deliberare le sedi di effettuazioni. Tale calendario (completo di date, Organizzatori e loro recapito) va inviato al C.E. entro il 10 novembre di ogni anno; esse diventeranno esecutive dopo l'approvazione della medesima e pubblicate sul sito o tramite Delegato.

B - GARE NAZIONALI

Le modalità di iscrizione alle Gare Titolate (Campionati Italiani, G.P. Nazionali, Prove di Selezione etc.) verranno rese note per tempo dagli Organizzatori a mezzo di appositi inviti ai Delegati Regionali del settore "interessato" e/o a mezzo del Notiziario di Settore; negli inviti dovrà essere precisato : l'indirizzo dell'impianto, come arrivarci, gli alberghi convenzionati, la possibilità o meno di ospitare tende o caravan, il senso di marcia per i modelli (orario o antiorario), l'orario di inizio della gara e delle punzonature. Al Campionato Italiano possono iscriversi tutti i Soci UISP regolarmente iscritti, la quota di iscrizione, dovuta agli Organizzatori, deve essere notificata sul volantino di pubblicizzazione dell'evento.

1.2.4 L'ordine di iscrizione determina la prelazione nell'impiego del quarzo. Per quanto detto è fatto obbligo agli Organizzatori di tenere un unico registro delle iscrizioni ove riportare in progressione cronologica tutte le iscrizioni ricevute per la gara.

1.2.5 Il Concorrente che si iscrive ad una gara, può partecipare con un solo automodello in ognuna della categorie.

1.2.6 Le modalità 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 Delegato di Categoria.

1.2.7 Per le competizioni ufficiali le modalità di svolgimento delle gare vengono stabilite all'inizio dell'anno dal C.E. e restano invariate per tutte le prove dello stesso campionato. Quanto sopra fatte salve le deroghe competenti al Delegato Regionale di Categoria e/o alla Direzione Gara.

1.2.8 All'interno del campo di gara deve essere disponibile e leggibile da tutti una copia dei Regolamenti sia Generali che tecnici, non vi possono accedere non Soci UISP salvo deroghe approvate dalla C.E. e comunicate nel volantino-invito.

1.2.9 E' buona norma indicare nel volantino invito un riassunto delle Regole più importanti in vigore.

1.3 FORMAZIONE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

1.3.1 Per le prove di Campionato Regionale la formazione delle batterie di qualificazione dovrà essere effettuata direttamente dall'Organizzatore, in funzione dei valori delle frequenze dichiarate dai concorrenti.

1.3.2 Le batterie di qualificazione potranno essere formate da 10 Concorrenti o, laddove il palco lo consenta nel rispetto delle norme, da 12 piloti.

1.3.3 Dovrà essere cura dell'Organizzatore formare batterie di qualificazione tenendo adeguatamente separati i valori delle frequenze dei Concorrenti componenti la stessa batteria.

1.3.4 Qualora il numero dei concorrenti aventi lo stesso valore di frequenza fosse superiore al numero massimo delle batterie previste per la gara alla quale sono iscritti, l'Organizzatore potrà richiedere il cambio della frequenza ai Piloti iscritti per ultimi in quanto l'ordine di iscrizione determina la prelazione all'uso del quarzo. In tale circostanza il cambio della frequenza dovrà essere notificato al diretto interessato con congruo anticipo rispetto all'inizio della gara, possibilmente il giorno precedente la gara stessa; qualora ciò non fosse possibile e si dovesse notificare tale necessità il giorno della gara, il concorrente interessato dovrà avere almeno 10' (dieci) minuti a disposizione per effettuare tale operazione.

1.3.5 Nei limiti del possibile l'Organizzatore dovrà tenere conto di eventuali richieste relative alla 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.

1.3.6 Per tutte le gare "Titolate" (Campionato Italiano, Gran Premi Nazionali, ecc.) la formazione delle batterie di qualificazione devono essere composte dalla C.E., che potranno, in caso di necessità, demandare tale funzione agli Organizzatori.

1.4 ORGANIZZAZIONE

1.4.1 E' compito di ogni Organizzatore disporre quanto è necessario per il corretto svolgimento della gara.

1.4.2 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 Delegato Regionale o con la Commissione di Categoria.

1.4.3 La lunghezza del tracciato del Circuito dovrà comunque essere tale che nel tempo previsto della durata minima di una prova (5 minuti per le prove di qualificazione) i modelli abbiano avuto la possibilità di percorrere almeno 1500 mt.. Con un minimo di 1' per giro

- 1.4.4 In particolare l'organizzatore dovrà far sì :
- a. che 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 Generale;
 - 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 siano previste;
 - f. che il giorno della gara, prima dell'inizio della stessa, sia esposto il tabellone corredato dei fogli contenente i logo degli Operatori Soci Sostenitori (consegnato dal Responsabile Nazionale) e riportante la formazione delle batterie di qualificazione al fine di consentire ai Concorrenti la verifica dell'esattezza del valore della frequenza del proprio trasmettitore;
 - g. che venga concordato con i Responsabili sportivi (Delegato Regionale e/o Commissione di Categoria) le modalità di svolgimento del servizio "raccolta modelli";
 - h. 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.;
 - i. che venga assicurato, nei limiti del possibile, il servizio ristoro sul circuito, nonché i servizi igienici adeguati;
 - l. che venga garantita l'informazione ai concorrenti sui risultati delle varie prove attraverso appositi tabelloni;
 - m. che venga esposto in luogo visibile il tabellone contenente i logo degli Operatori Soci Sostenitori e che la premiazione avvenga con alle spalle dei premiati detto tabellone ;
 - n. che si provveda ad ogni altra esigenza strettamente connessa con lo svolgimento della gara fatta eccezione di quanto di competenza del Delegato Regionale del settore o della Commissione di Categoria, ferma restando comunque la possibilità di concordare con gli stessi eventuali deroghe.
- 1.4.5 Tutte le persone incaricate dall'Organizzazione della gara come "Ufficiali di gara" e aventi mansioni che possono influire direttamente con lo svolgimento della stessa (es. addetto boxes, addetti cronometraggio etc.), devono essere Soci UISP regolarmente iscritti e preventivamente proposte agli Organi Sportivi presenti (Delegato Regionale o Commissione di Settore), i quali, verificatane l'idoneità, li confermano o ne chiedono la sostituzione. È comunque facoltà dei suddetti organi Sportivi chiedere in qualsiasi momento della gara la sostituzione di uno qualsiasi degli "Ufficiali di gara" qualora si ravvisi tale necessità per un più corretto andamento della competizione; il Rappresentante di Settore presente, in tale circostanza e per il tempo strettamente necessario a tali operazioni, deciderà se sospendere temporaneamente la gara o meno. Le eventuali sospensioni, per tali motivi, dovranno comunque avvenire prima o dopo una fase di gara e mai durante le fasi della gara stessa.
- 1.4.6 Una cauzione a garanzia dell'esatto adempimento di quanto incombe agli organizzatori può essere richiesta agli stessi dal Delegato Regionale o dalla C.E. L'importo delle cauzioni, viene fissato per ogni prova nel corso della annuale Assemblea Nazionale del C.E. e sarà versato tramite apposito modulo alla Segreteria Centrale.
- 1.4.7 Nelle gare di Campionato regionale e nelle gare ammesse al Calendario Sportivo, il Delegato Regionale, ove è presente, resta sempre e comunque l'unico responsabile, nei confronti dei Soci, riguardo il regolare svolgimento sportivo delle competizioni.
- 1.4.8 È dovere del Delegato Regionale del settore (pista o fuoristrada) impedire lo svolgimento o la prosecuzione di qualsiasi competizione ufficiale regionale, qualora ritenga od accerti che non sussistano i presupposti di sicurezza, organizzativi, e/o sportivo, e/o disciplinari, indispensabili per il corretto svolgimento della stessa.
- 1.4.9 Non possono essere accettate a posteriori richieste di annullamento di competizioni ufficiali.
- 1.4.10 Qualora il Delegato Regionale ritiene che, nonostante evidenti carenze organizzative, sussistano ugualmente i presupposti a che la gara possa svolgersi in forma accettabile dovrà rendere nota la situazione e le sue considerazioni ed in unanime concordanza fare firmare una "dichiarazione di accettazione" a salvaguardia di eventuali successivi reclami. In caso di non "unanimità" il Delegato regionale potrà tenere conto del parere della maggioranza. Qualunque sia la decisione presa, resta comunque ferma la "responsabilità" dell'incaricato regionale dell'attività sul fatto che le deroghe "accettate" non influiscano assolutamente sull'aspetto sportivo della competizione.
- 1.4.11 All'interno della pista non saranno tollerate ingiurie, bestemmie, offese od illazioni provocatorie con disturbo al normale svolgimento della manifestazione, tanto meno sul palco di guida o durante la gara. Chi causerà disturbo verrà immediatamente escluso dalla competizione e, se necessario, anche allontanato dalla struttura. A seguito di relativo verbale redatto dal Direttore di Gara, o dal Delegato Regionale, la Commissione Sportiva prenderà adeguati provvedimenti.
- 1.5 CARATTERISTICHE DELLA PISTA (IMPIANTO)**
- 1.5.1 I requisiti, di seguito riportati nel presente capitolo, non sono vincolanti per lo svolgimento delle competizioni; è facoltà e responsabilità degli Organi Regionali o Nazionali di competenza il poter derogare da quanto appresso riportato.
- 1.6 REQUISITI TECNICI**

- 1.6.1 La superficie della pista deve essere di asfalto non lucido o ruvido con giunture levigate se esistenti.
- 1.6.2 La larghezza della pista entro le strisce di delimitazione deve essere minimo 3 m. e massimo 6 m..
- 1.6.3 Le strisce di contorno (bianche o gialle) devono essere larghe 8-10 cm. e poste all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm..
- 1.6.4 La lunghezza consigliata per la pista è da un minimo di metri 240 ad un max di 320 metri.
- 1.6.5 Il punto più distante della pista da un qualsiasi punto del pilotaggio non deve superare i 60 metri.
- 1.6.6 Non devono esserci ostacoli alla visibilità dal palco di pilotaggio ad ogni parte della pista.
- 1.6.7 Una linea tratteggiata può essere al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità.
- 1.6.8 La zona di "rifornimento/box" deve essere chiaramente separata dalla corsia di "scorrimento" e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di pilotaggio.
- 1.6.9 L'ingresso e l'uscita della zona di "rifornimento" dai box, dovrebbero essere ubicati in una parte "lenta" della pista.
- 1.6.10 Il progetto della pista deve prevedere sia curve a destra che a sinistra ed avere un rettilineo lungo non meno di 45 mt..
- 1.6.11 Solide barriere di protezione per il pubblico devono essere previste per fermare gli automodelli che, sfuggiti al controllo, escano dal circuito.
- 1.6.12 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire all'automodello di tagliare una curva e/o invadere altra parte del tracciato.
- 1.6.13 I cordoli devono essere posizionati generalmente nelle curve, lato interno, ed essere in cemento o in materiale analogo, purché fissati solidamente al terreno; devono inoltre avere una forma arrotondata che comunque impedisca agli automodelli di "volare" oltre le barriere che proteggono il pubblico.
- 1.6.14 Possono essere usati altri tipi di barriere interne tipo "coni" la cui altezza comunque non deve superare i 5 cm..
- 1.6.15 Le barriere devono distare almeno 20 cm. dalle strisce di contorno della pista.
- 1.6.16 Le barriere devono inoltre facilitare il più possibile il rientro in pista dell'automodello eventualmente fuoriuscito limitando al massimo l'intervento del "raccolgitore".
- 1.6.17 Il terreno adiacente alla pista, nonché interno alla pista stessa, deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o con altro materiale ugualmente idoneo (es. cemento); tale materiale deve facilitare il più possibile il rientro in pista degli automodelli fuoriusciti, limitando al massimo l'intervento dei "Raccoglitori".
- 1.6.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un "Raccoglitore" ogni 30 mt. lineari di sviluppo della pista.
- 1.6.19 Il posizionamento dei "Raccoglitori", deve essere comunque fatto in modo tale che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 1.6.20 Qualora la postazione del "Raccoglitore" sia situata in una posizione ritenuta pericolosa, si dovrà provvedere alla sua protezione attraverso appositi dispositivi (es. muretto, pneumatici auto a terra etc.).
- 1.6.21 La linea di partenza deve essere dipinta attraverso la pista preferibilmente davanti al box di cronometraggio, tenendo conto che gli eventuali meccanici, che portano i modelli alla partenza, non devono ostacolare la visibilità degli automodelli agli Operatori del sistema di rilevamento giri/tempo.
- 1.6.22 La linea di partenza deve distare almeno 10 metri dalla prima curva.
- 1.6.23 Per la partenza delle fasi finali, le griglia deve essere di tipo "Le Mans"; le 10 caselle numerate dovranno essere disegnate sulla pista con una angolazione di 20°/45° e distare fra loro da un minimo di 2 mt. ad un massimo di 4 mt.; le caselle dovranno essere larghe ciascuna 30/40 cm. e lunghe 70/100 cm..(vedi in appendice)
- 1.6.24 Il sistema di cronometraggio deve consentire di avere i risultati al 100° di secondo come dato dal sistema AMB
- 1.7 REQUISITI INFRASTRUTTURALI**
- 1.7.1 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 mt. dai boxes.
- 1.7.2 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 mt. dai boxes.
- 1.7.3 Adeguate barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei boxes affinché sia protetto da un'eventuale automodello sfuggito al controllo.
- 1.7.4 Alberghi e campeggi, ad un ragionevole prezzo, devono essere disponibili in quantità sufficiente ad una distanza che non richieda più di venti minuti di percorrenza.
- 1.7.5 Il campeggio è preferibile al lato della pista.
- 1.7.6 Posto ristoro e servizi igienici devono essere disponibili sia per il pubblico che per i concorrenti.
- 1.7.7 Presso la zona boxes deve essere disponibile energia elettrica 220 V.a.c..
- 1.7.8 I boxes devono avere posto per almeno 120 concorrenti.
- 1.7.9 Il palco di pilotaggio deve avere posto per almeno 10 concorrenti, con un minimo di 80 cm. a disposizione di ognuno.
- 1.7.10 L'altezza del palco di pilotaggio (con idonea "messa a terra") deve essere compresa fra i 2 e 3, 5 mt. da terra, mentre la larghezza deve essere minimo di 1,25 mt..
- 1.7.11 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 mt. È consigliabile la possibilità di accesso per disabili.
- 1.7.12 Il palco di pilotaggio deve essere dotato di un parapetto solido ed essere protetto dal maltempo.
- 1.7.13 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.

- 1.7.14 La distanza del parapetto del palco di pilotaggio alla parte più vicina della pista deve essere fra i 2 metri e i 4 metri.
- 1.7.15 Il luogo ove saranno posti i trasmettitori deve essere vicino al palco di pilotaggio (preferibilmente il medesimo) ed essere protetto dal maltempo.
- 1.7.16 La zona di cronometraggio, situata in una parte "lenta" del circuito, deve avere una buona visibilità di ogni parte della pista.
- 1.7.17 Il numero di gara del modello che transita davanti al box di cronometraggio deve rimanere visibile per i cronometristi per almeno due secondi di tempo.
- 1.7.18 Il box di cronometraggio deve avere lo spazio per almeno 5 Ufficiali di gara con un minimo di 80 cm. per ognuno.
- 1.7.19 Il box di cronometraggio deve essere protetto dal maltempo e dalla pioggia, inoltre non deve consentire la penetrazione di "polvere", "detriti delle gomme" etc., etc..
- 1.7.20 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.
- 1.7.21 La tabella frequenze deve essere disponibile durante i giorni di prova e deve essere posizionata preferibilmente vicino al palco di pilotaggio.

1.8 REQUISITI PER LA SICUREZZA

- 1.8.1 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 rispettando le normative degli Enti Locali preposti.
- 1.8.2 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.
- 1.8.3 Adeguate barriere di protezione per il pubblico devono essere previste per fermare gli automodelli che, sfuggiti al controllo, escano dal circuito
- 1.8.4 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 1.8.5 Quando vengano previsti dei "cordoli" all' interno delle curve od altre "barriere" per delimitare il tracciato, la loro forma deve essere tale che il modello, superandoli in velocità, non si catapulti fuori dell'area della pista.
- 1.8.6 Durante l'ispezione tecnica dei modelli occorre verificare che i paraurti degli automodelli, come pure tutte le altre parti sporgenti dei modelli, non abbiano margini taglienti; sono infatti queste le cause dei più seri incidenti sulle piste.
- 1.8.7 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulle piste.
- 1.8.8 Un addetto al "pronto soccorso" dovrebbe essere indispensabile durante ogni competizione che prevede anche il pubblico.
- 1.8.9 Estintori ed adeguate attrezzature antincendio debbono essere disponibili nei punti più a rischio, (es. box), e nelle opportune quantità, (vedi norme legislative locali in vigore).
- 1.8.10 Polizia ed Autoambulanza devono avere facile accesso nella zona della pista.
- 1.8.11 Tutte le attrezzature quali Palco Piloti, Bar, Servizi igienici, parcheggi, aree per il pubblico, recinzioni etc. etc. debbono rispondere alle esigenze legislative del luogo.
- 1.8.12 Apposita polizza Assicurativa, ad integrazione della polizza di base, può essere richiesta direttamente ai Comitati UISP della propria Provincia oppure a www.uisp.it e-mail serviziaisoci@uisp.it

1.9 PROVE LIBERE PER GARE UFFICIALI REGIONALI

- 1.9.1 Per le prove di Campionato Regionale l'Organizzatore ha l'obbligo di fare effettuare GRATUITAMENTE prove libere e/o controllate per tutta la giornata precedente la gara, ai soli iscritti alla gara in regola con la tassa di iscrizione.
- 1.9.2 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 del giorno precedente la gara stessa.
- 1.9.3 Il giorno della gara, da parte del Direttore di Gara, possono essere concesse "prove libere" sino all'inizio delle operazioni di ritiro trasmettitori e dopo la premiazione delle fasi finali.
- 1.9.4 Durante la giornata di gara, compreso l'intervallo eventuale per il pranzo, non sono ammesse prove.
- 1.9.5 Viene data comunque facoltà al Responsabile regionale dell'attività e/o Direttore di Gara di derogare al disposto di cui sopra (1.9.4), purché sussistano valide motivazioni da riportare per iscritto sul modulo di omologazione della gara stessa.
- 1.9.6 Durante le prove libere, tra i Piloti aventi lo stesso valore di frequenza, dovrà essere concordato tra questi una equa ripartizione del tempo a disposizione; in caso di "contrasto" ove non si giungesse ad un accordo, sarà compito dell'Organizzatore coordinare tale esigenza.

1.10 PROVE LIBERE PER GARE UFFICIALI NAZIONALI

- 1.10.1 Per le gare Nazionali l'Organizzatore ha l'obbligo, di mettere a disposizione dei Concorrenti regolarmente iscritti alla gara e che abbiano adempiuto al pagamento della tassa d'iscrizione, l'impianto per l'intera settimana precedente la gara. E' consentito che le prove libere siano a pagamento sino al giovedì antecedente la gara e gratuite dal venerdì prima della gara.
- 1.10.2 Durante tutto il periodo delle prove dovrà essere messo a disposizione dei Concorrenti un tabellone frequenze ove si possa rilevare i valori delle frequenze in uso.

- 1.10.3 Al fine di verificare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico di rilevazione dei passaggi degli automodelli "AMB" o similare, è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio "ufficiale" della gara, disponga l'effettuazione di un controllo dell'intero sistema "AMB" o similare.
- 1.10.4 Il giorno della gara, da parte della Direzione Gara, dovranno essere concesse prove libere fino a 30 minuti prima della partenza mentre dopo la cerimonia di premiazione solo se consentito dagli Organizzatori.
- 1.10.5 Non sono ammesse prove durante l'intervallo del pranzo, ed i motori non possono essere messi in moto.
- 1.10.6 Eventuali deroghe a quanto sopra (1.10.4 e 1.10.5) potranno essere concesse solo dal Direttore di gara per esigenze particolari previo consenso degli Organizzatori.
- 1.10.7 Prima della partenza delle fasi finali, è consentito fare effettuare alcuni giri supplementari ai concorrenti al fine di verificare la compatibilità delle frequenze e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 1.10.8 Nelle gare di pista ai quattro Piloti "finalisti diretti", dove previsto, dovranno essere concessi 10 minuti di prova dopo i quarti di finale e prima che inizino le semifinali.
- 1.11 ACCESSO AL CAMPO DI GARA**
- 1.11.1 Per ragioni assicurative e disciplinari, non può essere consentito l'accesso alla pista e/o all'interno di circuiti a persone che non siano regolarmente iscritte al Settore per l'anno in corso.
- 1.11.2 L'accesso alla pista è riservato esclusivamente ai Signori Piloti e Meccanici partecipanti, e regolarmente iscritti, alla gara interessata.
- 1.11.3 Ad ogni Socio-Pilota, è consentito fare accedere nel circuito i Meccanici mentre ai Familiari, se l'Organizzatore lo permette, è concesso soffermarsi ai box. Durante le batterie di qualificazione ogni Pilota può essere assistito da un solo Meccanico nella apposita zona sottostante il palco di guida, mentre nelle fasi finali sono consentiti 2 meccanici per ogni Pilota.
- 1.11.4 E' data facoltà all'Organizzatore, in accordo con la Commissione di Settore competente, ed in considerazione delle caratteristiche strutturali e/o organizzative della pista, derogare da quanto sopra (vedi paragrafo 1.11.3) limitando eventualmente ad un Meccanico per ogni Pilota, oppure consentendo ad eventuali accompagnatori oltre ai Meccanici l'accesso sul circuito.
- 1.11.5 Nel caso venga concesso l'ingresso in pista anche ad eventuali Accompagnatori e/o Invitati, per motivi assicurativi, dovrà essere cura dell'Organizzatore prevedere per loro aree riservate e protette, che non interferiscano minimamente con l'impianto di gara ufficiale.
- 1.11.6 E' comunque esclusiva responsabilità dello Organizzatore il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.
- 1.11.7 E' assoluto obbligo, che TUTTI gli "Ufficiali di gara", siano regolarmente iscritti al Settore per l'anno in corso.
- 1.12 DIREZIONE DI GARA**
- 1.12.1 Tutte le gare, di qualsiasi tipo, dovranno essere sotto il controllo diretto del Delegato Regionale, competente per territorio.
- 1.12.2 Il Delegato Regionale può comunque delegare, per iscritto e solo per causa di forza maggiore, un altro Socio del Settore, a svolgere le sue funzioni,
- 1.12.2 E' comunque il Delegato Regionale che risponde in toto della persona che delega.
- 1.12.4 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.
- 1.12.5 Il Direttore di Gara deve essere a perfetta conoscenza dei Regolamenti (Sportivo e Disciplinare) ed essere in grado di applicare immediatamente le relative sanzioni in maniera giusta ed equa.
- 1.12.6 Qualora durante una fase di gara si manifesti un evento per il quale il Direttore di Gara non è sicuro del provvedimento da prendere, è preferibile che si astenga piuttosto che emetta un verdetto dubbio poi da ritrattare. Per tali casi è consigliabile che il D. G. consulti il presente Regolamento, sospendendo se necessario la gara per il tempo strettamente occorrente.
- 1.12.7 Il Direttore di Gara, se lo ritiene necessario, prima di emettere un giudizio può consultarsi con gli altri Ufficiali di Gara o sentire in merito la versione dei diretti interessati. Resta ferma comunque la completa responsabilità del Direttore di Gara, sulla conformità della sanzione emessa a quanto previsto dai vigenti Regolamenti.
- 1.12.8 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.
- 1.12.9 Il Direttore di Gara può sospendere una prova mentre i modelli sono ancora in gara solo in caso di:
- a) maltempo che rende la pista impraticabile;
 - b) guasto al sistema di cronometraggio che impedisce il regolare rilevamento automatico dei giri e/o dei tempi di qualsiasi concorrente;
 - c) eventi particolari il cui manifestarsi avrebbe o ha diretto riflesso con la gara e/o con la sicurezza dei Concorrenti o delle altre Persone presenti in pista;
 - d) malore di un addetto al cronometraggio.
- 1.12.10 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".

- 1.12.11 E' compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive relative alle infrazioni al presente Regolamento Sportivo e Disciplinare.
- 1.12.12 In caso di manifesta incapacità del Direttore di Gara di condurre la competizione è compito del Delegato Regionale rilevarlo immediatamente dall'incarico e assumere in prima persona la Direzione gara.
- 1.12.13 I Delegati Regionali, restano sempre gli unici responsabili nei confronti del Settore.
- 1.12.14 Nelle gare ufficiali, ove sia presente un Componente della Commissione di Settore, la Direzione di Gara dovrà essere affidata a questi, ferma restando la facoltà di questi di poter delegare altra persona. In tali casi il Componente la Direzione di gara avrà la responsabilità della sola conduzione sportiva della gara, mentre restano responsabilità del Delegato Regionale del settore tutti gli altri aspetti relativi alla manifestazione.
- 1.12.15 E' facoltà comunque dei Componenti la Commissione di Settore, richiamare a sé la responsabilità dell'intera competizione.
- 1.13 ISPEZIONE TECNICA PUNZONATURA**
- 1.13.1 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.
- 1.13.2 L'ispezione tecnica deve essere effettuata prima della partenza della prima prova della prima batteria.
- 1.13.3 L'ispezione tecnica comprende anche la conferma da parte del concorrente del valore della frequenza dichiarata all'atto dell'iscrizione.
- 1.13.4 Se durante l'ispezione tecnica 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.
- 1.13.5 Solo gli automodelli che hanno superato l'ispezione tecnica possono partecipare alla gara.
- 1.13.6 Per ogni Concorrente la gara comincia ufficialmente dal momento che il suo automodello ha superato l'ispezione tecnica.
- 1.13.7 Il superamento dell'ispezione tecnica è ufficializzato con la punzonatura dell'automodello.
- 1.13.8 La punzonatura deve essere effettuata sul telaio del modello (parte posteriore per modelli con telaio in due pezzi), riportando con apposito "strumento" numero batteria e numero di gara e/o numero d'iscrizione alla gara del Concorrente e/o altro sistema con la sigla del Direttore di gara o di un suo incaricato.
- 1.13.9 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.
- 1.13.10 La Direzione di Gara potrà effettuare controlli volanti sui modelli in qualsiasi momento della gara (prima o dopo ciascuna fase), controllando quello che ritiene opportuno al momento.
- a) nelle gare ufficiali Nazionali., al termine di ogni fase tutti i modelli possono essere controllati: peso, scarico, carrozzeria, spoiler, punzonatura, percentuale nitrometano e capacità serbatoio; nelle gare ufficiali Regionali, tali controlli sono facoltativi su esplicito consenso del Delegato Regionale.
- b) al termine della "Finale" gli automodelli finalisti, anche quelli ritirati, dovranno essere consegnati immediatamente al Direttore di Gara per le verifiche e saranno trattenuti dallo stesso per i dieci minuti a disposizione per eventuali reclami. I primi tre modelli classificati potranno essere controllati d'ufficio.
- 1.13.11 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare di Campionato regionale è facoltativa, fermo restando che non potranno prendere il via gli automodelli non conformi al Regolamento Sportivo Nazionale vigente; qualora nelle prove di Camp. Reg. venga deciso di non effettuare la punzonatura è responsabilità di ogni singolo Concorrente verificare che il proprio automodello all'inizio di ogni fase di gara sia sempre conforme a quanto previsto dal Regolamento Sportivo Nazionale vigente.
- 1.13.12 Nelle gare "Titolate" ufficiali nazionali l'ispezione tecnica e la punzonatura sono sempre obbligatorie.
- 1.13.13 Al termine di ogni prova è obbligo di ogni pilota e/o meccanico fare attenzione ad eventuali richieste del Direttore di Gara di presentare il modello per un controllo prima di accedere ai boxes.
- 1.13.14 Se un Concorrente, che ha punzonato, inizialmente il proprio automodello senza l'alettone posteriore, volesse successivamente reinserirlo sul modello deve darne immediata notizia al Direttore di Gara e dovrà ripresentare il modello completo di alettone alla verifica tecnica.
- 1.13.15 Nelle gare ove non è prevista la punzonatura è compito del pilota notificare al Direttore di Gara l'eventuale assenza dell'alettone dal modello come pure l'eventuale reinserimento; in caso contrario il Direttore di Gara riterrà valida la configurazione del modello che verrà presentato alla partenza della prima prova di qualificazione.
- 1.13.16 Il Direttore di Gara dovrà prendere nota di quei modelli che sono stati punzonati senza l'alettone posteriore.
- 1.13.17 Se un Concorrente punziona il proprio modello completo di alettone posteriore può successivamente toglierlo e prendere comunque il "Via"; l'alettone non può essere tolto durante una fase di gara.
- 1.14 TRASMETTITORI E LORO RITIRO**
- 1.14.1 Nelle gare sono ammesse solo radio proporzionali, multi canali e con quarzi intercambiabili.

- 1.14.2 E' compito dell'Organizzatore durante le gare 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.
- 1.14.3 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.
- 1.14.4 Durante lo svolgimento di qualsiasi fase di gara nessun trasmettitore, estraneo alla fase in corso, deve essere in "pista", l'inadempiente dovrà essere squalificato.
- 1.14.5 I Concorrenti, hanno l'obbligo di consegnare il proprio Tx. al Responsabile radio "spento".
- 1.14.6 Dopo la chiamata in pista il concorrente può ritirare il trasmettitore che dovrà essere sollecitamente riconsegnato una volta terminata la prova.
- 1.14.7 I Concorrenti hanno l'obbligo di ritirare e consegnare il "transponder" nei tempi e modo stabiliti dalla Direzione Gara, l'inosservanza sarà punita con l'ammonizione del Concorrente.
- 1.14.8 Durante qualsiasi fase di gara nessun tx. e per nessun motivo può essere ritirato ad eccezione di quelli dei piloti interessati a quella fase di gara.
- 1.14.9 Se un Pilota durante una fase di gara scende dal palco di pilotaggio con il trasmettitore in mano viene considerato "Ritirato" per quella fase di gara ed inserito nella relativa classifica con il risultato conseguito sino al momento del "Ritiro".
- 1.14.10 E' assolutamente vietato, per ragioni di sicurezza, scendere dal palco e girare tra i box, con l'antenna del trasmettitore "alzata".
- 1.14.11 Il Pilota considerato "ritirato" perchè sceso dal palco di pilotaggio con il tx. in mano può rimanere ai boxes con il proprio trasmettitore sino al termine della prova nel corso della quale si è "ritirato"; al termine di detta prova dovrà riconsegnare il tx. all'Addetto radio come tutti gli altri Concorrenti della fase di gara in oggetto.

1.15 FREQUENZE INTERFERENZE CAMBIO FREQUENZE

- 1.15.1 Ogni Concorrente è il solo e diretto responsabile della legalità d'uso della frequenza del proprio trasmettitore; ai Concorrenti viene raccomandata l'adozione dello stesso quarzo durante l'intera stagione di gare; ogni Concorrente ha l'obbligo di disporre di quarzo/quarzi di riserva per differenti valori di frequenze.
- 1.15.2 I Concorrenti hanno l'obbligo all'atto dell'iscrizione di dichiarare la frequenza del proprio apparato tx. e dell'eventuale quarzo di riserva e di confermarla il giorno della gara in occasione della punzonatura (ove prevista); è obbligo del Concorrente verificare, prima dell'inizio di ogni qualsiasi fase di gara, l'esattezza del valore della frequenza (trascritta o comunicata per altoparlante).
- 1.15.3 Qualora ad un Concorrente viene richiesto dalla Direzione Corsa di cambiare frequenza, deve avere a disposizione almeno 10 minuti di tempo per tale operazione.
- 1.15.4 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.
- 1.15.5 E' assolutamente vietato cambiare frequenza senza l'autorizzazione del Direttore di Gara.
- 1.15.6 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 ad un minuto prima del "via" alla specifica fase di gara, oltre tale termine non verranno concesse prove radio, chi la richiede, se non individuabile la causa, dovrà partire dall'ultima posizione.
- 1.15.7 La richiesta di prova radio può essere effettuata 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.
- 1.15.8 Per le fasi finali è facoltativa la prova radio; nel caso di disturbi radio (interferenze) qualora non si riesca ad individuare chiaramente l'apparecchiatura che li determina, i Concorrenti che hanno disturbi radio possono cambiare i quarzi o le batterie di alimentazione, sempre entro un tempo massimo di 10 (dieci) minuti primi; qualora l'interferenza permanga anche dopo tale operazione, il/i Concorrente/i soggetti all' interferenza verranno esclusi da quella fase di gara.
- 1.15.9 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.
- 1.15.10 Nelle fasi finali, i Concorrenti meno veloci nelle qualificazioni in caso di uguali frequenze o frequenze eccessivamente vicine con altri concorrenti risultati più veloci, per poter prendere il "via" nella fase interessata, sono obbligati a cambiare il quarzo, informando entro 5 minuti dalla "comunicazione scritta o via microfonica" la Direzione Gara scegliendone uno non impiegato da nessun altro Concorrente presente nella sua specifica fase di gara; nel caso che anche il quarzo/i di riserva fosse già utilizzato da un altro Pilota concorrente e non sia in possesso quindi di uno idoneo, il Concorrente obbligato al cambio del quarzo non potrà prendere il "Via".

1.16 NUMERI DI GARA , ASSEGNAZIONI

- 1.16.1 Tutti i modelli devono portare su almeno due lati della carrozzeria (preferibilmente tre) il numero di gara loro assegnato.
- 1.16.2 L'altezza dei numeri di gara, devono essere di almeno 40 mm. con spessore 8/10 mm. e dovranno essere di colore nettamente contrastante con il fondo sul quale sono applicati o stampati, eventuali scritte pubblicitarie dovranno essere distanziate dai numeri di gara di almeno 5 mm. e comunque devono lasciare inalterata la leggibilità dei numeri stessi dalla distanza intercorrente fra il box di cronometraggio e la linea di arrivo dei modelli.
- 1.16.3 Solo il Direttore di Gara potrà far derogare da quanto sopra (3.16.1 e 3.16.2); nelle gare ufficiali, non possono prendere il via modelli che non abbiano su almeno due lati della carrozzeria il numero di gara, indipendentemente dal tipo di cronometraggio che viene effettuato; al Concorrente che omette, per qualsiasi motivo, di collocare il "transponder" sul proprio modello non verranno rilevati i giri e tempo.
- 1.16.4 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dall'Organizzatore sulla base della formazione delle batterie.
- 1.16.5 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.
- 1.16.6 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.
- 1.17 PROCEDURE DI PARTENZA**
- 1.17.1 Per lo meno tre minuti primi, devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 1.17.2 Almeno due minuti primi devono essere concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.
- 1.17.3 Un segnale udibile deve essere dato quando manca un minuto primo e quando mancano 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).
- 1.17.4 Da 30 secondi a 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.
- 1.17.5 Se un modello quando mancano 3 secondi al via 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 anticipata.
- 1.17.6 Gli ultimi 10 secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" deve esporre la bandiera; non può essere richiesta la sospensione momentanea della partenza una volta iniziato il conto alla rovescia degli ultimi 10 secondi.
- 1.17.7 A 5 secondi dal via lo "starter" deve iniziare ad abbassare la bandiera e a "meno 3 secondi" al via la bandiera dovrà toccare terra.
- 1.17.8 Appena la bandiera tocca terra il meccanico deve abbandonare immediatamente il modello e portarsi oltre la linea disegnata 1 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.
- 1.17.9 Dal "meno 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.
- 1.17.10 Il via deve essere dato da 0 a 5 secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 1.17.11 Qualora per qualsiasi motivo non può essere dato il via dopo che è avvenuto l'allineamento (es. problemi di cronometraggio ecc.), lo "starter" può sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla quando tutto è "a posto", ripartendo con il conto alla rovescia del tempo da "meno 30 secondi al via".
- 1.17.12 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 ha toccato terra a quando viene dato il segnale di via.
- 1.17.13 Viene considerata partenza irregolare quando il meccanico, una volta che la bandiera ha toccato terra, non si porti immediatamente oltre la linea disegnata 1 mt. dietro la griglia di partenza.
- 1.17.14 Per le prove di qualificazione, ove non si dispone del sistema automatico di partenza del "tipo E.F.R.A.", la griglia di partenza è quella riportata di traverso sulla pista, mentre per le fasi finali la griglia di partenza è quella tipo "Le Mans" (vedi paragrafo 3.6.23 e 3.6.24).
- 1.17.15 E' responsabilità di ogni concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara e alle comunicazioni della Direzione di Gara; non può essere esaminato alcun tipo di reclamo da parte di concorrenti che non prendono il "via" in una fase di gara o prendono il "via" in ritardo perché temporaneamente assenti o perché non hanno udito le comunicazioni annunciate per altoparlante o perché distratti.
- 1.17.16 Nelle gare Nazionali , la partenza delle batterie di qualificazione verrà effettuata nel seguente modo:
a. quando mancano 30 secondi alla partenza, i modelli vengono richiamati ai boxes e/o sulla griglia di partenza;

b. allo scadere dei 30 secondi viene attivato il sistema di cronometraggio e contemporaneamente viene dato il segnale di "via al tempo";

c. 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"; altrimenti 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" (vedi in appendice).

1.17.17 Almeno 5 minuti di intervallo devono essere dati tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda.

1.17.18 Le partenze anticipate, ove non regolamentato in modo diverso, vengono penalizzate di un giro.

1.17.19 Le partenze irregolari, ove non previsto in modo diverso, vengono penalizzate con 10 secondi di penalizzazione, da aggiungere al tempo totale.

1.18 INTERVENTI TECNICI RIMESSA IN PISTA MODELLI

1.18.1 Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore, dovrà essere effettuato nella zona box.

1.18.2 Gli interventi tecnici e/o rifornimenti non possono assolutamente essere effettuati sulla pista o sulla corsia di scorrimento; il meccanico può "invadere" la corsia di scorrimento solo per il tempo strettamente necessario al prelevamento del modello.

1.18.3 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.

1.18.4 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 all'interno della zona boxes non può riprendere la corsa.

1.18.5 All'uscita dai boxes il modello deve sempre dare la precedenza ai modelli già in pista che eventualmente sorraggiungono l'inosservanza è punita con un giro di penalizzazione.

1.18.6 Qualora, un modello fuoriesce dalla pista e non ha bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista dallo esatto punto dove è fuoriuscito.

1.18.7 La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio.

1.18.8 Nel caso di rimessa in pista per uscita di strada, i modelli in pista hanno priorità assoluta di passaggio; è obbligo quindi accertarsi che non sorraggiungano modelli prima di rimettere in pista il modello uscito di strada.

1.18.9 Se per qualsiasi causa un automodello non può continuare la gara e pertanto si "ritira" è concesso al Pilota di abbandonare il posto di pilotaggio purché questa azione non disturbi minimamente gli altri Concorrenti (urtandoli o coprendoli la visuale) ed i modelli in pista.

1.19 RIDUZIONE FASI GARA, PIOGGIA, SOSPENSIONE GARA

1.19.1 Le gare si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica semprechè, ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara, vi siano i presupposti di sicurezza.

1.19.2 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.

1.19.3 La riduzione della fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno di 5 minuti primi superiore alla durata di una prova di qualificazione.

1.19.4 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.

1.19.5 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.

1.19.6 Per nessun motivo, salvo quelli previsti al precedente paragrafo 3.12.9, una gara può essere interrotta mentre è in corso una prova di qualificazione; nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova dovrà essere ripetuta.

1.19.7 Nel caso che la gara debba essere interrotta definitivamente senza che le fasi finali abbiano preso il via, la classifica finale potrà essere redatta sulla base dei soli risultati delle prove di qualificazione purché ne siano state svolte almeno due per ogni batteria; in caso contrario la gara dovrà essere completamente annullata. Solo ed esclusivamente per l'attività "Fuoristrada" qualora per cause di forza maggiore una gara debba essere interrotta definitivamente dopo che siano state completamente svolte le fasi

"semifinali", la classifica sarà stilata sulla base dei risultati ottenuti fino alle fasi "semifinali" comprese e saranno assegnati i punteggi di cui all'art. 3.24.3.

- 1.19.8 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 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 verrà redatta sulla base dei risultati delle prove di qualificazione senza tenere conto delle fasi finali già svolte;
 - b) se sono trascorsi più di 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 valgono risultati delle prove di qualificazione senza tenere conto di eventuali fasi finali già disputate;
 - 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.
- 1.19.9 Se i casi di cui al paragrafo 3.19.8 para "B" e "C" avvengono nel corso di una delle due semifinali, l'accesso alla finale sarà per i primi tre classificati di ogni semifinale e non per i primi due più i due migliori risultati dei restanti piloti.
- 1.19.10 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".
- 1.19.11 Nei casi dubbi il Direttore di Gara si consulterà con la C. S. e deciderà insindacabilmente sullo stato della pista.
- 1.19.12 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.
- 1.19.13 Quando, tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 1.19.14 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.
- 1.19.15 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".
- 1.19.16 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.
- 1.19.17 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 10 minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il pilota dovrà specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio".
- 1.19.18 Qualora la "sospensione della partenza" venga richiesta per problemi "radio" la pista viene considerata "chiusa" per tutto il periodo della sospensione; qualora invece la "sospensione della partenza" venga richiesta per motivi "meccanici" la pista rimane aperta per i soli partecipanti alla specifica fase di gara.
- 1.19.19 La richiesta di "sospensione della partenza" può essere richiesta una sola volta e da un solo concorrente per ogni semifinale e finale.
- 1.19.20 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere inoltrata prima che venga chiamato l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di tale tipo.
- 1.20 CRONOMETRAGGIO**
- 1.20.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare lo esatto numero di giri percorsi dal modello nel tempo previsto di durata della prova.
- 1.20.2 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.
- 1.20.3 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.
- 1.20.4 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.
- 1.20.5 Gli automodelli che sono passati sul traguardo prima del segnale di "stop" dovranno completare il giro entro un minuto primo dal segnale stesso; caso contrario sarà ritenuto valido per la classifica il "passaggio" precedente.
- 1.20.6 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che vengono spinti a mano oltre la linea del traguardo.
- 1.20.7 Il servizio di cronometraggio giri/tempo, in tutte le competizioni ufficiali, dovrà essere svolto con sistemi automatici di rilevamento dei passaggi degli automodelli con un precisione al decimo di secondo.
- 1.20.8 Lo svolgimento del servizio di cronometraggio automatico nelle competizioni ufficiali dovrà essere il seguente:

a - nelle competizioni "titolate" ove la Direzione di Gara è riservata alla Commissione di Settore, il servizio di cronometraggio principale verrà gestita dalla stessa secondo le indicazioni che saranno date ad inizio di ogni anno sportivo.

b - nelle gare di Campionato Regionale il cronometraggio, deve essere effettuato ESCLUSIVAMENTE con un sistema automatico di rilevamento tempo come sopra descritto; entro 5 giorni dalla data di effettuazione della gara i risultati su supporto cartaceo e su Floppy Disk o a ½ Internet, pena l'invalidazione, devono essere inviati alla Commissione di Settore.

1.21 RISULTATI

- 1.21.1 Al termine di ogni prova è fatto obbligo fornire a tutti i concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile: esponendo i risultati su appositi tabelloni.
- 1.21.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 1.21.3 E' compito del responsabile del cronometraggio verificare la esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 1.21.4 In via di principio non possono essere presentati reclami contro il responso dei cronometristi.
- 1.21.5 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.
- 1.21.6 La verifica del cronologico verrà effettuata direttamente dal Responsabile cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzato richiesta.
- 1.21.7 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").
- 1.21.8 La verifica del cronologico dovrà essere effettuata il più presto possibile e compatibilmente con le esigenze della gara; la gara in tale circostanza non dovrà subire ritardi e/o sospensioni a meno che la verifica richiesta non sia direttamente connessa con la composizione della fase finale che deve prendere il "via".
- 1.21.9 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").
- 1.21.10 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.
- 1.21.11 Tutti i risultati che verranno esposti, sono da considerare "ufficiosi", gli stessi diventano risultati "ufficiali" dopo che sono trascorsi 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.
- 1.21.12 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.
- 1.21.13 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 1.21.14 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".
- 1.21.15 Nel caso siano state richieste "verifiche" l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.
- 1.21.16 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.
- 1.21.17 E' fatto assoluto divieto ai Delegati Regionali diffondere copie di qualsiasi cronologico della gara o far "circolare" l'originale senza preventiva autorizzazione scritta della Commissione di Settore.
- 1.21.18 I cronologici di una competizione, una volta agli atti, restano a disposizione della sola Commissione di Settore.
- 1.21.19 E' compito del Delegato Regionale verificare che l'eventuale trascrizione dei risultati delle gare sulle relative schede di omologazione avvenga in maniera corretta e conforme ai dati rilevabili dalla corretta lettura del cronologico ufficiale.

1.22 PROTESTE

- 1.22.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 1.22.2 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).
- 1.22.3 I reclami debbono essere presentati per scritto al Direttore di Gara entro 10 minuti dall'evento contro il quale si intende reclamare.

- 1.22.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dalla tassa di € xxxxx.
- 1.22.5 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.
- 1.22.6 Se il reclamo viene accettato al Concorrente che lo ha presentato verrà immediatamente restituito l'importo della tassa di € xxxx versato a corredo dello stesso.
- 1.22.7 Se il reclamo viene respinto la somma verrà incamerata dalla Commissione di Settore ed inviata alla Segreteria Centrale tramite apposito modulo.
- 1.22.8 Il Direttore di Gara, dovrà inviare alla Commissione di Settore, entro 10 gg. i reclami presentati e le cauzioni incamerate.
- 1.22.9 I reclami presentati e gli importi incamerati dovranno essere allegati alla scheda di omologazione riportandone cenno ove indicato.
- 1.22.10 Le decisioni prese dalla Direzione di Gara in merito ai reclami presentati sono inappellabili.
- 1.22.11 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.
- 1.22.12 Il Concorrente al quale viene respinto il reclamo può comunque pretendere che la notifica gli venga effettuata per scritto e firmata dalla Direzione di Gara.
- 1.22.13 In 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 di Settore, inviando a questa 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.
- 1.23 CLASSIFICHE**
- 1.23.1 Le classifiche per la composizione delle fasi finali dovranno essere stilate sulla base del miglior risultato ottenuto da ogni singolo Concorrente nelle prove di qualificazione disputate.
- 1.23.2 La classifica finale della gara dovrà essere stilata nelle seguente maniera:
- a) i primi dieci 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 posto;
 - c) nel caso che due o più Concorrenti non prendano il via alla finale gli stessi verranno inseriti in classifica sulla base dei relativi risultati di qualificazione alla finale (cioè in base al loro numero di gara della finale), il loro posto in finale non potrà essere preso da altro concorrente, ma rimarrà il posto vuoto;
 - d) le posizioni dall'11° posto al 24° verranno 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) nel caso che un Concorrente non prenda il via in una semifinale sarà classificato al decimo posto nella semifinale;
 - f) nel caso che due o più Concorrenti non prendano 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.
- 1.23.3 In caso di parità di giri e identico tempo tra due o più Concorrenti dovrà essere tenuto presente il successivo miglior risultato ottenuto dai due o più Concorrenti.
- 1.23.4 Un Concorrente per entrare in classifica deve almeno avere percorso un giro completo di pista nelle fasi di qualificazione.
- 3.24 PUNTEGGIO**
- 1.24.1 Nelle gare ufficiali ove è prevista l'assegnazione di punteggio dovrà essere utilizzata la tabella punti stampata nell'appendice.
- 1.24.2 Nel caso che in una gara ufficiale, 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 e specificatamente fasi qualifica e classifica finale, debbono essere ridotti del 50% con arrotondamento per eccesso dei mezzi punti.
- 1.24.3 Per l'attività "Fuoristrada", qualora ricorra la situazione di cui al paragrafo 3.19.7, i punteggi (fasi qualifica e classifica finale) saranno ridotti del 10%.
- 1.25 PREMIAZIONI**
- 1.25.1 I vincitori di gare ufficiali, in via di principio, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 1.25.2 Le premiazioni sono a carico degli Organizzatori cui vanno le iscrizioni dell'evento.
- 1.25.3 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre sono consentiti premi in natura.
- 1.25.4 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 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.

- 1.25.5 Nelle gare ufficiali è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse che tengano conto dei risultati della gara.
- 1.25.6 Le premiazioni dei Concorrenti deve sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 1.25.7 Una volta effettuata la premiazione la gara è da considerarsi ufficialmente conclusa.
- 1.25.8 La premiazione può avvenire prima che venga autorizzato il ritiro dei trasmettitori ai concorrenti.
- 1.26 ASSICURAZIONI DENUNCIE SINISTRI**
- 1.26.1 Una Polizza di Assicurazione contro gli incidenti, per gli Impianti non affiliati alla UISP, è indispensabile per tutte le competizioni; questo indipendentemente dalla copertura assicurativa che ogni Socio dispone attraverso la Polizza sociale abbinata al tesseramento. Di tale Polizza Sociale ne deve essere portata a conoscenza la Compagnia Assicurativa presso la quale si rivolge l'Organizzatore per la copertura della competizione o del circuito, idem per il Socio in caso voglia stipulare una polizza integrativa a quella sociale.
- 1.26.2 In qualunque delle citate occasioni ci si rivolga ad una Compagnia di Assicurazione deve essere sempre ben chiaro e chiarito alla stessa che il Settore non è l'Organizzatore delle competizioni, ma l'Organismo Sportivo che coordina e promuove l'attività automodellistica UISP sul territorio Nazionale e pertanto nessun obbligo né responsabilità compete allo stesso in dipendenza delle competizioni, gare, concorsi e manifestazioni, per i non affiliati ad esso.
- 1.26.3 Nell'eventualità di ricorso alla copertura assicurativa nel caso di infortunio per incidente provocato dall'uso degli automodelli, fermi restando gli obblighi previsti per il contraente di una Polizza specifica per la competizione e/o il circuito o di una Polizza integrativa, il Socio, eventualmente responsabile dell'incidente ai termini della polizza sociale, ha l'obbligo della immediata denuncia alla Compagnia di Assicurazione indicata nella tessera sociale, con l'esatta descrizione della dinamica dell'incidente, l'indicazione delle conseguenze, il nome e domicilio dei danneggiati e dei testimoni, la data e il luogo del sinistro. La denuncia dovrà essere redatta in duplice copia di cui l'originale da rimettere per raccomandata alla Compagnia di Assicurazione e la copia da inviare alla Commissione di Settore per conoscenza.
- 1.26.4 Il Delegato Regionale o suo delegato, presente all'evento sportivo in cui si verifichi un incidente, determinante l'invio di denuncia da parte di un Socio, debbono relazionare l'accaduto attraverso relazione scritta da allegare al modello di omologazione della competizione interessata, o da inviare (la relazione) alla Commissione di Settore qualora detto modello di omologazione non sia previsto.
- 1.27 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI**
- 1.27.1 Nelle gare Nazionali e nelle gare regionali, il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti.
- 1.27.2 I Concorrenti al termine della propria prova dovranno portarsi in pista prima del minuto al "Via", a svolgere il servizio di raccolta automodelli, andando ad occupare la postazione contraddistinta dal loro numero di gara.
Esempio : Concorrente n° 1 al posto raccolta n° 1
- 1.27.3 Il Direttore di Gara, potrà autorizzare la sostituzione "al servizio raccolta" con altro Socio regolarmente iscritto per l'anno in corso, dietro richiesta del Concorrente.
- 1.27.4 Il mancato servizio raccolta nelle fase eliminatória comporta le seguenti sanzioni sportive: un giro di penalizzazione sulla migliore prestazione ogni qualvolta si verifica tale inosservanza; alla terza mancata raccolta la squalifica dalla gara e/o altri provvedimenti che il Direttore di gara riterrà opportuno.
- 1.27.5 Il mancato servizio raccolta nelle fasi finali comporta il deferimento alla Commissione di Settore.

Il presente Regolamento Generale può essere sostituito, solo per le parti tecniche che non riguardano sicurezza e parti assicurative, dal relativo Regolamento Tecnico di Categoria