

# REGOLAMENTO NAZIONALE

## MODELLISMO DINAMICO 1/8



# 1. REGOLAMENTO DI DISCIPLINA

## 1.1 GENERALITA'

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

## 1.2 INFRAZIONI COMPORTAMENTALI

- 1.2.1 Ogni diverbio o disputa fra Associati, che dovesse insorgere durante una manifestazione, deve essere immediatamente sedato dagli Organi preposti alla Direzione della manifestazione. Ai responsabili sarà comminato un richiamo ufficiale che verrà riportato nel Verbale di Gara 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'art. 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 dell'UISP potrà proporre i responsabili al Direttivo dell'UISP 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 deve essere riportato sul Verbale 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 dal Direttore di Gara, farà scattare, nei confronti degli inadempienti, un provvedimento che, a insindacabile giudizio del Direttore di Gara, potrà essere di ammonizione semplice o con diffida oppure una sanzione accessoria in tempo: drive through o Stop and Go.
- 1.2.9 Non consegnare il modello alle Verifiche Tecniche comporta l'immediata squalifica dalla fase di gara appena disputata e il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP.
- 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 dell'UISP.
- 1.2.11 La contraffazione della punzonatura comporta l'immediata squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP. La Commissione Disciplinare dell'UISP potrà comminare un provvedimento di sospensione non inferiore a sei (6) mesi.
- 1.2.12 Utilizzare, in gara, un automodello diverso da quello punzonato o, qualora la punzonatura non fosse stata eseguita, un modello diverso da quello presentato alle verifiche tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare. In questo caso la Commissione Disciplinare dell'UISP comminerà un provvedimento di sospensione.
- 1.2.13 L'invasione della corsia di scorrimento o della pista da parte del Meccanico, così come l'accompagnamento del modello all'uscita dei box, è sanzionato con un'ammonizione semplice comminata al Pilota, se tale comportamento non penalizza altri Piloti; con un'ammonizione con diffida, con la penalizzazione in tempo o con la squalifica, nei casi più gravi.
- 1.2.14 **Imprecazioni:** qualora un Pilota bestemmi, durante una qualsivoglia fase di gara, il Direttore di Gara, deciderà la sanzione accessoria (e.g.: sanzione in tempo, drive through o Stop and Go) più adatta da comminare. Qualora l'imprecazione provenga dal Meccanico verrà penalizzato il Pilota a lui associato. Nei casi di recidiva, il Direttore di Gara può decidere la squalifica del Pilota e/o l'allontanamento del Meccanico, da sotto il palco, dalla fase di gara.
- 1.2.15 **Interventi Tecnici:** Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore, dovrà essere effettuato nella zona box. 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. 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.  
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. 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.  
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. La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio. 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.

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.

I piloti sul palco non devono sporgersi od oltrepassare il parapetto, né con testa né mani né altri oggetti che ostacolino la visuale agli altri piloti.

### 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, inoltre, un provvedimento di ammonizione con diffida.
- 1.3.2 A una seconda ammonizione per infrazione al Regolamento Tecnico scatta la squalifica ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP che potrà emettere un provvedimento di sospensione dall'attività sportiva.
- 1.3.3 Infrazioni al Regolamento Tecnico che interessano organi quali:
- il motore (cilindrata massima o caratteristiche tecnologiche/elettriche);
  - il carburante (le batterie nel settore Elettrico);
  - qualsivoglia infrazione tecnica prevista nei singoli capitoli di specialità.
- Comportano l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP per i provvedimenti che il caso richiede (sospensione o inibizione a termine o definitiva).

### 1.4 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO

- 1.4.1 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 Presidente dell'ASD UISP.
- 1.4.2 La non ottemperanza a quanto previsto dall'art. 1.4.3 fa immediatamente scattare un provvedimento di sospensione e il deferimento alla Commissione Disciplinare UISP sia per la pista sia per tutti i partecipanti.
- 1.4.3 Qualora si riscontrasse che uno o più partecipanti a una gara ufficiale non fossero iscritti alla Associazione la loro presenza è immediatamente depennata da ogni fase di gara e dalla classifica e scatterà immediatamente un provvedimento disciplinare, con deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP, nei confronti del/i Concorrente/i medesimo/i.
- 1.4.4 **Verbale di Gara:** il mancato invio alla Segreteria, entro dieci (10) giorni, del Verbale di Gara relativo alle Prove di Campionato Regionale, Interregionale e Campionato Italiano (in Prova Unica o su più Prove) farà scattare un provvedimento disciplinare nei confronti dell'inadempiente.
- 1.4.5 Eventuali mancanze, a carico dell'Organizzatore, devono essere riportate sul Verbale di Gara di cui all'art. 2.5.1 e rappresenteranno materiale per la formulazione di una classificazione dell'impianto in oggetto.

### 1.5 LEGENDA

- 1.5.1 Due (2) ammonizioni semplici = una (1) ammonizione con diffida.
- 1.5.2 Due (2) ammonizioni con diffida = squalifica.
- 1.5.3 Le ammonizioni regolarmente riportate sui Verbali di Gara 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 dell'ASD UISP devono essere iscritte al Calendario Sportivo Nazionale RC UISP.
- 2.1.2 La richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario UISP deve essere eseguita in forma scritta compilando l'apposito modulo presente sul sito dell'UISP ed entro i termini previsti dal Direttivo UISP.
- 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 (Nazionali, Regionali e Interregionali) sarà pubblicato ed aggiornato in tempo reale nel sito ufficiale dell'ASD UISP ([www.UISP.it](http://www.UISP.it)).
- 2.1.5 Solo le gare regolarmente iscritte a Calendario potranno essere prese in esame dalle Commissioni Sportiva e Disciplinare.
- 2.1.6 L'ASD UISP non si assume, né può essere a essa fatta risalire, alcuna responsabilità, soggettiva od oggettiva, per qualsiasi evento che possa essersi verificato in manifestazioni per le quali ha concesso, ed ha per questo riscosso una tassa, l'uso dei suoi regolamenti.
- 2.1.7 I Dirigenti dell'ASD UISP non si assumono alcuna responsabilità, né possono essere chiamati in causa, per eventi che possono essere accaduti durante lo svolgimento di manifestazioni nelle quali hanno prestato la loro opera come Direttori di Gara o Collaboratori.
- 2.1.8 I Dirigenti UISP ed i Responsabili Regionali (o Interregionali) devono essere regolarmente associati all'ASD UISP per l'anno in corso.
- 2.1.9 **Affiliazione Pista all'ASD UISP:** con la tessera Socio, fatta attraverso una pista affiliata UISP, il Pilota ha la copertura assicurativa in qualsiasi impianto presente nel territorio nazionale.

### 2.2 NORME CHE REGOLAMENTANO LE MANIFESTAZIONI

- 2.2.1 Per partecipare ad una manifestazione automodellistica (Regionale, Interregionale e Nazionale) iscritta a Calendario ASD UISP si deve essere in regola con l'iscrizione alla ASD UISP.
- 2.2.4 Il Concorrente che s'iscrive a una gara, può partecipare con un solo automodello in ognuna delle specialità.
- 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 Nazionale di Specialità (Responsabile Regionale o Interregionale) oppure al Direttore di Gara.
- 2.2.7 I Concorrenti, iscritti alle manifestazioni inserite nel Calendario Sportivo Nazionale RC, sono tenuti a rispettare, sotto propria responsabilità, qualsiasi normativa (civile, penale, amministrativa, ecc.) vigente sul territorio nazionale, che trovi applicazione in seguito ad accadimenti che possano verificarsi nel corso o conseguentemente la manifestazione.
- 2.2.8 **Regolarità di una categoria:** in una Prova di Campionato Italiano (Campionato Regionale o Interregionale) di qualsivoglia specialità, una categoria si ritiene legittima se il numero dei Piloti è superiore od uguale alle tre (3) unità. Tuttavia, la decisione di revoca spetta univocamente al Direttore di Gara il quale potrà decidere, a suo insindacabile giudizio, l'abolizione della suddetta categoria dalla Prova di Campionato Italiano (Campionato Regionale o Interregionale) prima che questa venga organizzata.
- 2.2.9 **Rimborso Quota di iscrizione:** qualora un Pilota, per un qualsivoglia motivo, non dovesse presentarsi ad una gara nazionale (Campionato regionale in Prova Unica o su Prove multiple), può richiedere il rimborso della quota di iscrizione direttamente alla Segreteria dell'ASD UISP entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la manifestazione. Pena la perdita del rimborso.

### 2.3 FORMAZIONE BATTERIE DI QUALIFICAZIONE

- 2.3.1 Le batterie di qualificazione potranno essere formate da un massimo di quindici (15) Concorrenti.
- 2.3.2 Nei limiti del possibile il Direttore di Gara 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 È compito di ogni Impianto disporre, nelle gare Regionali, 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 Regionale o con l'organico di sezione.
- 2.4.3 In particolare l'Organizzatore dovrà verificare:
  - a) che la pista sia conforme a livello infrastrutturale ai requisiti posti per la gara che dovrà essere svolta, come pure i relativi accessori (e.g.: impianto amplificazione, tabellone risultati, corrente elettrica indipendente nella cabina di cronometraggio, ecc.);
  - b) che la pista sia disponibile per le prove in armonia con quanto previsto dal presente Regolamento Sportivo Regionale;

- c) che la predisposizione 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 Verifiche Tecniche sia disponibile il materiale necessario per effettuare le ispezioni e la 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 box, addetto ritiro trasmettitori, addetto trascrizione risultati sui tabelloni ecc.;
  - h) che venga assicurato, nei limiti del possibile, il servizio ristoro sul circuito;
  - i) che venga garantita l'informazione ai Concorrenti sui risultati delle varie prove attraverso appositi tabelloni;
  - j) che sia garantito, infine, il monitor dei tempi per il Direttore di Gara, al fine di seguire l'evoluzione di ogni fase di gara e dei tempi senza problemi.
- 2.4.4 È dovere del Responsabile Regionale del settore 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.
- 2.4.5 Non possono essere accolte, a posteriori, richieste di annullamento di una manifestazione Regionale. Una simile eventualità comporta, oltre al saldo della penale, un possibile deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP.
- 2.4.6 **Penale:** qualora, durante una Prova di Campionato Regionale, il Responsabile Regionale dovesse riscontrare delle deficienze organizzative all'interno dell'impianto ospitante, tali da creare eventuali disagi ai Piloti, l'impianto è soggetto ad una detrazione (cauzione) presa dalla quota relativa al Rimborso Pista. Il suddetto valore viene deciso insindacabilmente dal Responsabile Regionale.
- 2.4.7 **Rimborso Pista Prove Campionato Regionale:** ogni impianto, iscritto al Calendario Sportivo Regionale UISP, che ha ospitato una Prova di Campionato Regionale, riscuote un incasso pari ad un minimo del 20% e un massimo del 30% per ogni Pilota regolarmente iscritto e presente alla gara tenendo conto dell'eventuale riduzione dovuta alla penale.

## 2.5 REQUISITI INFRASTRUTTURALI PER GARE NAZIONALI, REGIONALI, INTERREGIONALI ED INTERNAZIONALI

- 2.5.1 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 m dai box.
- 2.5.2 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 m dai box.
- 2.5.3 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei box.
- 2.5.4 Alberghi e campeggi devono essere disponibili in quantità sufficiente ad una distanza che non richieda più di venti (20) minuti di percorrenza.
- 2.5.5 Il campeggio ove possibile è preferibile sia allestito sul lato della pista.
- 2.5.6 Posto ristoro e servizi igienici devono essere disponibili sia per il pubblico che per i Concorrenti.
- 2.5.7 Presso la zona box deve essere disponibile energia elettrica 220 V a.c..
- 2.5.8 I box 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 80 cm x 100 cm di larghezza.
- 2.5.9 a) Il palco di pilotaggio deve avere posto per almeno dodici (12) Concorrenti, con un minimo di 70 cm a disposizione per ognuno.
- b) Il palco Piloti è preferibile riesca ad ospitare la postazione del Direttore di Gara, oltre ai Concorrenti. Lo spazio adibito ai Piloti deve essere suddiviso in modo equo al fine di ospitare comodamente la totalità dei Concorrenti partecipanti a qualsivoglia fase di gara. Al di sotto della postazione del Pilota (perpendicolarmente ad esso) deve trovarsi la postazione (pit-lane) adibita al Meccanico (Meccanici) ad esso associato. Si veda a corredo la Figura 1.
- 2.5.10 L'altezza del piano del palco di pilotaggio (con idonea messa a terra) deve trovarsi ad una altezza compresa fra i 2,00 m ed i 3,50 m da terra, mentre la sua larghezza utile non deve essere inferiore a 1,00 m.
- 2.5.11 L'accesso al palco di pilotaggio deve avvenire attraverso una scala solida munita di corrimano su entrambi i lati la cui larghezza deve essere minimo di 1,20 m.
- 2.5.12 Il palco di Pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto e di una protezione contro le intemperie.
- 2.5.13 La posizione del palco di pilotaggio, nell'impianto, deve essere tale da garantire ad ogni Pilota una uguale visuale della pista sia durante le prove che durante la gara; la visuale non deve essere ostruita dalla presenza di pilastri, aste per bandiere ecc.
- 2.5.14 La distanza del parapetto del palco di pilotaggio alla parte più vicina della pista deve essere compresa fra i 2,0 metri ed i 4,0 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 due (2) secondi.
- 2.5.18 Il box di cronometraggio deve avere lo spazio per almeno tre (3) Ufficiali di Gara con un minimo di 70 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 generale. Esso, inoltre, non deve consentire la penetrazione di polvere, detriti delle gomme, ecc.

- 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.



Figura 1: Postazioni palco Piloti e disposizione dei Meccanici

## 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 sulla pista.
- 2.6.7 Un addetto al pronto soccorso ed una ambulanza devono essere sempre presenti in ogni manifestazione che prevede la presenza del pubblico (se nelle vicinanze ci fosse una struttura medica quale pronto soccorso con servizio di ambulanza a meno di 15 minuti, non è richiesta la presenza della stessa presso l'impianto).
- 2.6.8 Si deve provvedere in modo che sia l'autoambulanza che la vettura della Polizia, in caso di necessità, possa avere facile e libero accesso sia alla zona riservata al pubblico che a quella riservata ai Concorrenti.
- 2.6.9 È consigliato che l'impianto 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 CAMPIONATO REGIONALE E INTERREGIONALE

- 2.7.1 La pista dovrà essere disponibile a titolo gratuito 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 Durante la giornata di gara, compreso l'intervallo eventuale per il pranzo, non sono ammesse prove libere.
- 2.7.3 È data facoltà al Direttore di Gara di derogare a quanto previsto dall'art. 3.7.3. Tale deroga e le motivazioni che l'hanno consigliata devono essere riportate sul Verbale di Gara.
- 2.7.4 Prima della partenza delle fasi finali è consentito fare compiere ai Concorrenti un giro supplementare di pista, il funzionamento del trasponder personale e l'efficienza del sistema di cronometraggio.
- 2.7.5 **Prove Libere:** possono essere consentite fino all'inizio della prima manche di qualifica a discrezione del Direttore di Gara. Tuttavia, le prove libere non sono obbligatorie. Se le prove libere sono previste, queste devono essere ben note a tutti i Concorrenti, in anticipo, da parte della Direzione di Gara.

## 2.8 ACCESSO AL CAMPO DI GARA

- 2.8.1 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 dal Direttore di Gara.
- 2.8.2 Ad ogni Pilota saranno rilasciati regolari "Pass" per i Meccanici (persone considerate partecipanti alla gara e regolarmente iscritte all'UISP) ed i familiari (Pass Accompagnatore).
- 2.8.3 Durante le batterie di qualificazione ogni Pilota potrà essere assistito, nella zona dei box sotto il palco di pilotaggio, da un solo Meccanico, mentre nelle fasi finali potrà avvalersi dell'assistenza di due (2) Meccanici. A discrezione del Direttore di Gara i Meccanici potranno essere due (2) in tutte le fasi di gara (batterie e fasi finali).
- 2.8.4 È data facoltà al Direttore di gara, in accordo con il Responsabile Regionale, ed in considerazione delle caratteristiche strutturali e/o organizzative della pista, di derogare quanto sopra (vedi art. 3.9.3), limitando eventualmente ad un Meccanico per ogni Pilota, oppure consentendo ad eventuali accompagnatori oltre ai Meccanici, l'accesso sul circuito.
- 2.8.5 Nel caso sia concesso l'ingresso ad Accompagnatori e/o Invitati sarà cura dell'impianto prevedere per loro aree riservate e protette situate in modo da non creare alcun intralcio al regolare svolgimento della manifestazione.

- 2.8.6 È comunque esclusiva responsabilità del Direttore di Gara il rispetto della disciplina di accesso al campo di gara/impianto.
- 2.8.7 È assoluto obbligo, che TUTTI gli "Ufficiali di Gara", siano iscritti all'UISP per l'anno in corso.
- 2.8.8 Nelle Prove di Campionato Regionale, se sotto al palco Piloti viene scoperta una persona che non è tesserato alla ASD UISP e nello stesso momento fa da Meccanico, il Pilota ad esso associato perde la fase di gara (Qualifica o Fase Finale) in corso.
- 2.8.9 Durante una gara di Campionato Regionale, se il Meccanico assume un comportamento antisportivo (e.g.: bestemmia, turpiloquio con altri Meccanici o assume atteggiamenti aggressivi nei confronti di un altro Meccanico) verrà penalizzato nel modo che segue:
- Il Meccanico non è tesserato: viene allontanato dal Direttore di Gara dal palco Piloti e il Pilota associato viene deferito alla Commissione Disciplinare UISP;
  - Il Meccanico è tesserato: viene allontanato dal Direttore di Gara dal palco Piloti e deferito alla Commissione Disciplinare UISP.

## 2.9 DIREZIONE DI GARA

- 2.9.1 **Campionato Regionale:** tutte le gare, a livello regionale, devono essere svolte sotto il controllo del Responsabile Regionale (del settore) competente per territorio (o di zona). 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 sé la direzione della stessa.
- 2.9.2 Il Responsabile Regionale, per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto un altro Associato all'UISP a svolgere, in sua vece, la funzione di Direttore di Gara. È comunque il Responsabile Regionale che risponde in toto della persona da lui delegata.

## 2.10 ISPEZIONE TECNICA E PUNZONATURA

- 2.10.1 In ogni gara ufficiale UISP tutti gli automodelli partecipanti possono essere sottoposti ad una ispezione tecnica al fine di accertare la loro rispondenza alle caratteristiche imposte dal Regolamento Sportivo Regionale vigente.
- 2.10.2 L'ispezione tecnica deve essere effettuata prima della partenza della prima (1<sup>a</sup>) prova della (1<sup>a</sup>) prima batteria di qualifica.
- 2.10.3 L'ispezione tecnica comprende anche la conferma da parte del Concorrente di utilizzare la frequenza di 2,4 GHz e del numero del Transponder Personale dichiarata all'atto dell'iscrizione.
- 2.10.4 **Punzonatura Specialità 1/8 Buggy ed Elettrico:** se durante la punzonatura, viene riscontrato che un automodello non è rispondente in qualche parte a quanto previsto dal vigente Regolamento Sportivo Regionale, lo stesso può essere ritirato dal Concorrente e ripresentato all'ispezione con le dovute correzioni prima che sia dato il via alla prima (1<sup>a</sup>) manche della prima (1<sup>a</sup>) batteria; dopo tale termine non verranno più effettuate ispezioni tecniche salvo deroghe particolari del Direttore di Gara.
- 2.10.5 Gli automodelli che non hanno superato l'ispezione tecnica non possono partecipare alla gara.
- 2.10.6 La configurazione dell'automodello (di tipo geometrico e meccanico), autorizzata dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, deve essere mantenuta obbligatoriamente da parte del Pilota in tutta l'intera manifestazione.
- 2.10.7 Il superamento dell'ispezione tecnica è ufficializzato con la punzonatura dell'automodello.
- 2.10.8 La punzonatura SE POSSIBILE deve essere fatta sul telaio del modello, riportando, con apposito "strumento", la sigla del Direttore di Gara, o del Responsabile delle Verifiche Tecniche, ed il numero identificativo a tre (3) cifre del Pilota (numero DIN: Driver Identifying Number).
- 2.10.9 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 Responsabile delle Verifiche Tecniche, unitamente al relativo ricambio, non montato, per una nuova punzonatura. Per tutta l'intera manifestazione verrà trattenuto dal Responsabile delle Verifiche Tecniche il telaio danneggiato e riconsegnato al Concorrente solo al termine della gara.
- 2.10.10 Al termine di ogni fase di gara (qualifiche o fasi finali), tutti i modelli, eccetto quelli autorizzati dal Direttore di Gara o dal Responsabile delle Verifiche Tecniche, devono essere obbligatoriamente lasciati su un ripiano adibito a parco chiuso il quale è complementare al box predisposto per le Verifiche Tecniche. La Direzione di Gara potrà eseguire in modo casuale controlli sui modelli in qualsiasi momento. La procedura standard prevede:
- Durante le prove di qualificazione l'Ufficiale delle Verifiche Tecniche potrà controllare tutte le parti del modello. In particolare, potranno essere effettuati controlli a campione, su alcuni modelli sulle seguenti parti:
    - Peso;
    - Marmitta;
    - Carrozzeria e spoiler;
    - Filtro aria;
    - Motore;
    - Gomme (punzonatura).
  - Durante le fasi finali (semifinali ecc.) potranno essere aggiunte le seguenti verifiche:
    - Punzonatura del telaio;
    - Capacità del serbatoio;
    - Miscela (percentuale massima di nitro metano);
    - Cilindrata massima motore 3,5 cc;
    - Gomme (punzonatura).

- c) al termine della Finale gli automodelli finalisti, anche quelli ritirati, dovranno immediatamente essere consegnati al Responsabile delle Verifiche Tecniche per i controlli e saranno trattenuti per i dieci (10) minuti previsti per la presentazione di eventuali reclami. Fatto salvo quelli autorizzati dal Direttore di Gara. I primi quattro (4) modelli classificati in ogni fase di gara potranno essere controllati d'ufficio.
- 2.10.11 L'ispezione tecnica e la punzonatura nelle gare di Campionato Regionale è facoltativa.
- a) È responsabilità di ogni Concorrente verificare che il proprio modello sia conforme a quanto stabilito dal Regolamento vigente.
- 2.10.12 Al termine di ogni prova libera 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 box.
- 2.10.13 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 tre (3) giri massimo e farla risistemare sugli appositi supporti. La perdita completa della carrozzeria comporta l'immediata fermata ai box e deve essere rimontata.
- Spoiler Posteriore:** il Concorrente che durante le batterie o fasi finali perde lo spoiler posteriore, parte di esso o si distacca parzialmente, cambiando la configurazione originale della carrozzeria, dopo la comunicazione da parte del Direttore di Gara, deve rientrare entro tre (3) giri massimo e farlo risistemare sul proprio automodello. Qualora questo fatto accada durante gli ultimi cinque (5) giri della fase di gara ed il Concorrente non rientra dopo la comunicazione emessa da parte del Direttore di Gara, il Pilota subirà una penalità in tempo, nella fase di gara in oggetto, pari a quindici (15) secondi.
- 2.10.14 Gli automodelli dei Piloti che acquisiranno il diritto di accedere in Finale, saranno riconsegnati, dagli Ufficiali delle Verifiche Tecniche, tutti contemporaneamente al termine delle due Semifinali al fine di garantire, ai Concorrenti, lo stesso periodo di tempo per preparare il modello per la Finale.

## 2.11 TRASMETTITORI E LORO RITIRO

- 2.11.1 Nelle gare sono ammesse solo sistemi digitali di trasmissione radio 2,4 GHz.
- 2.11.2 **Comunicazione radio:** durante le Prove di Campionato Regionale è permessa la comunicazione radio tra Pilota e Meccanico.
- 2.11.3 **Regole di comunicazione radio:**
- Solo le bande di servizio pubblico designate, con una potenza massima di 500 mW, sono ammesse;
  - La comunicazione radio deve essere utilizzata solo dal Pilota e dal Meccanico, mentre il Pilota è sul palco guida, durante l'intera durata della fase di gara;
  - Un singolo orecchio deve essere coperto dalla cuffia oppure il sistema deve essere realizzato in modo tale da non permettere di ridurre la capacità di ascolto e gli avvisi da parte del Direttore di Gara;
  - Tutte le apparecchiature devono essere conformi alle comunicazioni radio locali e nazionali;
  - Non sono consentite apparecchiature radio a 2,4 GHz;
  - Le apparecchiature radio non possono essere utilizzate in nessun altro momento all'interno o intorno alla pista (e.g.: box Piloti, Verifiche Tecniche, box cronometraggio, ecc.);
- Il Direttore Gara ha il diritto di testare, rifiutare o ritirare l'uso di qualsiasi apparato radio non conforme ai punti sopraccitati della suddetta norma.

## 2.12 NUMERI DI GARA E TRANSPONDER

- 2.12.1 Tutti i modelli devono portare almeno su una fiancata della carrozzeria e sul parabrezza il numero di gara a loro assegnato per un totale di due (2) adesivi.
- 2.12.2 L'altezza dei numeri gara deve essere minimo di quaranta (40) mm e devono essere stampati su una superficie bianca oppure gialla di 55 mm x 55 mm o del diametro di 55 mm (cinquantacinque millimetri). I numeri devono essere stampati su di una superficie opaca (non molto lucida. Si consiglia il colore giallo) per evitare effetti abbaglianti.
- Nessuna scritta è permessa all'interno dell'area bianca (gialla). Non è permesso, altresì, ritagliare il fondo bianco (giallo) del o dei numeri gara consegnati dagli Organizzatori. Qualora il Direttore di Gara appuri l'infrazione, il Pilota inadempiente subirà un'ammonizione semplice con l'obbligo di sostituire gli adesivi modificati con quelli nuovi.
- I soli caratteri permessi sono:
- Avant Garden Gothic medium / demi / bold;
  - DIN 1451 Traffic Sign numbers;
  - Futura demi bold / bold;
  - Futura XBLKIt BT.
- 2.12.3 Al Concorrente che non collocherà sul suo modello il "transponder" non saranno rilevati né giri né tempi e sarà comminata una ammonizione con diffida.
- 2.12.4 L'assegnazione del numero di gara per le fasi eliminatorie viene effettuata dal Direttore di Gara o dall'organizzatore sulla base della formazione delle batterie.
- 2.12.5 Il numero di gara assegnato impone il rispetto della relativa casella numerata sulla griglia di partenza (stallo di partenza) e dell'eventuale posto di pilotaggio sul palco Piloti.
- 2.12.6 Per le fasi finali il numero di gara viene assegnato sulla base dei tempi o dei punteggi ottenuti in qualificazione.
- 2.12.7 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.).

- 2.12.8 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 gli viene assegnato.
- 2.12.9 Abrogato.
- 2.12.10 Al Concorrente che, durante una qualsivoglia fase di gara, cesserà di funzionare il transponder personale, verranno, ove possibile, rilevati i giri manualmente (quelli effettivamente visti dall'addetto del cronometraggio).
- 2.12.11 In tutte le gare di Campionato Regionale è obbligatorio l'uso del transponder.

### 2.13 PROCEDURE DI PARTENZA FASI FINALI

- 2.13.1 Almeno tre (3) minuti primi devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 2.13.2 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 Responsabile del Cronometraggio che cita espressamente il tempo mancante al via e richiede l'allineamento.
- 2.13.3 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.
- 2.13.4 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 box, in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti; il mancato rispetto di questa disposizione viene considerata come partenza irregolare.
- 2.13.5 Gli ultimi dieci (10) secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve esporre la bandiera.
- 2.13.6 A cinque (5) secondi dal via lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve iniziare ad abbassare la bandiera e a "meno tre (3) secondi" al via la bandiera deve toccare terra.
- 2.13.7 Appena la bandiera tocca terra il Meccanico deve lasciare immediatamente il modello e portarsi oltre la linea disegnata 1,00 m dietro la griglia di partenza; il modello deve rimanere all'interno della casella (stallo) assegnatagli sulla griglia di partenza corrispondente al proprio numero di gara.
- 2.13.8 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.
- 2.13.9 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 2.13.10 Qualora, per un qualsiasi motivo, non fosse possibile continuare la procedura di partenza, lo "starter" (o il Direttore di Gara) deve sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla dopo la rimozione delle cause che avevano impedito la prima partenza, riprendendo la procedura di partenza dall'art. 3.15.4 (da trenta, 30, secondi...).
- 2.13.11 **Partenza Anticipata:** è considerata partenza anticipata quando il modello tocca o supera la linea anteriore della propria casella sulla griglia di partenza dal momento in cui la bandiera dello "starter" (o del Direttore di Gara) ha toccato terra a quando viene dato il via. Una partenza anticipata viene penalizzata con uno "Stop and Go". Tale penalizzazione deve essere segnalata al Pilota immediatamente dopo la partenza e riportata nel Verbale di Gara. Il Pilota deve rientrare per scontare la penalità entro i tre (3) giri dalla comunicazione.
- 2.13.12 **Partenza Irregolare:** è considerata partenza irregolare quando il Meccanico, una volta che la bandiera ha toccato terra, non si porti immediatamente oltre la linea disegnata 1,00 m dietro la griglia di partenza o continui a trattenere il modello dopo che la bandiera ha toccato terra.
- 2.13.13 È 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.
- 2.13.14 Almeno cinque (5) minuti di intervallo devono essere dati tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda.
- 2.13.15 Le partenze irregolari e anticipate sono penalizzate con Stop and Go della durata stabilita dal Direttore di Gara. Il Pilota una volta avvisato della penalità comminatagli, da parte del Direttore di Gara, deve rientrare ai box entro e non oltre tre (3) giri dall'annuncio. Il mancato rispetto della comunicazione, da parte del Pilota, fa scattare la squalifica dalla fase di gara ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP.

### 2.14 INTERVENTI TECNICI E RIMESSA IN PISTA DEI MODELLI

- 2.14.1 Ogni intervento sul modello, dopo ogni recupero, compreso l'avviamento del motore, dovrà essere effettuato nella zona box.
- 2.14.2 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.
- 2.14.3 Effettuato l'intervento e/o il rifornimento il modello deve ripartire dagli appositi box (o stalli) e percorrere da solo la corsia di scorrimento per immettersi sulla pista; il modello non può essere accompagnato all'uscita dei box dal Meccanico.
- 2.14.4 I modelli soggetti ad interventi presso i box 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 box, egli non può riprendere la corsa.
- 2.14.5 All'uscita dai box (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 oppure uno Stop and Go.

- 2.14.6 Qualora un modello fuoriesca dalla pista e non abbia bisogno di alcun intervento tecnico, deve essere rimesso in pista nello esatto punto dove è fuoriuscito.
- 2.14.7 La rimessa in pista dei modelli viene considerata libera quando non sia previsto dall'Organizzazione un apposito servizio.
- 2.14.8 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 viene comminata al Pilota una ammonizione semplice.
- 2.14.9 Se per qualsiasi causa un automodello non può continuare la gara e, pertanto, si "ritira" il Pilota può abbandonare il posto di pilotaggio, purché questa azione non disturbi minimamente gli altri Concorrenti (urtandoli o coprendo loro la visuale) ed i modelli in pista.
- 2.14.10 **Rifornimento Irregolare (specialità 1/8 Buggy IC):** durante le fasi finali, il rifornimento ad opera del Meccanico deve essere tale da prendere il modello e sollevarlo allontanandolo dalla corsia dei box (pit-lane) al fine di non intralciare il regolare flusso dei modelli che sopraggiungono successivamente. Qualora il Meccanico esegua il rifornimento mantenendo il modello sulla corsia dei box (pit-lane), ostacolando il flusso dei modelli sopraggiungenti, oppure appoggiando il modello sopra una delle due barre che delimitano la corsia dei box (pit-lane), il Pilota ad esso associato viene penalizzato con un "Stop and Go" oppure con un "Drive Through" da eseguirsi entro tre (3) giri dalla comunicazione fatta da parte del Direttore di Gara.

## 2.15 RIDUZIONI FASI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA

- 2.15.1 La Direzione 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.
- 2.15.2 La riduzione delle fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno di cinque (5) minuti primi superiore alla durata di una prova di qualificazione.
- 2.15.3 La eventuale abolizione di una serie di prove e/o la eventuale riduzione dei tempi di durata originariamente previsti, deve essere tempestivamente comunicata a tutti i Concorrenti.
- 2.15.4 Le gare si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica.
- 2.15.5 Se una gara dovesse essere interrotta per più di sessanta (60) minuti primi per cause di forza maggiore, la Direzione di Gara deciderà se la gara debba essere interrotta definitivamente.
- 2.15.6 Nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova deve essere ripetuta.
- 2.15.7 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 di ogni categoria; in caso contrario la gara dovrà essere completamente annullata.
- 2.15.8 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 viene redatta avvalendosi dell'art. 2.15.7;
  - 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 conseguiti; nel caso che la gara non possa essere ripresa la classifica finale viene redatta avvalendosi dell'art. 2.15.7;
  - 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 alla lettera b), al momento della interruzione della gara i Piloti devono:
- I. lasciare i loro modelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
  - II. possono spegnere la radio e fermare il motore;
  - III. nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
  - IV. nessun rifornimento è permesso.
- I modelli devono ripartire dalla pit-lane rispettando l'ordine di classifica al momento dell'interruzione della gara. Il Pilota che non dovesse rispettare queste disposizioni viene immediatamente squalificato.
- 2.15.9 La Direzione Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento del tracciato, può decidere se interrompere o meno la gara.
- 2.15.10 Per le gare "titolate" regionali il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova viene svolta con pista "asciutta" o "bagnata".
- 2.15.11 Nei casi dubbi la Direzione di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.
- 2.15.12 **Definizione pista bagnata:** 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.
- 2.15.13 Quando tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 2.15.14 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.
- 2.15.15 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".
- 2.15.16 La Direzione 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.

- 2.15.17 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi di semifinali e finali, da parte dei Piloti partecipanti alla specifica fase di gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di dieci (10) minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il Pilota deve specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio".
- 2.15.18 In caso di sospensione, la pista viene considerata chiusa.  
Il Pilota che ha richiesto la sospensione viene retrocesso all'undicesimo (11°) / tredicesimo (13°) posto nella griglia di partenza.
- 2.15.19 La invocazione di "sospensione della partenza" deve essere richiesta una sola volta e da un solo Concorrente per ogni Semifinale e Finale.
- 2.15.20 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere invocata prima che vengano chiamati i "30 secondi" per l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di sospensione.
- 2.15.21 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° Posto) 1A, 2° Posto) 1B, 3° Posto) 2A, 4° Posto) 2B, 5° Posto) 3A ecc.). La determinazione di pista asciutta/bagnata viene definita avvalendosi dell'art. 2.15.13.

## 2.16 CRONOMETRAGGIO

- 2.16.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal modello nel tempo previsto di durata della prova.
- 2.16.2 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.
- 2.16.3 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.
- 2.16.4 Abrogato.
- 2.16.5 In fase di qualifica un automodello, fermo ai box, potrà ripartire fino a quando tutti i Concorrenti sul tracciato non abbiano terminato il loro ultimo giro e chiuso il tempo.
- 2.16.6 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che vengono spinti a mano oltre la linea del traguardo o che vengono fatti transitare sulla linea del transponder ad opera del servizio recupero.
- 2.16.7 Il servizio di cronometraggio giri/tempi in tutte le competizioni UISP deve essere effettuato con sistemi automatici di rilevamento del passaggio degli automodelli con una precisione al centesimo di secondo.
- 2.16.8 Lo svolgimento del servizio di cronometraggio automatico nelle competizioni ufficiali UISP deve essere il seguente:
- nelle competizioni "titolate", ove la Direzione di Gara è riservata al Direttivo UISP, il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo della stessa UISP, secondo modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo;
  - nelle gare di Campionato Regionale il cronometraggio deve essere effettuato esclusivamente con un sistema automatico di rilevamento tempi/giro. Il servizio di cronometraggio principale si svolgerà sotto il diretto controllo dell'Organizzatore o del Responsabile Regionale di specialità, secondo modalità che verranno emanate all'inizio di ogni anno sportivo.

## 2.17 RISULTATI

- 3.19.1 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.
- 3.19.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 3.19.3 È compito del Responsabile del Cronometraggio verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 3.19.4 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.
- 3.19.5 La verifica del cronologico verrà effettuata direttamente dal Responsabile del Cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzato richiesta.
- 3.19.6 La richiesta di verifica dei risultati attraverso l'analisi del cronologico deve essere invocata entro dieci (10) 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).
- 3.19.7 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).
- 3.19.8 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.
- 3.19.9 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.
- 3.19.10 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.

- 3.19.11 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono durante una fase finale, da parte del Direttore di Gara, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 3.19.12 È 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".
- 3.19.13 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.
- 3.19.14 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.

## 2.18 RECLAMI

- 3.20.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 3.20.2 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 Sportivo Regionale).
- 3.20.3 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.
- 3.20.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 50,00 (euro cinquanta).
- 3.20.5 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.
- 3.20.6 Se il reclamo viene accettato, al Concorrente che lo ha presentato gli viene immediatamente restituito l'importo della tassa di € 50,00 (euro cinquanta) versato a corredo dello stesso.
- 3.20.7 Se il reclamo viene respinto la somma viene incamerata dalla Segreteria Nazionale dell'ASD UISP.
- 3.20.8 Il Direttore di Gara dovrà inviare al Responsabile Regionale UISP, entro dieci (10) giorni, i reclami presentati e le cauzioni incamerate.
- 3.20.9 I reclami presentati e gli importi incamerati devono essere descritti nel Verbale di Gara.
- 3.20.10 Le decisioni prese dalla Direzione di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 3.20.11 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.
- 3.20.12 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.
- 3.20.13 a) 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 dell'UISP 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;
- b) In caso di permanente insoddisfazione il Concorrente può ricorrere al Direttivo UISP;
- c) Il responso del Direttivo è inappellabile.

## 2.19 CLASSIFICHE

- 2.19.1 La classifica finale della gara dovrà essere stilata nella seguente maniera:
- a) i primi dieci (10)/dodici (12) 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 20°/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/dodicesimo (10°/12°) 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.) valgono gli stessi criteri testé riportati; 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.
- 2.19.2 In caso di parità di giri e identico tempo tra due (2) o più Concorrenti dovrà essere tenuto presente il secondo miglior tempo ottenuto e così di seguito.

- 2.19.3 Un Concorrente, per entrare in classifica e partecipare alle fasi finali della gara, deve almeno avere percorso uno (1) giro completo di pista nella fase di qualificazione qualora sia presente, come fase di gara e nella sua categoria, solo la Finale. In caso contrario vi è l'esclusione dalla manifestazione da parte del Direttore di Gara. In tutti gli altri casi (e.g.: svolgimento delle semifinali, 1/4°, 1/8°, ecc.) il Concorrente, anche se non è riuscito a percorrere uno (1) solo giro di pista nelle qualifiche, verrà inserito all'ultimo posto della ultima fase finale di gara relativa alla sua categoria.
- 2.19.4 Nel caso di pari punteggio di due (2) Piloti, in una classifica di Campionato su prove multiple, la classifica si stilerà considerando i seguenti parametri:
- Punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;
  - Maggior numero di migliori singole prestazioni;
  - Ex aequo.

## 2.20 PUNTEGGIO

- 2.20.1 Nelle gare ufficiali UISP ove è prevista l'assegnazione di punteggio deve essere utilizzata la seguente tabella punti:

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

dal 61° Classificato in poi 1(uno) punto

- 2.20.2 In caso di gara valevole per una classifica di Campionato Regionale 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.
- 2.20.3 In caso di gara valevole per una classifica di Campionato Regionale 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.

## 2.21 PREMIAZIONI

- 2.21.1 I vincitori di gare ufficiali UISP, in via di principio, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 2.21.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.
- 2.21.3 Nessun limite, invece, è previsto per premi d'onore quali trofei, targhe, coppe e medaglie, con l'obbligo, nelle gare Titolate Regionali/Interregionali 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 trenta (30) Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre (3).
- 2.21.4 Nelle gare ufficiali UISP è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse che tengano conto dei risultati della gara.
- 2.21.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 2.21.6 Una volta effettuata la premiazione la gara è da considerarsi ufficialmente conclusa.

## 2.22 SERVIZIO RACCOLTA MODELLI

- 2.22.1 Nelle gare Nazionali e nelle gare Regionali/Interregionali, il servizio di "raccolta automodelli" deve essere effettuato dagli stessi Concorrenti o da loro incaricati.
- 2.22.2 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 e fasi finali. Tale variazione deve essere comunicata in forma pubblica prima dell'inizio della gara.

- 2.22.3 Il mancato servizio raccolta nelle fasi di **Qualificazione** comporta dieci (30) secondi di penalità da aggiungere alla migliore prestazione in assoluto ottenuta. Qualora il Pilota/Meccanico inadempiente risulti recidivo nel mancato recupero durante le fasi di qualificazione egli sarà penalizzato aggiungendo dieci (30) secondi di penalità alla sua seconda migliore prestazione in assoluto e così a seguire.
- 2.22.4 Il mancato servizio raccolta nelle fasi **Finali** comporta una penalità al pilota che consiste alla partenza ritardata dalla pit lane (un minuto di ritardo partenza per ogni finale cui non è stato effettuato il recupero) ed il deferimento alla Commissione Disciplinare dell'UISP.
- 2.22.5 **Distrazione durante il Servizio Raccolta:** se durante una qualifica o fase finale un Recupero manifesti negligenza nei confronti di un modello fermo (presente nell'intorno del suo raggio d'azione) oppure risulta distratto da altri interessi (e.g.: stare al cellulare), il Direttore di Gara, durante l'avviso, procederà nel modo che segue:
- a) se il fatto viene rilevato senza che i modelli giungenti non abbiano subito danni durante il passaggio compreso il modello fermo del Concorrente - una ammonizione con diffida al Recupero;
  - b) se il fatto ha arrecato danno ad altri ed al Concorrente (si è ritirato dalla fase di gara) – una sanzione accessoria al Recupero di dieci (10) secondi, sulla sua migliore prestazione, se il fatto rilevato è accaduto nelle fasi di qualifica. Altrimenti, una sanzione accessoria di dieci (10) secondi se il fatto ha avuto luogo durante una fase finale. Inoltre, si procederà al deferimento dell'inadempiente alla Commissione Sportiva Disciplinare dell'UISP.

## 3. AUTOMODELLI 1:8 OFF ROAD IC

### 3.1 DEFINIZIONE

- 3.1.1 L'automodello è una riproduzione in scala 1:8 di una autovettura da fuoristrada (Buggy), mosso dalla trazione di due o più ruote messe in movimento da un motore a combustione interna di tipo a pistone.
- 3.1.2 Sono vietate tutte le altre forme di trazione quali elica libera e/o intubata, turbine e/o motori elettrici.
- 3.1.3
- |                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| a) Lunghezza tutto compreso | 550,0 mm         |
| b) Larghezza tutto compreso | 310,0 mm         |
| c) Passo (wheelbase)        | 270,0 - 330,0 mm |
| d) Altezza                  | 250,0 mm         |
| e) peso minimo modelli 4wd  | 3200,0 g         |
| f) peso minimo modelli 2wd  | 2500,0 g         |
- Si veda a corredo la Figura 9 riporta a pagina 34.
- 3.1.4 L'altezza massima, incluso il roll-bar, viene misurata con le sospensioni compresse ed esclusa l'antenna della ricevente.
- 3.1.5 Il peso deve essere controllato con il modello in ordine di marcia, a secco e senza transponder.
- 3.1.6 **CARROZZERIA:**
- i modelli devono essere una semi riproduzione delle macchine usate nel fuoristrada, desert o trial;
  - carrozzerie riproducenti delle berline sono permesse ma devono essere tagliate in modo che con le sospensioni completamente compresse sporga solamente il 50% delle gomme;
  - quando è montata una gabbia tubolare (roll-cage), una carrozzeria a ruote scoperte deve essere posta all'interno per coprire l'equipaggiamento radio ed il serbatoio e con sufficiente area frontale e laterale, così che si possano applicare i numeri di gara;
  - aperture possono essere praticate nella carrozzeria per permettere il rifornimento e poter accedere all'interruttore radio ed allo e/o agli spilli del carburatore ed alla candela del motore;
  - nella esecuzione delle varie aperture si deve fare in modo che la luce fra esse ed i vari particolari sia il minimo indispensabile;
  - La parte anteriore del telaio deve essere dotato di un paraurti in plastica (vietato metallo) in modo che possa limitare i danni in caso di contatto con i partecipanti, i recuperi o qualsivoglia altra persona.
- 3.1.7 **ALETTONE:**  
Può essere utilizzato un alettone dalle seguenti dimensioni:
- lunghezza massima tutto compreso 217,0 mm;
  - lunghezza massima della corda 85,0 mm (si veda la Figura 8).
- Le "bandelle laterali" devono rispettare le seguenti misure massime: 100,0 mm x 70,0 mm, in materiale flessibile e con angoli arrotondati.  
Gli alettoni con ala regolabile devono rimanere all'interno della "bandella laterale".
- 3.1.8 I Raccoglitori devono essere muniti di guanti protettivi per ridurre al minimo il rischio di ferirsi nel caso entrassero in contatto con le parti in movimento del modello.

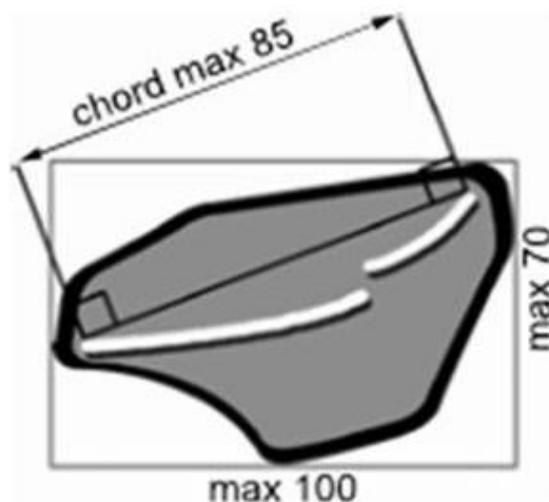


Figura 8: Ingombro laterale massimo spoiler posteriore

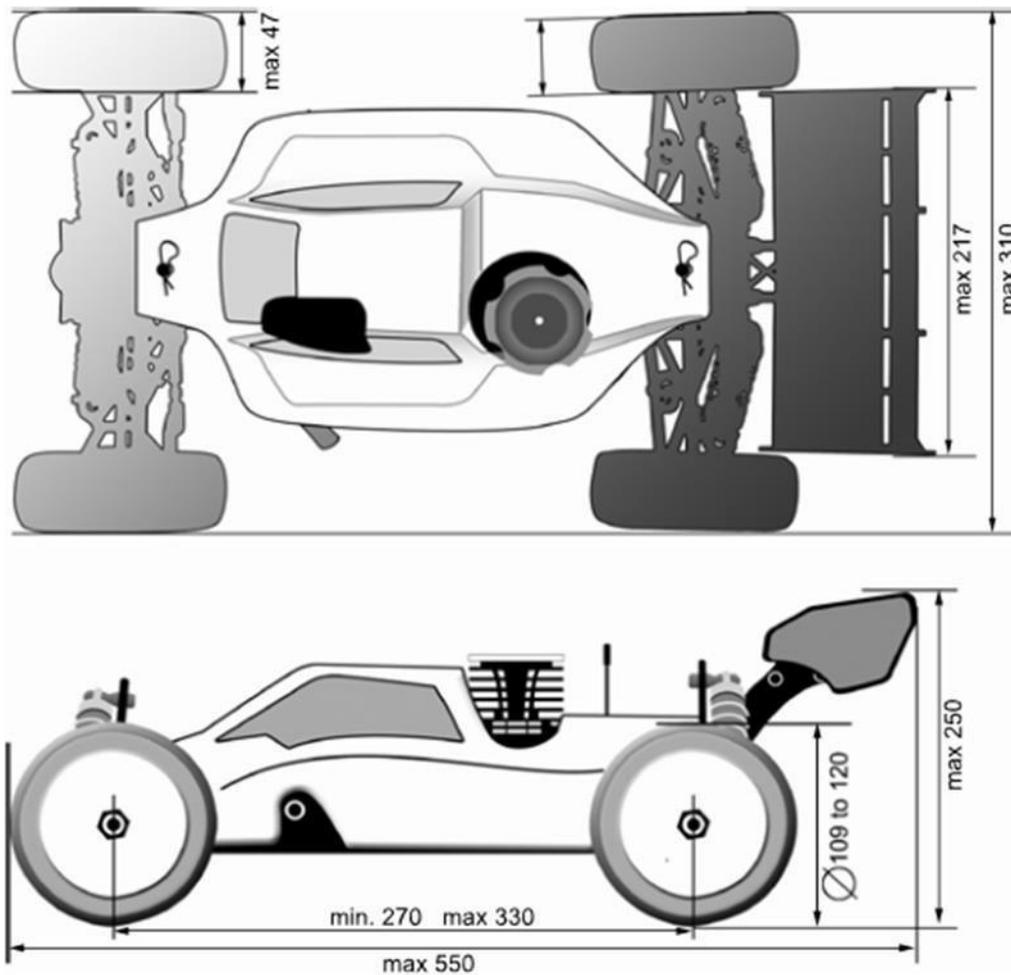


Figura 9: Dimensioni generali della 1/8 Buggy IC

## 3.2 ALIMENTAZIONE

### 3.2.1 SERBATOIO:

- Il serbatoio può avere una capacità massima di 125,0 cm<sup>3</sup> compreso filtro e tubo di collegamento al carburatore;
- La capacità del serbatoio non può essere corretta con l'uso di parti mobili presenti all'interno di esso;
- Ogni serbatoio trovato irregolare (cioè con una capacità superiore ai 125,0 cm<sup>3</sup>) dopo una qualifica od una fase finale non sarà smontato per un ulteriore secondo (2°) controllo, controllo che verrà effettuato dopo un periodo di raffreddamento di almeno quindici (15) minuti qualora la temperatura ambiente sia superiore ai venti (20°C) gradi centigradi.

### 3.2.2 MISCELA:

Il carburante può essere una miscela contenente solamente Metanolo, Olio lubrificante e Nitrometano in percentuale massima del 16% in volume.

## 3.3 PROPULSIONE

- Il motore deve essere a combustione interna con una cilindrata massima pari a 3,50 cm<sup>3</sup>.
- Sono permesse solamente marmitte di scarico a tre (3) camere omologate EFRA. Il numero di omologazione deve essere inciso sul lato della marmitta.

## 3.4 TRASMISSIONE / FRENI

- La trasmissione può essere a due (2) o quattro (4) ruote motrici e deve essere di tipo Meccanico (cardani, cinghie, catene ecc.).
- Non è ammesso l'impiego del cambio, o di qualsiasi altro meccanismo finalizzato al realizzo di una trasmissione variabile, fra la frizione e le ruote motrici.

## 3.5 RUOTE, GOMME

- Le gomme devono essere nere;
  - Sono permesse scritte di diverso colore sui fianchi delle gomme;
  - Il diametro delle ruote, tutto incluso, deve essere compreso fra i 109,0 mm ed i 120,0 mm;
  - È proibito trattare le gomme con additivi nell'area in cui si svolge l'evento, pena la squalifica immediata dalla gara in corso;
  - Larghezza massima della ruota: 47,00 mm.

### 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 (2) servocomandi (uno, 1, per lo sterzo ed uno, 1, per il comando del gas e del freno) ed una (1) ricevente. Infine, le batterie di alimentazione con eventuale regolatore di tensione, 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. Non è permesso l'impiego di qualsiasi sistema di telemetria attiva.
- 3.6.3 È consentito l'utilizzo del giroscopio a partire dal 1° Gennaio 2012.
- 3.6.4 L'UISP consiglia di caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio.

### 3.7 CATEGORIE DI PILOTI

- 3.7.1 Le categorie di Piloti sono: Expert – F1 – F2.  
L'UISP si riserva il diritto di approvare la scelta e quindi rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso.  
I Piloti della categoria F2 non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA" in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche (ponderali, geometriche ed elettriche) come da Regolamento.
- 3.7.2 L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata ad ogni inizio di stagione sportiva. La scelta di appartenenza alla categoria Expert, F1 od F2 va fatta dallo stesso Pilota al momento dell'iscrizione al campionato e rispettata durante tutta la stagione di gare.
- 3.7.3 Le iscrizioni nella categoria Expert saranno aperte anche per autodeterminazione, ma sempre e comunque valutate dall'UISP la quale si riserva il diritto di veto.
- 3.7.4 **Promozione in categoria Expert:** alla categoria Expert accede il Campione Regionale F1 dell'anno precedente più tutti i Piloti F1 che ne fanno richiesta al Responsabile Regionale di settore la cui valutazione è definitiva.
- 3.7.5 **Retrocessione:** per passare dalla categoria Expert alla categoria F1, il Pilota dovrà fare richiesta all'Associazione UISP la quale si riserva il diritto di veto. Un Pilota che ha corso in F1 o in Expert non potrà mai iscriversi nella categoria F2 anche se ha interrotto la sua attività sportiva per oltre tre (3) anni.
- 3.7.6 I Piloti Expert parteciperanno invece nella categoria F1 alle gare di Campionato Regionale.
- 3.7.7 Il Pilota che nel Campionato Regionale (o Interregionale) gareggia in una determinata categoria (F2 o F1 + Expert) deve gareggiare nella medesima categoria a livello di Campionato italiano.
- 3.7.8 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).

### 3.8 TRACCIATO

- 3.8.1
- Il materiale artificiale del tracciato dovrebbe essere dello stesso tipo utilizzato per la costruzione delle strade, non deve essere pericoloso ed inquinante; sono ammessi moquette ed erba sintetica, materiali plastici, ecc.;
  - Minimo il cinquanta per cento (50%) della lunghezza totale del tracciato deve essere costruito con terreno naturale;
  - Ogni sezione del tracciato costruita con materiale artificiale non deve essere più lunga di dieci (10) metri; una sezione di superficie naturale, minimo cinque (5) m, deve separare sempre due (2) sezioni in materiale artificiale;
  - Il deterioramento della superficie naturale non deve creare ostacolo con il congiungimento della superficie artificiale;
  - I salti devono essere realizzati con priorità principale sulla sicurezza nei confronti dei Recuperi e del pubblico.
- 3.8.2 Il punto più remoto dal palco di guida non deve superare la distanza di cinquanta (50) m.
- 3.8.3 Lunghezza minima del tracciato: 300,0 m.
- 3.8.4 Larghezza minima del tracciato (carreggiata): 3,0 m.

### 3.9 GARE DI CAMPIONATO REGIONALE

- 3.9.1 L'iscrizione alle Prove di Campionato Regionale UISP, deve essere eseguita tramite l'apposito modulo pubblicato sul sito dell'UISP entro e non oltre le ore 23:59 del venerdì della settimana antecedente a quella della gara (nove giorni prima). La quota di iscrizione per la singola tappa ammonta ad € 35,00 (euro trentacinque). Se un Pilota si iscrive dopo il termine ultimo (ma entro e non oltre le ore 23:59 della domenica precedente la gara) deve saldare una quota di € 45,00 (euro quarantacinque) pari a € 35,00 (euro trentacinque) di iscrizione più € 10,00 (euro dieci) di penale.  
Il numero delle Prove di Campionato Regionale UISP è a discrezione dell'organo direttivo con un minimo di tre (3).
- 3.9.2 La durata delle Finali (categorie Expert, F1 e F2) è di trenta (30) minuti. Le rimanenti fasi finali di recupero potranno durare al massimo venti (20) minuti.  
Prima della partenza della Finale, per ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associato, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. Per una maggiore chiarezza di esposizione si faccia riferimento alla Figura 10.

- 3.9.3 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 3.9.4 Le batterie di qualificazione saranno composte da massimo quindici (15) Piloti ed hanno una durata di cinque (5) minuti. La composizione delle batterie verrà eseguita avvalendosi della classifica generale a punti della precedente Prova di Campionato Regionale. Per la 1<sup>a</sup> Prova di Campionato Regionale, la composizione delle batterie di qualifica verrà eseguito facendo riferimento al Ranking UISP del precedente anno relativo alle tre categorie (Expert, F1 e F2). Se non esiste campionato precedente, andrà in base all'iscrizione.

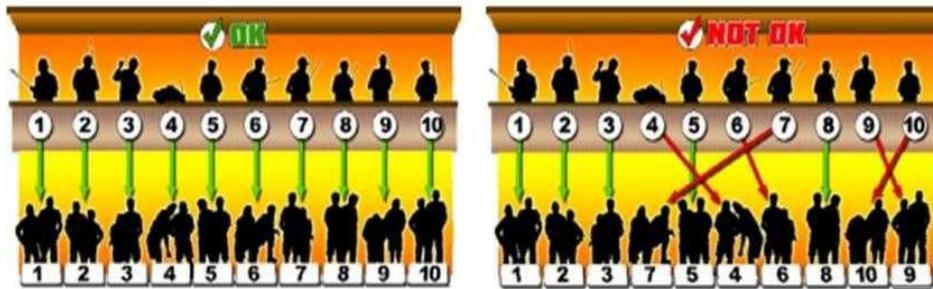


Figura 10: Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

- 3.9.5 Le prove di qualificazione dovranno avere il seguente ordine di partenza delle batterie:
- **Prima Manche:** 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°
  - **Seconda Manche:** 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°
  - **Terza Manche:** 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°
  - **Quarta Manche:** 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°
  - **Quinta Manche:** 13°, 14°, 15°, 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 12°

Nel caso in cui il numero di composizione delle batterie fosse diverso da quindici (15) ed il numero delle manche diverso da cinque (5), l'inversione di partenza delle batterie di qualificazione deve sempre avvenire rapportando il numero di batterie totale al numero di manche programmate. Si ottiene così, eventualmente approssimando per eccesso, il numero di batterie da ripartire per le partenze successive alla prima manche (e.g.: 6 batterie e 4 manche. Ordine di partenza 1<sup>a</sup> manche: 1<sup>a</sup> batteria, 2<sup>a</sup> batteria, 3<sup>a</sup> batteria, 4<sup>a</sup> batteria, 5<sup>a</sup> batteria e 6<sup>a</sup> batteria. Ordine di partenza 2<sup>a</sup> manche: 3<sup>a</sup> batteria, 4<sup>a</sup> batteria, 5<sup>a</sup> batteria, 6<sup>a</sup> batteria, 1<sup>a</sup> batteria e 2<sup>a</sup> batteria. Ordine di partenza 3<sup>a</sup> manche: 5<sup>a</sup> batteria, 6<sup>a</sup> batteria, 1<sup>a</sup> batteria, 2<sup>a</sup> batteria, 3<sup>a</sup> batteria e 4<sup>a</sup> batteria. Ordine di partenza 4<sup>a</sup> manche: si utilizza il criterio suddetto oppure l'ordine inverso).

- 3.9.6 Il Direttore di Gara può autorizzare, a sua discrezione, eventuali riparazioni del fondo o umidificazione del circuito durante la competizione; è comunque importante che il Direttore di Gara analizzi che tali interventi non costituiscano "discriminante" fra le varie batterie.
- 3.9.7 Il numero di manche da far disputare ai Concorrenti nelle gare di Campionato Regionale è fissato ad un minimo di tre (3). L'inizio della Prova di Campionato Regionale di norma deve essere fissato alle ore 8:30. Il Direttore di Gara, può decidere l'eventuale aumento o riduzione del numero delle manche da disputarsi, ma tale riduzione non può portare alla disputa di un numero di manche inferiore a due (2). Il numero di manche da ritenersi valide ai fini della qualifica deve essere regolato nel modo seguente:

Manche da Disputare	Manche Valide
2	2
3	2
4	2
5	3
6	4

- 3.9.8 Ogni qual volta tutte le batterie di qualificazione avranno portato a termine una manche, sarà stilata una classifica generale relativa alla manche stessa; la classifica così ottenuta darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ogni Concorrente (come da tabella seguente, vedi pag. 37). Per la determinazione della classifica generale risultante dalle prove di qualificazione verranno presi come "validi", e sommati tra loro, i migliori punteggi relativi ottenuti da ciascun Concorrente.
- 3.9.9 In base al totale dei punteggi ottenuti si ottiene la classifica finale delle batterie. A parità di punteggio si considererà il successivo e così via fino al termine dei punteggi da analizzare; in caso d'ulteriore parità si considererà la miglior prova effettuata in base alla prestazione (giri/tempo).

#### TABELLA DEL PUNTEGGIO DI UNA SINGOLA SERIE DI QUALIFICAZIONE

1° class.	<b>200</b>	9° class.	<b>191</b>	17° class.	<b>183</b>	25° class.	<b>175</b>
2° class.	<b>198</b>	10° class.	<b>190</b>	18° class.	<b>182</b>	26° class.	<b>174</b>
3° class.	<b>197</b>	11° class.	<b>189</b>	19° class.	<b>181</b>	27° class.	<b>173</b>
4° class.	<b>196</b>	12° class.	<b>188</b>	20° class.	<b>180</b>	28° class.	<b>172</b>
5° class.	<b>195</b>	13° class.	<b>187</b>	21° class.	<b>179</b>	29° class.	<b>171</b>
6° class.	<b>194</b>	14° class.	<b>186</b>	22° class.	<b>178</b>	30° class.	<b>170</b>
7° class.	<b>193</b>	15° class.	<b>185</b>	23° class.	<b>177</b>	31° class.	<b>169</b>
8° class.	<b>192</b>	16° class.	<b>184</b>	24° class.	<b>176</b>	32° class.	<b>168</b>

IL PUNTEGGIO CONTINUA FINO AL TERMINE DEI CLASSIFICATI RIDUCENDOSI DI 1 PUNTO PER OGNI POSIZIONE

- 3.9.10 La partenza delle batterie di qualificazione sarà effettuata con il sistema "Flying Start". Il tracciato verrà aperto tre (3) minuti prima del "via". Con sistema sonoro verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto alla partenza", "30 secondi alla partenza", "10 secondi alla partenza". L'annuncio "via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita.
- 3.9.11 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.
- 3.9.12 **FASI FINALI:**
- Tutte le fasi finali compresa la Finale saranno composte da un massimo di dodici (12) Piloti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;
  - Al termine delle prove di qualificazione (manche) dovrà essere redatta una classifica in base alla somma dei punteggi ottenuti;
  - I primi sedici (16) Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione accederanno direttamente alle due semifinali sulla base delle posizioni, pari e dispari, di detta classifica (Semifinale "A": Classificati dispari – Semifinale "B": Classificati pari);
  - Gli altri Piloti verranno ripartiti, con lo stesso criterio, nelle fasi finali di recupero previste;
  - Il Concorrente che rinuncia, e/o non si presenta, a disputare una qualsiasi fase finale non potrà essere sostituito da altro Concorrente;
  - I primi quattro (4) Piloti classificati di ogni fase finale di recupero accederanno alla fase finale successiva, mentre dalle due Semifinali accederanno alla Finale i primi sei (6) classificati di ciascuna fase. Si veda la Tabella 2 di pagina 38;
  - L'ordine di disputa delle fasi finali è: prima la "A" a seguire la "B";
  - 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 dodici (12), salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara;
  - Allineamento Irregolare:** durante tutte le fasi finali, compresa la Finale, la ruota posteriore del modello (sinistra o destra a seconda del senso di percorrenza della pista), deve toccare il bordo della carreggiata (corrugato, tavola di legno, ecc.) ed essere posizionata dal Meccanico con una angolazione compresa fra i trenta (30°) ed i sessanta (60°) gradi rispetto alla direzione di marcia. Qualora la ruota del modello non tocchi il bordo della carreggiata al Pilota gli sarà comminata uno Stop and Go per allineamento irregolare. Si veda a corredo la Figura 11.

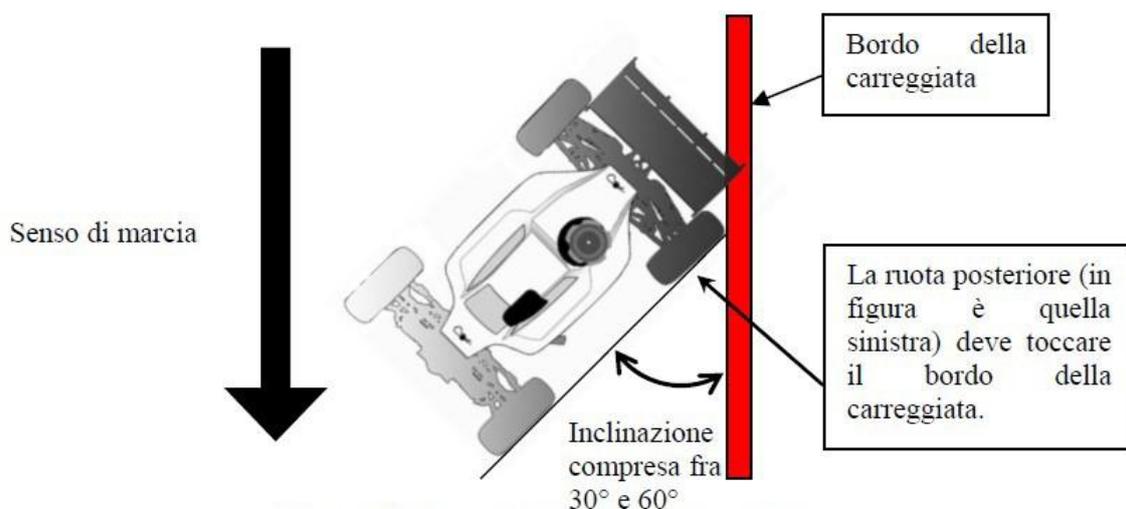
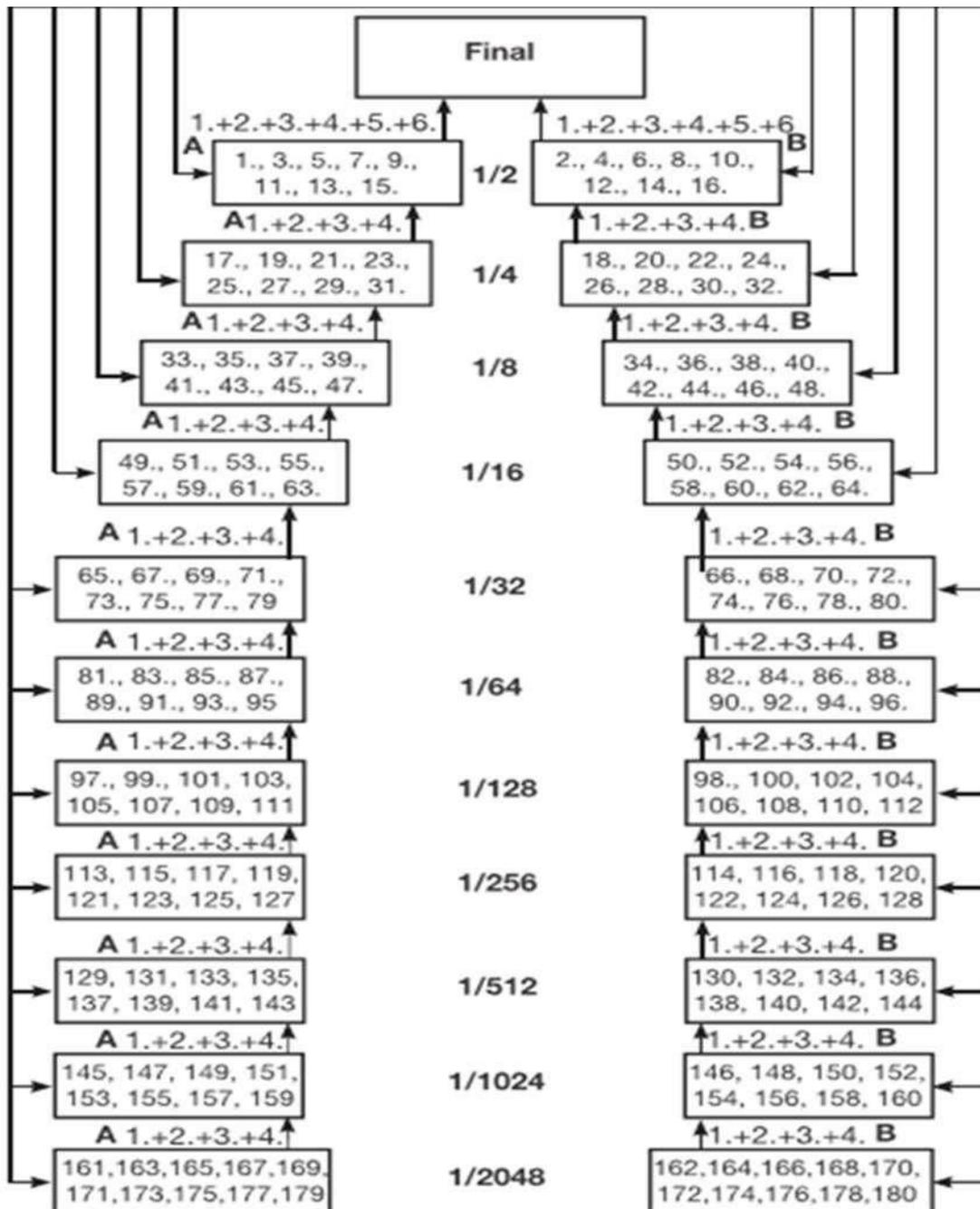


Figura 11: Disposizione modello in griglia

- 3.9.13 **PENALITA':**
- Partenza Fasi Finali:** il Direttore di Gara per partenza anticipata e/o irregolare, durante una fase finale, applicherà la penalizzazione di Drive Through;
  - Fasi finali:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) vanno eseguite con il metodo "Stop and Go" e "Drive Through". Il Pilota penalizzato deve rientrare entro tre (3) giri, dalla segnalazione del Direttore di Gara, con il proprio automodello al box riservato alla penalizzazione. Il modello sarà mantenuto sollevato per tutto il tempo di penalizzazione dal suo Meccanico. Durante tale intervallo è proibito qualunque tipo di intervento compreso il rifornimento;
  - Qualifiche:** le penalizzazioni (e.g.: taglio di pista, guida irrispettosa, uscita scorretta dai box, entrata contromano nei box, ecc.) sono comminate dal Direttore di Gara e convertite in "Stop and Go", "Drive Through" oppure aggiungendo dieci (10) secondi al tempo impiegato nella migliore prestazione. Il tipo di penalità è determinata insindacabilmente dal Direttore di Gara.

Tabella 2: Fasi Finali 1/8 Buggy IC



## 4. 1/8 OFF ROAD BRUSHLESS

### 4.1 REGOLAMENTO TECNICO

- 4.1.1 Sono ammessi alla categoria tutti i modelli tipo Buggy, in scala 1/8 a ruote scoperte, con trasmissione 4wd spinti esclusivamente da un motore elettrico alimentato con batterie LiPo. I modelli devono essere dotati di sospensioni indipendenti, devono avere 4 ammortizzatori. La trasmissione deve essere fissa, non sono ammesse frizioni se non quella che eventualmente può essere montata solo sul pignone. È vietato l'uso del cambio.
- 4.1.2 Gli automodelli Off-road non devono avere parti meccaniche in movimento sporgenti da carrozzeria o telaio che possano recare ferite ai recuperi e/o ai meccanici. In particolare la corona dentata che prende il suo movimento dal pignone motore non può sporgere dal limite inferiore del telaio! I modelli privi di opportune protezioni non possono essere accettati in gara. Se la mancanza delle protezioni viene accertata durante le verifiche post gara il modello è automaticamente squalificato dalla fase di gara appena corsa.
- 4.1.3 I motori che equipaggiano i modelli devono essere a tecnologia Brushless, con o senza sensori di controllo. Devono essere commercialmente reperibili in Italia tramite negozi e distributori.

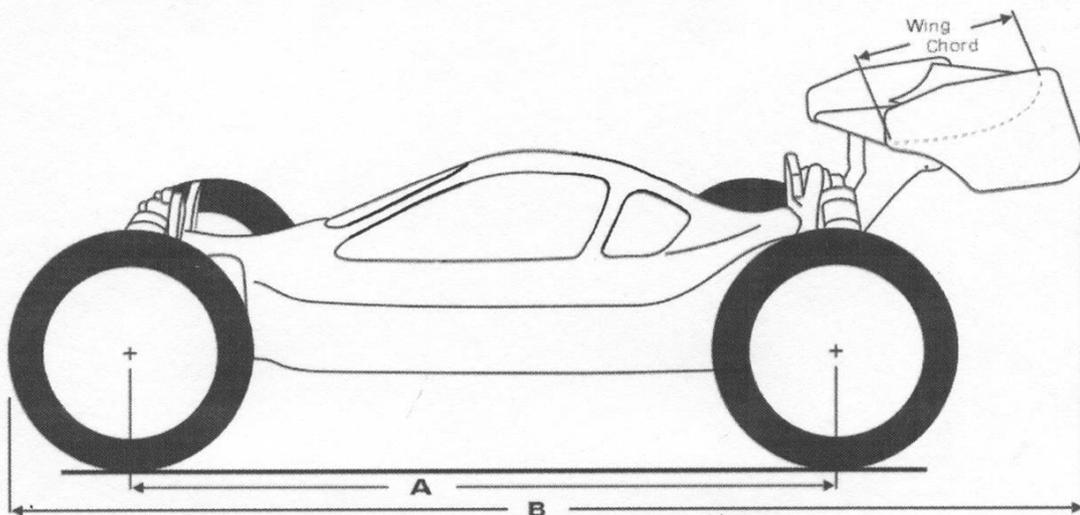


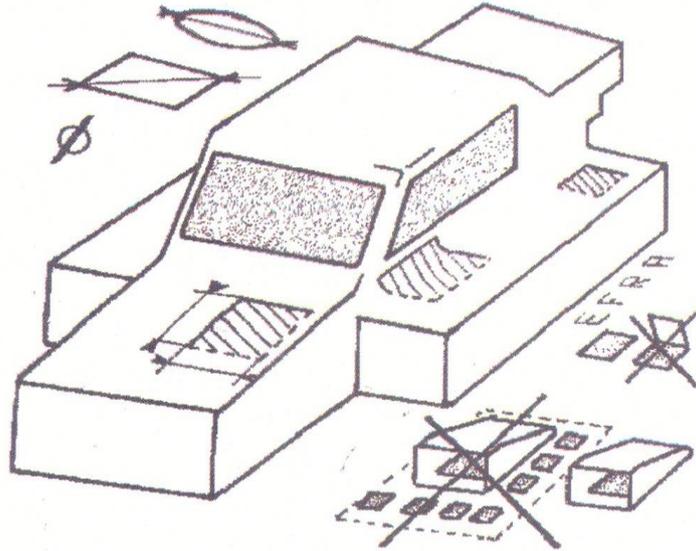
Figura 12: Dimensioni principali 1/8 Brushless

#### 4.1.4 DIMENSIONI Si veda a corredo la Figura 12:

Lunghezza (B)		Massimo	550,0 mm
Larghezza		Massimo	310,0 mm
Altezza (misurata a sospensioni compresse)		Massimo	250,0 mm
Passo (A)		Massimo	330,0 mm
		Minimo	270,0 mm
Peso		Minimo	3200,0 g
Gomme	Diametro	Massimo	120,0 mm
		Minimo	109,0 mm
	Larghezza	Massimo	47,0 mm
Alettone posteriore	Sagoma laterale	Larghezza	100,0 mm
		Altezza	70,0 mm
	Corda	Massimo	85,0 mm
	Larghezza	Massimo	217,0 mm
Batterie	Volt	Minimo	3S (11,10 Volt)
		Massimo	6S (22,20 Volt)

- 4.1.5 La Carrozzeria deve essere in materiale flessibile, studiata per arrecare meno danni possibili agli altri modelli, ai meccanici e ai recuperi in caso d'incidente. Non può coprire le gomme che devono restare scoperte. È obbligatoria la presenza di un parabrezza e di un finestrino per ogni lato dell'abitacolo, che devono essere trasparenti o verniciati in colore traslucido verosimile. Non è obbligatorio seguire la forma del disegno originale della carrozzeria per questi elementi.
- 4.1.6 Le carrozzerie devono rimanere il più integre possibile. Devono essere tagliate entro i limiti di disegno dello stampo originale con la tolleranza minima per i movimenti dello sterzo e delle sospensioni, se necessario. Sono ammesse le seguenti aperture:
- Antenna – foro di massimo 10 mm di diametro;
  - Parti verticali in prossimità dei bracci sospensione anteriori e posteriori;
  - Prese d'aria e air scope:** sono apribili solo le parti verticali, se già presenti nello stampo originale del modello. Non è permesso modificare l'andamento della carrozzeria per variare o creare prese d'aria non previste in origine;

- d) Qualora non siano presenti air scope verticali su uno o entrambi i lati del modello sono concesse due aree quadrate di 30 mm di lato, una per ogni lato del modello, in corrispondenza del motore e dell'acceleratore. In queste aree, che devono essere ricavate sulle superfici piane, parallele al terreno e solo sul lato dove non sia presente almeno una presa d'aria, possono essere praticate infinite aperture che non superino i 10 mm di dimensione in qualsiasi loro direzione;
- e) Finestrini e parabrezza devono rimanere integri lungo tutto il disegno originale dello stampo del modello. Non è consentito né forarli né aprirli, soprattutto non è consentito deformare la carrozzeria in prossimità delle aperture concesse. Si veda a corredo la Figura 13.



**Figura 13: Tagli consentiti sulla carrozzeria 1/8 Buggy Brushless**

- 4.1.7 Alettoni, bumper e tutte le parti sporgenti del modello devono essere realizzate in materiale flessibile, che rechi meno danni possibili a persone e cose.

L'antenna deve essere di materiale flessibile.

- 4.1.8 Sul modello non possono essere montati aiuti alla guida come i sistemi elettronici tipo: abs, controllo trazione e altro che sia diverso dai normali 2 canali di acceleratore/freno e sterzo.
- 4.1.9 Alla ricevente possono essere collegati solo il servo sterzo, l'acceleratore elettronico, un BEC (Battery Eliminator Circuit) esterno, il servo freno (se usato) e il trasponder personale che per le prove di Campionato Regionale è obbligatorio.
- 4.1.10 In gara è vietato l'uso della retromarcia.
- 4.1.11 I modelli devono essere alimentati da batterie LiPo. Le batterie possono essere in formato Saddle pack, o in "pezzo unico". Se i pacchi batterie sono di tipo Saddle Pack questi devono essere obbligatoriamente di uguale tipologia. Non si possono usare contemporaneamente batterie con dati tecnici differenti tra loro.
- 4.1.12 È cura del Pilota assicurarsi che le batterie siano adeguate all'uso modellistico e che siano ben fissate e protette sul modello in uso.

## 4.2 REGOLAMENTO SPORTIVO

- 4.2.1 I modelli possono entrare in pista solo dalla Pit Lane della zona box sotto al palco guida.
- 4.2.2 L'accesso alla Pit Lane e quindi all'ingresso in pista dei modelli deve avvenire attraverso una zona di "parco chiuso" (se previsto), possibilmente posta tra la zona Box e la zona palco. All'ingresso del Parco Chiuso è possibile, a discrezione del direttore di gara, la verifica del voltaggio di carica delle batterie dei modelli. Il voltaggio delle batterie non deve superare quello massimo di sicurezza di 4,20 Volt per ogni cella (S). Per agevolare le operazioni di verifica è obbligatorio presentarsi con la carrozzeria smontata.
- 4.2.3 Voltaggi batterie:
- 3S – 11,10 Volt nominali – 12,60 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
  - 4S – 14,80 Volt nominali – 16,80 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
  - 5S – 18,50 Volt nominali – 21,00 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento;
  - 6S – 22,20 Volt nominali – 25,60 Volt misurabili + 0.01 Volt di Tolleranza dello strumento.
- 4.2.4 Il superamento di questo limite obbliga i modelli a rimanere fuori dal parco chiuso, quindi all'impossibilità di accedere al circuito di gara, fino a quando i Volt misurati non rientrino nei valori di tolleranza concessi. È possibile scaricare le batterie con qualsiasi mezzo.
- 4.2.5 Accedere al circuito di gara da qualsiasi altra parte che non sia il parco chiuso e successivamente la Pit Lane è da considerare come comportamento antisportivo e comporta una sanzione a discrezione del direttore di gara.
- 4.2.6 L'accesso alla zona di parco chiuso è permessa ai modelli della successiva fase di gara solamente dopo l'avvenuto start della manche precedente. In questa zona possono accedere anche i modelli che dovrebbero essere già in pista a gareggiare nel proprio turno.

- 4.2.7 La zona Pit Lane è così organizzata. Sotto al palco durante ogni fase di gara deve essere sgombra, non possono esserci né materiali né Meccanici. L'accesso alla Pit Lane è concesso ai Meccanici esclusivamente in questi casi:
- Prima della partenza per allineare i modelli;
  - Dopo lo stop alla manche per recuperare e spegnere i modelli che hanno appena corso;
  - Durante la corsa, un solo Meccanico per volta può accedere alla Pit Lane per recuperare e spegnere un modello che sia costretto a terminare in anticipo la sua gara. Non è permesso intervenire sui modelli per ripararli nella zona di Pit Lane o nell'area box sotto al palco;
  - Durante la corsa per far entrare o rientrare in gara un modello.

Per le manifestazioni UISP il Meccanico può essere presente sotto al palco Piloti svolgendo tutte le mansioni a lui affini.

- 4.2.8 Il tracciato di gara deve essere largo almeno tre (3) metri in ogni suo punto. I salti e le difficoltà presenti lungo il percorso devono essere progettate per ridurre al minimo il rischio per l'incolumità dei recuperi, che in caso di necessità devono essere dotati di adeguate protezioni, principalmente per la testa. I recuperi devono avere piena visuale sul tratto di pista che precede e/o segue la loro zona di competenza, in particolar modo questo vale in prossimità dei salti.
- 4.2.9 Più che mai in questa categoria non sono tollerate ingiurie, "parole", insulti, bestemmie e atteggiamenti violenti o irrispettosi sul palco da parte dei Piloti e a bordo pista da parte di meccanici e accompagnatori. Qui non ci sono i motori a scoppio a nascondere certi atteggiamenti.

### 4.3 PROCEDURE DI GARA

- 4.3.1 **QUALIFICHE.** Durante le gare di campionato regionale si svolgono 3 qualifiche con punteggio Round by Round con lo scarto del punteggio peggiore. Ai Campionati nazionali le prove di qualificazione sono 4 o 5, sempre con metodo Round by Round, ma con lo scarto dei due (2) risultati peggiori di ciascun Pilota.
- 4.3.2
- Alla partenza delle manche di qualifica e delle finali gli automodelli dovranno essere in pista 30 secondi prima della partenza;
  - A 10 secondi dalla partenza gli automodelli dovranno essere allineate sulla pit lane (qualifiche) o sulla griglia di partenza (finali);
  - Nel caso in cui a 30 secondi dalla partenza gli automodelli non siano in pista e a 10 secondi dalla partenza non siano sulla pit lane o griglia di partenza, quest'ultimi dovranno partire per ultimi.
- 4.3.3 La Partenza delle fasi finali avviene con schieramento tipo Formula 1.
- 4.3.4 Il countdown per le fasi finali: - 5" ... - 4" ... -3" pausa a discrezione dello starter (compresa tra 0" e 3") via (o segnale acustico sostitutivo).
- 4.3.5 **Durata prove di qualificazione:** cinque (5) minuti più il tempo necessario per terminare l'ultimo giro.
- Al termine delle manche di qualifica si stilano le finali A, B, C, composte da 9, 10, 11, 12 o più Piloti in base alla decisione del Direttore di Gara la quale sarà comunicata al termine della prima (1^) manche di qualifica;
  - Le finali si corrono tutte sulla distanza di dieci (10) minuti più il tempo per terminare l'ultimo giro;
  - Tutte le finali sono composte da tre (3) manche della durata di dieci (10) minuti;
  - L'ordine di partenza deriva dall'ordine di classifica stilato in base ai risultati di qualifica per tutte le manche di gara previste. Pertanto, si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle finali.
  - Il Campione regionale viene stabilito esclusivamente dalla Finale A.
- 4.3.6 L'ordine di partenza delle finali inizia con i Concorrenti A, seguono quelli del raggruppamento B, poi C e via di seguito.
- 4.3.7 **Punteggio Qualifiche:** alla fine di tutte le batterie di una manche verrà redatta una classifica a punteggio secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 0 punti	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	...E così via
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

Se non partito e/o verificato (0 giri) 0 punti.

In caso di qualifiche sulla distanza di solo 2 (due) manche, la classifica sarà stilata in base alla miglior prestazione assoluta giri/tempo di ogni Pilota.

Dopo lo svolgimento di tutte le manche verranno prese in considerazione i 2 (o 3) punteggi più bassi (tra le 4 manche o 5 manche disputate) di ogni Pilota.

- 4.3.8 In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche (o 3 manche) ritenute valide, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica. Un'ulteriore parità si risolverà prendendo in considerazione il secondo miglior risultato prendendo in considerazione il numero dei giri ed il tempo.

Si creerà così una classifica di qualificazione che verrà utilizzata per la creazione delle batterie di finale.

Le batterie di finale saranno quindi formate nel seguente modo:

- Finale A: 3 manche;
- Finale B: 3 o 2 manche;
- Finale C: 1, 2 o 3 manche.

E via di seguito ...

Se vengono disputate tre (3) manche di finale se ne scarta una (1). Mentre, se vengono disputate due (2) manche di finale se ne scarta una (1). Infine, se viene disputata una (1) sola finale non vi è lo scarto.

Sarà cura dell'organizzazione fare in modo che si corra il maggior numero possibile di manche.

La classifica finale di gara verrà redatta tenendo in considerazione quanto segue:

**FINALI:** le 2 migliori posizioni di arrivo in finale con lo scarto della terza secondo il seguente schema (punteggio EFRA):

1° Classificato 1 punto	5° Classificato 5 punti	9° Classificato 9 punti
2° Classificato 2 punti	6° Classificato 6 punti	10° Classificato 10 punti
3° Classificato 3 punti	7° Classificato 7 punti	Se non partito (0 giri) 0 punti
4° Classificato 4 punti	8° Classificato 8 punti	Se non verificato (0 giri) 0 punti

In caso di parità tra 2 Piloti verrà preso in considerazione il miglior piazzamento nelle 2 manche, in caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore manche disputata ritenuta valida ai fini della classifica.

#### **4.4 GARE DI CAMPIONATO NAZIONALE**

4.4.1 Per le modalità di organizzazione si veda il paragrafo 3.9

# NORME GENERALI PER TUTTE LE SPECIALITA' RC ELETTRICO

## 5.1 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

5.1.1 Sono ammesse le batterie appartenenti alla tecnologia dei polimeri di litio ovvero: LiPo, LiFe (o LiFePo4 ecc) ma solo quelle con involucro rigido.

Tensione massima nominale celle:

- a) LiPo (1S) massima tensione nominale: 3,80 V. LiPo (2S) massima tensione nominale: 7,60 V;
- b) LiFe (1S) massima tensione nominale: 3,30 V. LiFe (2S) massima tensione nominale: 6,60 V;

Qualora una batteria LiPo o LiFe venisse misurata ad una tensione superiore del limite di sicurezza (massima carica di cut-off) di 8,40 Volt (2S LiPo) o 7,40 Volt (2S LiFe) + la tolleranza dello strumento di misura a disposizione dei verificatori, il modello verrà dichiarato "non idoneo" e non potrà accedere al tracciato di gara e prendere il via alla manche fino al raggiungimento della soglia massima di volt consentiti. A quel punto al modello dovranno essere ripetute integralmente le verifiche pre-gara.

La batteria trovata oltre il limite concesso può essere scaricata con qualsiasi mezzo: resistenze, motore, assorbimento impianto radio, ma sempre senza poter accedere al tracciato di gara!

Il rifiuto di sottoporre la batteria LIPO alla misurazione equivarrà all'ammissione del superamento del limite di sicurezza.

- 5.1.2 a) I Piloti sono gli unici responsabili per l'uso in sicurezza delle batterie e degli accessori elettrici (caricabatterie, bilanciatori, regolatori elettronici ecc.);
- b) Tutte le "operazioni" di carica, scarica e bilanciatura delle batterie con tecnologia al LITIO (anche le batterie della radio) devono avvenire all'interno di appositi contenitori di sicurezza regolarmente chiusi. (lipo bag, contenitori metallici chiusi o altro approvato dal Direttore di Gara);
- c) Il mancato rispetto di queste misure di sicurezza prevedrà l'immediato allontanamento del Pilota dalla competizione;
- d) In caso d'incendio il modo migliore per estinguere le fiamme è l'uso di sabbia o estintori a polvere, che le piste devono essere facilmente accessibili per Piloti e Meccanici. Assolutamente non usare acqua!

## 5.2 PROPULSIONE

5.2.1 Sono utilizzabili solo motori elettrici con avvolgimenti in rame: ogni altro tipo di motore è vietato.

5.2.2 I motori dovranno essere tipo BRUSHLESS.

5.2.3 MOTORI BRUSHLESS ("senza carboncini" o "senza spazzole"). I motori Brushless ammessi dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- a) Testa motore sensored o sensorless (con o senza sensore);
- b) Motore rebuildable (ricostruibile);
- c) Rotore su cuscinetti o boccole.

I motori ammessi devono appartenere alla classe 540 ma sono ammessi solo motori con le spire avvolte a nuclei ferrosi normalmente reperibili in commercio.

5.2.4 Non vi sono limitazioni di spire od equivalenti, salvo diversa indicazione di categoria.

## 5.3 PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA

5.3.1 Alla ricevente o all'impianto elettrico del modello potranno essere collegati solamente: il servocomando dello sterzo, il regolatore elettronico, il transponder (obbligatorio); sono ammesse, inoltre, una o più ventole azionate elettricamente, condensatori, BEC esterni e batterie ricevente per stabilizzare la tensione dell'impianto radio.

5.3.2 E' vietato saldare i cavi di alimentazione alle batterie, devono essere usati connettori sfilabili; i cavi delle batterie, inoltre devono essere alloggiati in maniera che sia facile estrarre i connettori per interrompere l'alimentazione pertanto tale azione non potrà essere limitata od impedita da mezzi di ritenzione quali barrette, nastro adesivo ecc.

5.3.3 In tutte le categorie è ammesso l'uso di additivi per le gomme a condizione che siano quasi inodori, comunque non fastidiosi ai box e non rovinino la superficie della pista.

## 5.4 GARE

5.4.1 **RECUPERI:** Durante le fasi di gara (manche e finali) ogni Pilota dopo aver svolto la propria manche o fase finale, o a discrezione della direzione gara da determinarsi in sede di briefing pre-gara anche in altro modo, dovrà immediatamente prendere posizione nella postazione di recupero associata al suo numero di gara relativa alla manche di qualifica o di finale.

- 5.4.2 a) Le verifiche sono effettuate in pre-gara;
- b) I modelli possono essere verificati solo durante il tempo di gara della manche precedente
- c) Durante le fasi di qualifica il modello potrà prendere il via anche dopo tale limite ma solo se autorizzato dal Direttore di Gara e comunque con le modalità di cui al successivo punto.

- 5.4.3 a) Alla partenza delle manche di qualifica e delle finali gli automodelli dovranno essere in pista 30 secondi prima della partenza;
- b) A 10 secondi dalla partenza gli automodelli dovranno essere sulla linea di partenza (qualifiche) o sulla griglia di partenza (finali);
- c) Nel caso in cui a 30 secondi dalla partenza gli automodelli non siano in pista e a 10 secondi dalla partenza non siano sulla linea o griglia di partenza, quest'ultimi dovranno partire per ultimi.

- 5.4.4 Sul palco i Piloti durante le finali dovranno piazzarsi in ordine di numero di partenza (da 1 a 10). Sia in qualifica sia in finale i Piloti che si ritirano durante lo svolgimento delle stesse dovranno rimanere sul palco senza disturbare gli altri Piloti.
- 5.4.5 Durante lo svolgimento delle gare in pista, nei box e in direzione gara non si potrà fumare
- 5.4.6 **Trattamenti piste:** nel caso sia prevista l'applicazione di un additivo al tracciato (verniciature, acqua e zucchero, collanti o altro) questo deve essere presente durante la prova di Warm-Up se prevista (organizzato non meno di 2 settimane prima dell'evento) e il sabato di prove libere non controllate. Eventuali modifiche al tracciato sono effettuabili a discrezione della direzione gara entro la partenza della prima manche di qualifica. Tali modifiche devono però essere richieste e approvate almeno dall' 80% dei Piloti presenti alla gara.
- 5.4.7 **ORARI GARA:**  
La gara si svolgerà in due (2) giorni:
- a) **Sabato:** controllo e punzonatura motori per la categoria E1, Stock, 17,5 e F1. Inoltre, si svolgeranno due (2) Sessioni di Prove Controllate Cronometrate per definire l'ordine delle batterie di qualifica. Infine, se il numero degli iscritti è superiore o uguale alle 50 unità si svolgeranno un minimo di due (2) o un massimo di tre (3) Manche di Qualifica nella giornata di sabato;
- b) **Domenica:** si svolgeranno le manche di qualifica (tutte oppure la seconda parte di esse, si veda a corredo il paragrafo a)) e tutte le Finali.
- Le prove indoor pista e off road possono prevedere la separazione delle categorie tra sabato e domenica.  
Per le prove off road e pista indoor, indipendentemente dal fatto che l'impianto sia fisso o provvisorio, l'impianto si considererà sempre provvisorio, pertanto le prove libere saranno limitate esclusivamente alle prime ore della giornata di gara di ogni singola categoria.
- Nel caso in cui la pista sia agibile nei giorni precedenti il week end di gara, questa dovrà essere sempre messa a disposizione di tutti i Piloti iscritti alla prova UISP seguendo i normali orari d'ingresso del club ospitante.
- I tracciati di gara (sia off road che indoor), provvisori per definizione, saranno deliberati la mattina stessa della gara a insindacabile giudizio del Responsabile Nazionale UISP del settore il quale potrà comunicare eventuali modifiche sia di tracciato che di senso di marcia.
- 5.4.8 **PIOGGIA:** in caso di pioggia vedere il paragrafo 2.15 di pagina 14.
- 5.4.9 Per quanto non espressamente previsto dal Regolamento generale elettrico e dalle appendici di categoria elettrico il Responsabile Nazionale UISP di settore ha ampia facoltà di decisione a suo insindacabile giudizio. La stessa decisione non è appellabile

# ALLEGATO A, SICUREZZA NELL'USO DELLE BATTERIE

Al fine di evitare incidenti con fiammate e/o principi di incendio vanno rispettate le seguenti disposizioni:

## PRECAUZIONI DI CARATTERE GENERALE - NIMH & NICD

- Non eseguite la carica senza monitorarne l'andamento;
- Non lasciate mai il caricabatteria (ed il pacco pile) in carica senza sorveglianza;
- Caricate le batterie in uno spazio aperto su superfici non conduttive, non infiammabili (o combustibili) e comunque lontano da materiali infiammabili (o combustibili);
- Se una cella dovesse dimostrare valori bassi di tensione, o prossimi allo zero, mentre le altre sono cariche, essa va eliminata; non eseguire la carica;
- Equalizzate le celle prima di caricarle soprattutto se sono rimaste inutilizzate (con carica) per più di due/tre giorni. Se una o più celle dimostrano di non aver bisogno di equalizzazione (per esempio il led rimane spento o si spegne subito) allora rimuovete il pacco dall'equalizzatore e caricatelo per un breve periodo (approssimativamente 3 - 5 minuti, dovrebbe bastare). Successivamente eseguite il processo di equalizzazione;
- Non superate mai la carica rapida raccomandata dal fabbricante. Dovrebbe essere al massimo 1C, anche se il fabbricante indica che può essere superiore (C'è l'ampereaggio basato sulla capacità della cella, ad esempio per una cella da 4200 mAh 1C=4.2 ampere);
- Ignorate ogni raccomandazione data dalla azienda selezionatrice se è superiore a 1C;
- Usate un valore di Delta Peak di 3mV per cella (per 5 celle 15mV=0.015V; per sei celle =18 mV=0,018 V);
- Non "ri-piccate" mai le celle dopo la carica principale;
- Usate un caricabatteria con taglio mediante sonda termica di protezione regolata a 42°C massimo; la sonda va posizionata sulla cella più calda (usualmente al centro del pacco). Se si carica in una giornata molto fredda riducete il valore fino a 35°C;
- Lasciate sempre raffreddare le celle fino alla temperatura ambiente prima di ricaricarle;
- Stivate le celle con un po' di carica (almeno il 30-50% della capacità);
- **In nessuna circostanza i cavi del regolatore saranno saldati direttamente alla batteria. I connettori dovranno essere estraibili facilmente: non deve essere impedita l'azione dal nastro (o da altro sistema) che trattiene la batteria.**

## PRECAUZIONI DI CARATTERE GENERALE - LIPO

- Caricate le batterie LIPO solo con caricabatteria progettati specificamente per tali batterie;
- Assicuratevi sempre del corretto voltaggio per cella. Per gli automodelli deve essere: 2 celle = 7,4 V; 1 cella =3,7 V;
- La massima corrente di carica deve essere pari a 1C, per esempio 3,2 Ampere per un pacco da 3200mAh;
- Controllate sempre almeno due volte la tensione (il numero di celle), la capacità (mAh) e la corrente prima di avviare la carica;
- Non lasciate mai le LIPO senza sorveglianza in nessuna fase della carica;
- Caricare le LIPO in un contenitore (lipo bag, contenitori ignifughi...) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio;
- Controllate il vostro caricabatteria. Dopo la carica, controllate la batteria con un voltmetro digitale; la tensione per un pacco carico dovrebbe risultare tra 8,32 e 8,40 Volt per due celle, 4,20 per una cella;
- Non caricate la batteria alloggiata nel modello;
- Non scendere mai sotto la tensione di scarica indicata dal fabbricante;
- Usate connettori che non possano essere cortocircuitati;
- **In nessuna circostanza i cavi del regolatore saranno saldati direttamente alla batteria. I connettori dovranno essere estraibili facilmente: non deve essere impedita l'azione dal nastro (o da altro sistema) che trattiene la batteria;**
- Non cortocircuitate la batteria perché potrebbe prendere fuoco. In caso di "corto" accidentale, trasportate con attenzione e velocemente la batteria all'aperto ed osservatela (a distanza) per almeno dieci minuti. Potrebbe gonfiarsi e sfiammare. Se è già gonfia osservarla da lontano; per rimuoverla e portarla all'aperto utilizzare un contenitore metallico con coperchio;
- Bilanciate le celle in carica;
- Evitate il surriscaldamento delle LiPo nell'uso (agendo sul rapporto di trasmissione ad esempio); temperature prossime a 60° o superiori sono pericolose;
- Se il vostro pacco è stato coinvolto in un incidente o comunque è stato danneggiato in altra maniera, rimuovetelo dal modello ed ispezionatelo per verificare danni al corpo o ai connettori o ai cavi; se l'integrità della batteria è compromessa, quest'ultima si gonfierà. Se la batteria è danneggiata e l'involucro comincia ad espandersi, cessatene l'uso immediatamente (da gettare);

La sicurezza di tutti è nelle mani dei Piloti/meccanici che operano in pista e nei box. Si ricorda che in caso di incendi di natura elettrica è fatto assoluto divieto di utilizzare acqua: si usi un estintore a polvere o sabbia asciutta. Tutte le batterie (pile) inutilizzabili (da gettare) vanno smaltite secondo la legge ovvero avviate alla raccolta differenziata; non vanno gettate con la spazzatura comune.