

# REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE MOTO 1/5 RC 2015

---



# 1 REGOLAMENTO DISCIPLINARE

## 1.1 ASSEMBLEA NAZIONALE ANS AMSCI MOTO

- 1.1.1 L'Assemblea Nazionale Moto 1/5 RC ha il Potere Legislativo ed è costituita dai seguenti membri:
- a) Il Consiglio Direttivo ASD AMSCI;
  - b) Il Dirigente Nazionale ANS Moto AMSCI;
  - c) Il Prefetto;
  - d) La Commissione Sportiva Piloti;
  - e) La Commissione Sportiva Costruttori;
  - f) Il Tesoriere;
  - g) I Piloti tesserati;
  - h) I Meccanici tesserati.
- 1.1.2 L'Assemblea Nazionale si riunisce in seduta Ordinaria almeno una volta all'anno ed obbligatoriamente entro il 31 Dicembre dell'anno in corso. Assemblee Straordinarie potranno essere indette su richiesta da almeno la metà dei suoi componenti tesserati.
- 1.1.3 L'Assemblea Nazionale è convocata dal Dirigente Nazionale mediante mail spedita ad ogni avente diritto (tesserato) almeno quindici (15) giorni prima di quello fissato per l'adunanza. L'avviso indicherà gli argomenti posti all'Ordine del Giorno, l'ora ed il luogo della prima convocazione. Indicherà altresì l'ora ed il luogo della eventuale seconda convocazione che potrà effettuarsi non prima di due (2) ore dopo l'ora fissata per la prima.
- 1.1.4 L'Assemblea Nazionale è validamente costituita in prima convocazione con la presenza di almeno la metà più uno dei suoi Membri ed in seconda convocazione qualunque sia il numero dei suoi partecipanti. Le deliberazioni sono prese a maggioranza dei presenti salvo l'approvazione dei Bilanci che dovrà essere deliberata a maggioranza qualificata dei tre quarti (3/4) dei correnti. La mancata approvazione dei Bilanci equivale ad una mozione di sfiducia nei confronti del Dirigente Nazionale.
- 1.1.5 Ogni Tesserato ha diritto ad un voto.
- 1.1.6 E' ammesso, per l'Assemblea Nazionale (Ordinaria e Straordinaria), e per ogni Tesserato, consegnare una sola delega scritta e firmata da parte del delegante associato. La stessa deve essere consegnata al Segretario dell'Assemblea.
- 1.1.7 L'Assemblea Nazionale è presieduta dal Dirigente Nazionale od, in sua assenza od impedimento, dal Prefetto, quindi da uno dei membri la Commissione Sportiva Piloti designato dal Dirigente stesso od, in mancanza di tale designazione, eletto dall'Assemblea.
- 1.1.8 L'Assemblea ha tutti i poteri per conseguire gli scopi sociali ed in particolare.
- a) Approva il Bilancio consuntivo e preventivo dell'Attività Nazionale Sportiva **AMSCI Moto (ANS AMSCI)**;
  - b) Delibera sugli argomenti dei quali, almeno trenta (30) giorni prima della convocazione dell'Assemblea, sia stata richiesta l'iscrizione all'Ordine del Giorno dall'Organico Nazionale o da almeno un quinto (1/5) dei suoi Tesserati;
  - c) Elege per voto segreto il Dirigente Nazionale per l'Attività Nazionale Sportiva Moto 1/5 RC futura. Se alle Elezioni Amministrative sono state depositate, nei tempi e nei modi fissati dal Dirigente Nazionale in carica, un numero di liste di candidati superiori od uguali alle due (2) unità, per aggiudicarsi la vittoria è necessario raggiungere la maggioranza assoluta dei voti (50% + 1 voto, cinquanta per cento più un voto). Altrimenti, qualora ci sia solamente una sola lista, la vittoria viene assegnata a maggioranza qualificata pari all'ottanta per cento (80%) dei voti;

- d) Delibera sulla modifica/sostituzione delle norme giuridiche appartenenti al Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC;
  - e) Di ogni Assemblea deve essere tenuto regolare Verbale copia del quale dovrà essere inviata per email a tutti i tesserati entro sette (7) giorni successivi alla data dell'Assemblea.
- 1.1.9 **Assemblea Nazionale ASD AMSCI:** nel primo bimestre di ogni anno si tiene l'Assemblea Nazionale ASD AMSCI dei soci tesserati di tutte le specialità riconosciute dall'ASD AMSCI. Ciascun tesserato all'ANS AMSCI Moto dell'anno in corso può parteciparvi regolarmente con diritto di intervento e di proposta. Le regole di organizzazione e di partecipazione dell'Assemblea Nazionale ASD AMSCI sono regolamentate dal Titolo IV dello Statuto dell'ASD AMSCI.

## 1.2 CONSIGLIO DIRETTIVO ANS AMSCI MOTO

- 1.2.1 Compongono il Consiglio Direttivo Moto:
- a) Il Dirigente Nazionale;
  - b) L'Organico Nazionale Moto.
- 1.2.2 L'Organico Nazionale Moto è altresì composto dal:
- a) Prefetto;
  - b) La Commissione Sportiva Piloti;
  - c) La Segreteria Sportiva Piloti;
  - d) Il Tesoriere.
- 1.2.3 In particolare il Consiglio Direttivo:
- a) Delibera circa l'indirizzo, lo svolgimento e l'estensione dell'Attività Nazionale Moto 1/5 RC;
  - b) Svolge azione di coordinamento e di controllo che si renda necessaria in relazione a quanto disposto alla lettera a), adottando i provvedimenti atti a garantirne l'efficacia;
  - c) Ratifica le mozioni, di carattere generale, provenienti dalla Commissione Sportiva Costruttori;
  - d) **Stabilisce la quota di partecipazione alle Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC;**
  - e) **Approva la quota del tesseramento deliberata per decreto legislativo dal Consiglio Direttivo dell'ASD AMSCI;**
  - f) Mantiene e coordina i rapporti con i Team Manager delle altre nazioni.
- 1.2.4 Il Consiglio Direttivo si riunisce almeno una (1) volta all'anno su convocazione del Dirigente Nazionale e quando vi sia motivata richiesta da almeno la metà dei suoi Membri.
- a) Per la validità delle adunanze occorre la presenza di almeno i due terzi (2/3) dei Membri del Consiglio Direttivo;
  - b) Ciascun Membro ha diritto ad un solo voto;
  - c) In caso di impossibilità a partecipare alla riunione del Consiglio Direttivo, i Commissari, solo loro, possono farsi rappresentare da un altro Commissario. Mentre, non sono ammesse deleghe da parte del Prefetto e del Tesoriere;
  - d) E' ammessa una sola delega, scritta, per ogni Commissario;
  - e) Il Consiglio Direttivo decide per appello nominale con maggioranza di almeno i tre quarti (3/4) dei presenti;
  - f) Nel caso sia determinante, il voto del Dirigente Nazionale vale doppio, ed in presenza di perdurante parità, dopo tre (3) appelli, prevale la tesi sostenuta dal Dirigente Nazionale.
- 1.2.5 **Linea di successione alla carica di Dirigente Nazionale pro tempore:** in caso di assenza, indisponibilità o impedimento da parte del Dirigente Nazionale in carica nel presiedere l'Assemblea Nazionale dei Piloti, una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC, o, diversamente specificato, qui di seguito, si elenca, la successione al comando per la legale rappresentanza amministrativa dell'Attività Nazionale Sportiva AMSCI Moto 1/5 RC 2015:

- a) Prefetto;
- b) Commissario Sportivo Piloti (ricopre la carica il più anziano o si sceglie il candidato per votazione tra i membri della Commissione Sportiva Piloti);
- c) Tesoriere;
- d) **Presidente dell'ASD AMSCI;**
- e) **Un membro del Consiglio Direttivo AMSCI.**

La presente norma è subordinata in ossequio all'art. 3.6.3 del vigente Regolamento Sportivo Nazionale.

### 1.3 DIRIGENTE NAZIONALE ANS AMSCI MOTO

- 1.3.1 Il Dirigente Nazionale è uno degli organi monocratici che compongono il Consiglio Direttivo ANS Moto **ed è un membro del Consiglio Direttivo dell'ASD AMSCI.**
- 1.3.2 Il Dirigente Nazionale è investito dal Potere Esecutivo e dal Potere Giudiziario. Inoltre, è un membro tesserato **all'ANS AMSCI** in corso.
- 1.3.3 I suoi compiti sono:
  - a) Dirige l'Attività Nazionale Sportiva **AMSCI** Moto e ne è responsabile;
  - b) Promuove, sviluppa e divulga in Italia l'Attività Nazionale Sportiva **AMSCI** Moto 1/5 RC;
  - c) Mantiene l'unità di indirizzo sportivo ed amministrativo, promuovendo e coordinando l'attività dei membri dell'Organico Nazionale Moto;
  - d) Ha la facoltà di farsi assistere da un Segretario scelto, a suo insindacabile giudizio, fra i Tesserati Moto dell'anno in corso;
  - e) **Ha la legale rappresentanza dell'Attività Nazionale Sportiva AMSCI Moto: Il suo mandato dura cinque (5) anni e, allo scadere dello stesso, può essere rieletto in sede di Assemblea Nazionale Moto. Tuttavia, durante l'Assemblea Nazionale Moto verrà eseguita, in scrutinio segreto, un'indagine fra i tesserati per censire l'indice di gradimento del suo operato relativa all'ANS in corso;**
  - f) Sorveglia l'attività agonistica della Commissione Sportiva Piloti;
  - g) E' munito di tutte le facoltà per il raggiungimento dei fini statutari, compreso quella di delegarne, temporaneamente, ad altri alcune determinate;
  - h) In sede di deliberazione, quando sia determinante, il suo voto vale il doppio;
  - i) **In caso di assenza od impedimento del Dirigente Nazionale i suoi poteri verranno esercitati dal Prefetto o dal Commissario Sportivo Piloti più anziano o come stabilito dall'art. 1.2.5;**
- 1.3.4 **In caso di dimissioni da parte del Dirigente Nazionale, questo ultimo nomina un Commissario Straordinario a garanzia della continuità dell'ANS in corso. Con le dimissioni del Dirigente Nazionale decade in parola il Consiglio Direttivo ANS AMSCI Moto, eccetto, il membro nominato Commissario Straordinario qualora questo ultimo sia stato scelto fra i membri dell'Organico Nazionale Moto. Durante il periodo del commissariamento si dovrà istituire, durante l'anno in corso, un'Assemblea Straordinaria per deliberare se continuare ad essere affiliati all'ASD AMSCI oppure separarsi definitivamente da essa. Il voto, ottenuto per referendum deliberativo, dovrà successivamente essere ratificato e promulgato dal Consiglio Direttivo dell'ASD AMSCI.**
- 1.3.5 **Rimborso Spese:** la carica assunta dal Dirigente Nazionale è gratuita. Tuttavia, ad egli spetta esclusivamente il rimborso delle spese sostenute per ragioni del suo ufficio. Il rimborso per ogni Prova di Campionato Italiano ANS AMSCI corrisponde al rimborso dell'alloggio + rimborso casello autostradale (andata/ritorno) + diaria giornaliera (€ 25,00/die) + chilometraggio (€ 0,25/km percorsi in totale).

## 1.4 PREFETTO

- 1.4.1 Il Prefetto è uno degli organi monocratici che compongono l'Organico Nazionale Moto.
- 1.4.2 Il Prefetto, in tutte le funzioni, sostituisce integralmente il Dirigente Nazionale in caso di sua assenza o impedimento temporaneo e rappresenta lo stesso in quegli incarichi nei quali egli venga espressamente delegato.
- 1.4.3 Il Prefetto viene nominato dal Dirigente Nazionale in carica tra i tesserati maggiorenni all'Attività Nazionale Sportiva in corso. Egli è investito dal Potere Giudiziario.
- 1.4.4 Il Prefetto può assumere l'incarico di Commissario Straordinario per nomina diretta eseguita da parte del Dirigente Nazionale dimissionario.

## 1.5 COMMISSIONE SPORTIVA PILOTI

- 1.5.1 E' l'Organo collegiale interno del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- 1.5.2 La Commissione Sportiva Piloti è investita dal Potere Giudiziario.
- 1.5.3 La Commissione Sportiva Piloti sovrintende tutte le Prove del Campionato Italiano in collegamento con il Regolamento Sportivo Nazionale Moto in corso.
- 1.5.4 La Commissione Sportiva Piloti è composta da un numero di membri variabili tra le tre (3) e le cinque (5) unità, scelti tra i Piloti (maggiorenni) tesserati al Campionato Italiano in corso e nominati dal Dirigente Nazionale Moto.
- 1.5.5 **Per ogni categoria deve essere garantito uno (1) Commissario Sportivo.**
- 1.5.6 La Commissione Sportiva Piloti è presieduta dal Dirigente Nazionale Moto, la quale, solo su proposta di questo ultimo, può disporre nei casi più gravi, **la radiazione del Pilota deferito secondo lo Statuto dell'AMSCI.**
- 1.5.7 La Commissione Sportiva Piloti, in concerto con l'Organico Nazionale Moto, approva il Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC in corso. Questo ultimo viene promulgato, successivamente, dal Dirigente Nazionale il quale fissa l'ora ed il giorno dell'entrata in vigore come Decreto Legislativo.

## 1.6 TESORIERE

- 1.6.1 Il Tesoriere, con appellativo di Segretario, è uno degli organi monocratici dell'Organico Nazionale Moto ed è membro effettivo del Consiglio Direttivo.
- 1.6.2 Il Tesoriere viene nominato dal Dirigente Nazionale in carica tra i tesserati maggiorenni all'Attività Nazionale Sportiva in corso.
- 1.6.3 Il Tesoriere dà esecuzioni:
  - a) **Alle deliberazioni del Dirigente Nazionale e del Consiglio Direttivo ANS AMSCI Moto;**
  - b) Redige i verbali delle riunioni;
  - c) Attende alla corrispondenza e come tesoriere cura l'amministrazione **dell'ANS AMSCI** in corso e si incarica della tenuta dei libri contabili nonché delle riscossioni e dei pagamenti da effettuarsi previo mandato del Consiglio Direttivo.

## 1.7 COMMISSARIO STRAORDINARIO

- 1.7.1 Nel caso di dimissioni da parte del Dirigente Nazionale, in cui particolari esigenze lo hanno richiesto, lo stesso, nominerà Commissario Straordinario dell'ANS in corso il Prefetto dell'Organico Nazionale corrente. Altrimenti, per rinuncia di questo ultimo, può scegliere di nominare Commissario uno (1) dei membri della Commissione Sportiva Piloti o tra i Soci tesserati maggiorenni **all'ANS AMSCI.**

- 1.7.2 Decadendo tutte le altre cariche sociali, il Commissario si sostituisce al Consiglio Direttivo in via transitoria e straordinaria, con l'attribuzione di tutti i poteri (esecutivo e giudiziario) di ordinaria e straordinaria amministrazione.
- 1.7.3 Il Commissario rimane in carica sino alla nomina del nuovo Consiglio Direttivo salvo dimissioni o revoca.
- 1.7.4 Il Commissario, in base alla situazione che si è venuta a manifestare, determina quando convocare l'Assemblea Nazionale Straordinaria per la nomina del nuovo Consiglio Direttivo.

## 1.8 COMMISSIONE SPORTIVA COSTRUTTORI

- 1.8.1 E' l'Organo collegiale tecnico interno al Campionato Italiano Moto RC.
- 1.8.2 La Commissione Sportiva Costruttori è investita dal Potere Propositivo.
- 1.8.3 La Commissione Sportiva Costruttori sovrintende tutte le Prove del Campionato Italiano in collegamento con il Regolamento Tecnico Nazionale Moto in corso.
- 1.8.4 La Commissione Sportiva Costruttori deve garantire una stabile collaborazione tra l'Organico Nazionale e le aziende costruttrici italiane del settore.
- 1.8.5 La Commissione Sportiva Costruttori è composta da un numero di membri (maggioresni) variabili in base alle case costruttrici partecipanti al Campionato Italiano Moto. Ogni membro maggiorenne deve essere tesserato **all'Attività Nazionale Sportiva AMSCI in corso**.
- 1.8.6 La Commissione Sportiva Costruttori è presieduta dal Dirigente Nazionale Moto.

## 1.9 TEAM MANAGER

- 1.9.1 Il ruolo del Team Manager può essere ricoperto, in ordine, dal:
  - a) Dirigente Nazionale;
  - b) Da un membro della Commissione Sportiva Piloti;
  - c) Da un membro della Commissione Sportiva Costruttori;
  - d) Da un Pilota Tesserato.
- 1.9.2 La nomina del Team Manager deve essere eseguita entro trenta (30) giorni dalla data di inizio del Campionato del Mondo Moto 1/5 RC.
- 1.9.3 Il Team Manager è il responsabile della Squadra Nazionale Piloti (SNP) durante la competizione del Campionato del Mondo Moto 1/5 RC.
- 1.9.4 Il requisito fondamentale del Team Manager è quello di padroneggiare la lingua inglese affinché possa garantire i pieni diritti dei membri della SNP.
- 1.9.5 I compiti del Team Manager sono:
  - a) Di adoperarsi in modo che il comportamento della SNP, in pista e fuori dalla pista, sia impeccabile per quanto riguarda gli aspetti morali, quelli sportivi e siano assolutamente rispettosi delle leggi, degli usi e dei costumi del Paese ospitante.
  - b) Provvedere alla registrazione della SNP ed a fornire agli Organizzatori l'elenco delle frequenze utilizzate dai Piloti della SNP;
  - c) Essere presente alle verifiche tecniche, sia prima che durante e dopo la fine delle fasi di gara nelle quali sono impegnati i membri della SNP;
  - d) Occuparsi della sicurezza e del comportamento della SNP e provvedere affinché gli venga riservata una soddisfacente sistemazione nei box;
  - e) deve partecipare ai meetings dei Team Manager durante il Campionato Mondiale Moto.
- 1.9.6 Il Team Manager è il collegamento fra la SNP e la Direzione di Gara per quanto riguarda le informazioni circa:
  - a) Cambi di orario;
  - b) Cambi di frequenza;
  - c) Risultati delle qualificazioni, delle semifinali e finali;

- d) Tutte le altre informazioni riguardanti la gara.
- 1.9.7 Il Team Manager è autorizzato a rimanere nei boxes (pit-area) quando uno dei Piloti della SNP è impegnato nella fase in corso.
- 1.9.8 Il Pilota facente parte della SNP Italia sarà deferito al giudizio dell'Organico Nazionale Moto se si renderà colpevole di:
- a) Condotta scorretta tale da danneggiare l'immagine dei Piloti tesserati italiani;
  - b) Insubordinazione o comportamento irrispettoso nei confronti del Team Manager;
  - c) Rifiuto a indossare nelle fasi ufficiali (presentazione delle squadre nazionali durante la Cerimonia di Apertura del Campionato del Mondo, oppure sul palco di Pilotaggio durante la Finale) la maglia della **SNP ANS AMSCI Italia**.
- 1.9.9 La lettera c) comporta il deferimento alla Commissione Sportiva Piloti, mentre, le lettere a) e comma b) comportano il deferimento al Dirigente Nazionale Moto.

## 1.10 INFRAZIONI COMPORTAMENTALI

- 1.10.1 Il Pilota è tenuto a mantenere (in pista, sul palco Piloti, nei box e in tutta l'area dell'impianto a essa complementare), durante l'intera Prova del Campionato Italiano Moto, inserita nel **Calendario Sportivo Nazionale AMSCI**, un comportamento coerente alle comuni norme di una civile convivenza e reciproco rispetto.
- 1.10.2 Ogni comportamento non rispettoso di quanto previsto dall'articolo 1.10.1 sarà passibile, in un primo momento, di un provvedimento disciplinare per opera della Commissione Sportiva Piloti. Mentre, nei casi più gravi, è direttamente il Dirigente Nazionale Moto a deliberare, in merito alla violazione dell'articolo 1.10.1 **ed in virtù dello Statuto dell'ASD AMSCI**, il provvedimento disciplinare pertinente il quale può essere anche di tipo accessorio.
- 1.10.3 Ogni diverbio o disputa fra tesserati, che dovesse insorgere durante una manifestazione, deve essere immediatamente sedato dagli Organi preposti alla Direzione della Manifestazione. Ai responsabili sarà comminato un richiamo ufficiale che verrà riportato nel rapporto redatto a fine manifestazione.
- 1.10.4 In caso di rifiuto a cessare e a chiarire immediatamente la disputa, o in caso di recidiva, il/i contendente/i dovrà/anno essere prontamente allontanato/i e sarà/anno deferito/i alla Commissione Sportiva Piloti per i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.10.5 Durante lo svolgimento di una Prova di Campionato Italiano è prevista la squalifica immediata dall'intera **ANS AMSCI** in corso (con revoca della Licenza Pilota o della Tessera Meccanico), deliberata dal Dirigente Nazionale **e promulgato dal Consiglio Direttivo dell'AMSCI**, in caso di aggressione verbale nei confronti di altro Pilota o Meccanico, consistente in ingiurie, minacce o comunque espressioni offensive e/o lesive della dignità altrui.
- 1.10.6 Nel caso alla disputa seguisse un'aggressione, o anche un solo tentativo di essa, il/i responsabile/i attivo/i dovrà/anno essere immediatamente allontanato/i dall'impianto ed a suo/loro carico scatterà/anno il/i provvedimento/i previsto/i dall'articolo 1.10.5. Anche nei confronti di chi (o di coloro) ha subito l'aggressione, deve essere istruita un'indagine conoscitiva per verificare eventuali corresponsabilità dirette. Al suo termine sarà redatto un verbale al quale seguiranno i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.10.7 Nel caso di accertata corresponsabilità, la Commissione Sportiva Piloti, in concerto con il Prefetto, potrà proporre i perseguibili al Dirigente Nazionale Moto per un provvedimento di Squalifica, con interdizione dai luoghi sportivi teatro di una Prova di Campionato Italiano, o di **RADIAZIONE secondo lo Statuto dell'AMSCI**.
- 1.10.8 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.
- 1.10.9 Ogni provvedimento comminato dovrà essere riportato sul Verbale di Gara.

- 1.10.10 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.
- 1.10.11 Alla seconda ammonizione con diffida scatta la squalifica.
- 1.10.12 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 Sportiva Piloti.
- 1.10.13 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.
- 1.10.14 Il rifiuto a presentare il modello a un controllo tecnico comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva Piloti.
- 1.10.15 L'utilizzo in gara di un modello che non abbia superato le ispezioni tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva Piloti.
- 1.10.16 Il cambio del quarzo senza l'autorizzazione del Direttore di Gara, comporta un provvedimento di squalifica per la fase in svolgimento e la notifica di una ammonizione con diffida.
- 1.10.17 L'invasione della corsia di scorrimento 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.

## **1.11 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE**

- 1.11.1 Ogni infrazione alle disposizioni tecniche, dimensionali e ponderali rilevate in seguito alle Verifiche Tecniche e alla punzonatura comporta l'immediata esclusione dalla fase di gara in cui, o dopo la quale, è stata rilevata l'infrazione e fa scattare un provvedimento di squalifica.
- 1.11.2 Se è stata rilevata un'infrazione tecnica, il Concorrente deve ripresentare il motomodello per una successiva verifica prima che riprenda il via della sua sessione.
- 1.11.3 A una seconda ammonizione di squalifica per infrazione al Regolamento Tecnico scatta il deferimento alla Commissione Sportiva Piloti la quale potrà emettere un provvedimento di sospensione dalla Prova di Campionato Italiano Moto.
- 1.11.4 Infrazioni al Regolamento Tecnico che interessano organi quali:
- a) Il motore (cilindrata massima nella categoria Nitrobike);
  - b) Specifiche tecniche motore brushless (categoria Stockbike);
  - c) Specifiche tecniche ESC (categoria Stockbike);
  - d) Il peso minimo (categoria Stockbike);
  - e) Utilizzo di ruote non punzonate (categoria Stockbike).
- Comportano l'immediata squalifica e il deferimento al Dirigente Nazionale per i provvedimenti che il caso richiede (sospensione o inibizione a termine o definitiva).

## **1.12 LEGGENDA**

- 1.12.1 Due (2) ammonizioni semplici = una (1) ammonizione con diffida.
- 1.12.2 Due (2) ammonizioni con diffida = una (1) squalifica.
- 1.12.3 Le ammonizioni regolarmente riportate sui Verbali di Gara del Direttore di Gara sono cumulabili e possono portare automaticamente alla squalifica durante una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC.



## **1.13 ISCRIZIONE GARE AL CALENDARIO SPORTIVO**

- 1.13.1 Tutte le manifestazioni moto modellistiche (Campionato Italiano e Campionati di Zona) che si svolgono sul territorio nazionale sotto l'egida dell'ASD AMSCI devono essere iscritte al Calendario Sportivo Nazionale RC.
- 1.13.2 La richiesta d'iscrizione di una manifestazione al Calendario ASD AMSCI deve essere eseguita in forma scritta direttamente alla Segreteria Sportiva Piloti trenta (30) giorni prima della data fissata per l'Assemblea Nazionale. La richiesta deve essere inoltre corredata di tutta la documentazione riguardante la manifestazione e l'impianto su cui avrà luogo.
- 1.13.3 Il Calendario delle manifestazioni sarà pubblicato ed aggiornato in tempo reale nel sito ufficiale dell'ASD AMSCI: [www.amsci.it](http://www.amsci.it) .
- 1.13.4 Solo le gare regolarmente iscritte a Calendario potranno essere prese in esame dal Consiglio Direttivo dell'ANS AMSCI. Inoltre, le date di Campionato Italiano e Campionato di Zona verranno organizzate e ufficializzate in subordinazione alla pubblicazione delle gare a livello internazionale (Mondiale ed Europeo). Solo dopo la pubblicazione ufficiale delle date di CI Moto, le piste potranno organizzare le date dei loro trofei.
- 1.13.5 L'ASD AMSCI 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.
- 1.13.6 I Dirigenti dell'ASD AMSCI 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 Direttore di Gara o Collaboratori.
- 1.13.7 Il Referente Organizzativo deve essere regolarmente associato all'ASD AMSCI per l'anno in corso.

## **1.14 NORME CHE REGOLAMENTANO LE MANIFESTAZIONI**

- 1.14.1 Per partecipare a una manifestazione moto modellistica iscritta a Calendario ASD AMSCI RC si deve essere in regola con l'iscrizione alla Associazione. Il tesseramento deve eseguirsi direttamente sul sito dell'ASD AMSCI ([www.amsci.it](http://www.amsci.it)) entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la manifestazione.
- 1.14.2 Qualora si riscontrasse che uno o più Piloti ad una Prova di Campionato Italiano non sono iscritti all'ASD AMSCI la loro presenza sarà immediatamente depennata da ogni fase di gara e dalla classifica (qualora il Concorrente dovesse entrare in zona podio dovrà consegnare il trofeo alla Commissione Sportiva Piloti) e scatterà un provvedimento disciplinare, nei confronti dei concorrenti medesimi, ad opera del Consiglio Direttivo dell'ASD AMSCI.
- 1.14.3 L'ordine d'iscrizione determina la prelazione nell'impiego del quarzo. Per quanto detto è fatto obbligo agli Organizzatori di tenere un unico registro delle iscrizioni ove riportare in progressione cronologica tutte le iscrizioni ricevute per la gara.
- 1.14.4 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 Direttore di Gara.
- 1.14.5 I Concorrenti, iscritti alle manifestazioni inserite nel Calendario Sportivo Nazionale RC, sono tenuti a rispettare, sotto propria responsabilità, qualsiasi normativa (civilistica, penale, amministrativa, ecc.) vigente sul territorio nazionale, che trovi applicazione in seguito ad accadimenti che possano verificarsi nel corso o conseguentemente la manifestazione.

# 2 REGOLAMENTO TECNICO

## 2.1 CATEGORIA STOCKBIKE

2.1.1 Moto Elettrica standard.

2.1.2 Motori ammessi:

- a) Speed Passion 1/10 Competition MMM series 13.5R Brushless Motor (di scatola, PN#Model SP000038). Vedi Figura 1.



**Figura 1**  
**Motore Speed Passion 1/10 Competition MMM 13.5 R Brushless**

Specifiche tecniche motore:

- i). Diametro esterno del rotore: 12,30 mm;
  - ii). Rotore nero con anello di colore viola;
  - iii). Diametro albero: 3,175 mm;
  - iv). Piattello anticipo ammesso: di scatola (colore rosso-arancio)  $11^\circ \div 20^\circ$ ;
  - v). Sono vietati altri tipi di piattello anticipo e qualsivoglia modifica eseguita su di esso.
- b) Speed Passion Competition V3.0 Brushless Motor - 13.5R (di scatola, PN#Model 138135V3). Vedi Figura 2.



**Figura 2**  
**Motore Speed Passion Competition v3.0 Brushless**

Specifiche tecniche motore:

- i). Diametro esterno del rotore: 12,30 mm;
- ii). Rotore argento con anello di colore rosso;
- iii). Diametro albero: 3,175 mm;
- iv). Piattello anticipo ammesso: di scatola (colore nero)  $0^\circ \div 10^\circ$ ;
- v). Sono vietati altri tipi di piattello anticipo e qualsivoglia modifica eseguita su di esso.

c) **Reely Brushless Motor 7,2 – 14,8 V/DC 11T (di scatola, PN#511434). Vedi figura 3.**

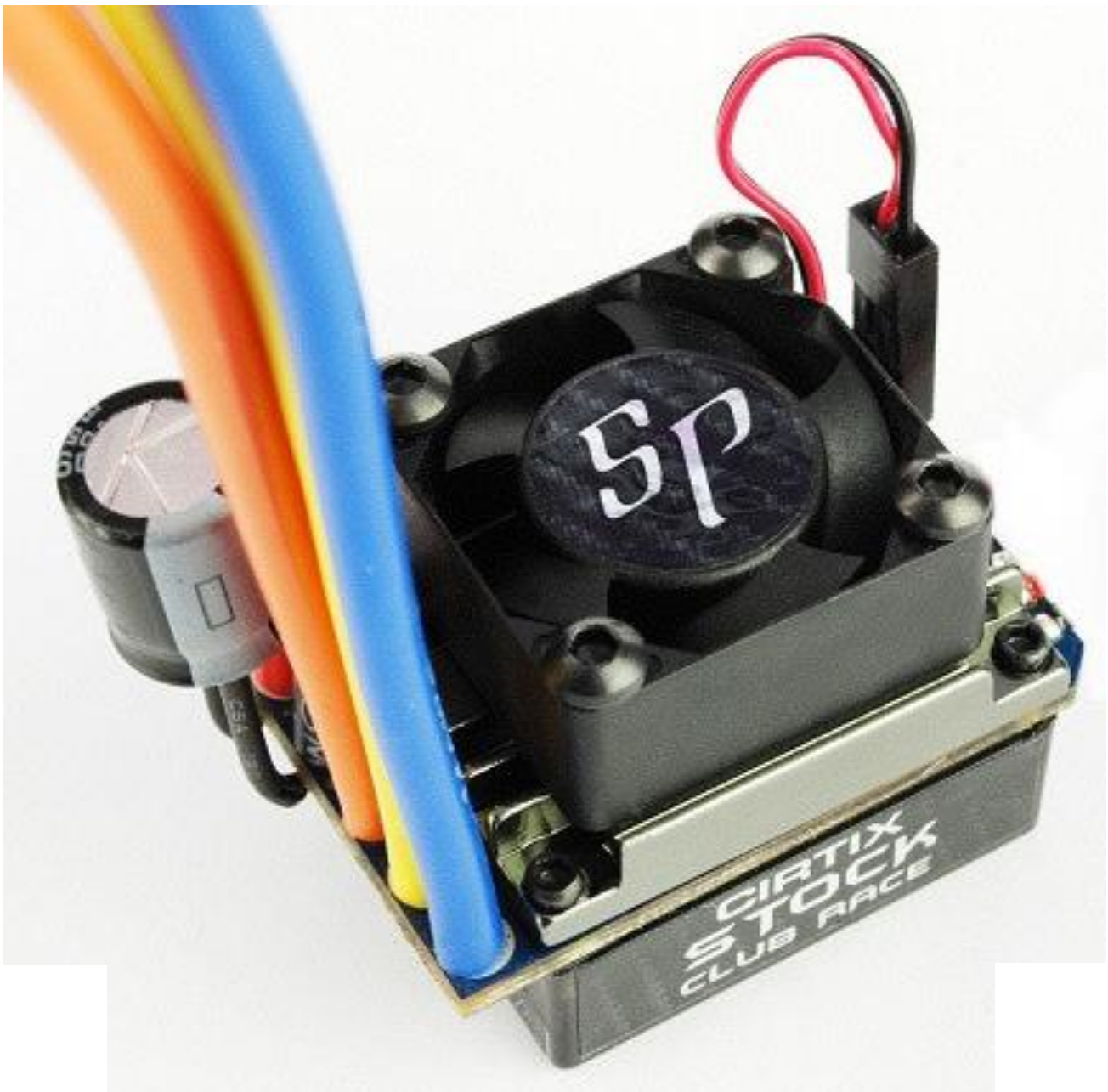


**Figura 3**  
**Motore Reely Brushless Motor**

- i). **Diametro esterno del rotore: 18,50 mm;**
- ii). **Diametro albero: 3,175 mm;**
- iii). **Piattello anticipo ammesso: di scatola;**
- iv). **Resistenza interna:  $0,0129 \Omega \pm 0,001 \Omega$ ;**
- v). **Numero di giri:  $25700 \text{ rpm} \pm 10\%$  (massimo 28270 rpm a  $20^\circ\text{C}$ )**

2.1.3 ESC ammessi:

a) **Speed Passion Cirtix Stock Club Race ESC (PN#12280). Si veda la Figura 4.**



**Figura 4**  
**ESC Speed Passion Cirtix Stock Club Race**

- i). E' vietata la possibilità di modificare le specifiche tecniche, in qualsivoglia modo, anche attraverso firmware, dell'ESC, per impostare e successivamente impiegare la funzionalità Timing o proprietà ad esso affini;
  - ii). Il led rosso presente sull'ESC deve risultare visibile ad occhio nudo, non essere occultato, e deve lampeggiare continuamente durante il suo impiego, pena la squalifica immediata dalla sessione di gara in corso (qualifica o Finale).
- b) Speed Passion Reventon Stock Club Race ESC (PN#SP000048). Si veda la Figura 5.



**Figura 5**  
**ESC Speed Passion Reventon Stock Club Race**

- i). E' vietata la possibilità di modificare le specifiche tecniche, in qualsivoglia modo, anche attraverso firmware, dell'ESC, per impostare e successivamente impiegare la funzionalità Timing o proprietà ad esso affini;
  - ii). Il led rosso ed il led arancione presenti sull'ESC devono risultare visibili ad occhio nudo, non essere occultati e devono essere fissi, ovvero non lampeggiare durante la posizione di neutro. Pena la squalifica immediata dalla sessione di gara in corso (qualifica o Finale).
- c) **Reely Regolatore Brushless Figter 45A WP S10E RTR (PN#704788-62). Si veda la Figura 6.**



**Figura 6**  
**ESC Reely Regolatore Brushless Figter**

- i). E' vietata la possibilità di modificare le specifiche tecniche, in qualsivoglia modo, anche attraverso firmware, dell'ESC, per impostare e successivamente impiegare la funzionalità Timing o proprietà ad esso affini;
- ii). Il led rosso ed il led verde presenti sull'ESC devono risultare visibili ad occhio nudo, non essere occultati e devono essere spenti, ovvero non lampeggiare durante la posizione di neutro. Inoltre, la ventola di raffreddamento dell'ESC deve girare se installata. Pena la squalifica immediata dalla sessione di gara in corso (qualifica o Finale).

2.1.4 **Dimensioni massime motori:** classe 540.

2.1.5 **Batterie ammesse:** 7,40 Volt LiPo 2 celle max / 6,60 Volt LiFe 2 celle max; 7,20 Volt NiCd / NiMh 6 celle max.

2.1.6 **Peso minimo in ordine di marcia (con transponder montato):** 1800,0 g.

2.1.7 **Gomme ammesse:** si autorizza l'uso di gomme di qualsivoglia marca, miscela ed inserto, le quali, tuttavia, siano reperibili commercialmente entro trenta (30) giorni dalla data di inizio di ogni Prova di Campionato Italiano.

a) E' vietato l'uso di gomme realizzate in forma artigianale;

b) Il colore della gomma deve essere nero e corredato sui lati da scritte in risalto recanti il nome del produttore.

2.1.8 **Punzonatura ruote:**

a) Alle Prove di Campionato Italiano dovranno essere utilizzate esclusivamente gomme punzonate. La punzonatura sarà eseguita dal Direttore di Gara prima dell'inizio della prima batteria di qualifica. La punzonatura sarà eseguita con un opportuno marker messo in rilievo su entrambe le spalle di una stessa ruota;

b) Durante le Prove Cronometrate l'uso delle ruote è libero;

c) Il numero di treni ammesso per tutta la durata della manifestazione, quindi per le fasi di qualifica (tre, 3, Manche) e Gara (Gara 1, Gara 2 e Gara 3), è fissato a due (2); per un complessivo di massimo: due (2) ruote anteriori e due (2) ruote posteriori;

- d) Nel caso il Direttore di Gara decida di dichiarare “pista bagnata”, solo ed esclusivamente in quella fase di gara potranno essere utilizzate gomme, con punzonatura da bagnato, di qualsivoglia marca e tipo.
- a.1) Il numero di treni di gomme da bagnato ammessi per lo svolgimento di tutte le sessioni svolte in condizioni di pista bagnata, appartenenti alla medesima manifestazione è fissato a uno (1), per un complessivo massimo di una (1) ruota anteriore e una (1) ruota posteriore.
  - a.2) La marcatura del singolo treno da bagnato differisce da quella impiegata per le condizioni di pista “asciutta”, la stessa verrà eseguita dal Direttore di Gara quando da lui ritenuto più opportuno e comunque prima dell’inizio della fase di gara dichiarata precedentemente “bagnata”.
  - a.3) Il singolo treno di gomme da bagnato potrà essere esclusivamente utilizzato in condizioni di gara dichiarata “bagnata” e non in condizioni di pista “asciutta”.
- e) Durante tutte le fasi di gara (Qualifiche e Gare) saranno effettuati degli opportuni controlli sulle ruote. Se un Pilota, durante un controllo, ha impiegando un treno di ruote (od una sola di esse) non punzonato sarà immediatamente squalificato dalla Prova di Campionato Italiano e deferito alla Commissione Sportiva Piloti;

VI. **Sostituzione gomma danneggiata:** Il Pilota che durante una qualsiasi fase di gara dovesse riscontrare il danneggiamento accidentale della singola gomma (degrado o rottura anomala del battistrada, non dovuta ad usura, la quale compromette la normale guida della moto) ne può richiedere la sostituzione mediante punzonatura di una nuova gomma. Tale richiesta dovrà essere avanzata entro cinque (5) minuti dal termine della fase di gara stessa presentando il modello, con la ruota danneggiata, al Direttore di Gara che ne valuterà l’effettiva richiesta. Il danneggiamento volontario della gomma verrà punito con l’immediata squalifica del Pilota dalla Prova di Campionato Italiano e deferito alla Commissione Sportiva Piloti;

VII. **Uso recidivo di gomme punzonate:** è ammessa la deroga di utilizzare uno (1) od entrambi i due (2) treni, punzonati in una precedente Prova di Campionato Italiano Moto, alla Prova di CI in corso o successiva. In questo caso si rimuoverà la precedente marcatura e si punzoneranno le ruote con un nuovo marker.

2.1.9 Freno ammesso: solo sulla ruota posteriore tramite regolatore di velocità (ESC).

2.1.10 E’ vietato ogni altro tipo di freno meccanico sulla ruota anteriore e/o posteriore.

## 2.2 CATEGORIA SUPERBIKE

2.2.1 Moto Elettrica modificata.

2.2.2 Motori ammessi: Brushless senza spazzole; Brushed con spazzole.

2.2.3 Dimensioni massime: classe 540.

2.2.4 Senza peso minimo.

2.2.5 Batterie ammesse: 7,40 Volt LiPo 2 celle max / 6,60 Volt LiFe 2 celle max; 7,20 Volt NiCd / NiMh 6 celle max.

2.2.6 Sistemi di frenatura: sono ammessi freni sulla ruota anteriore/posteriore di tipo meccanico.

## 2.3 CATEGORIA NITROBIKE

2.3.1 Moto con motore a scoppio modificata.

2.3.2 Cilindrata massima motore: 3,50 cm<sup>3</sup> (0,21ci) 2 tempi; 10,00 cm<sup>3</sup> (0,61ci) 4 tempi.

2.3.3 Senza peso minimo.

2.3.4 Cambio velocità: ammesso.

2.3.5 Capacità serbatoio: non ci sono limiti di volume.

- 2.3.6 **Miscela:** può contenere solamente Metanolo, Olio Lubrificante e Nitrometano **in percentuale massima del 16%. Il Direttore di Gara potrà eseguire, durante una Prova di Campionato Italiano, dei controlli a campione sulla percentuale massima del Nitrometano avvalendosi dello strumento Nitromax 16 EFRA.**
- 2.3.7 **Sistemi di frenatura:** sono ammessi freni sulla ruota anteriore/posteriore di tipo meccanico.
- 2.3.8 La marmitta deve essere fissata e contenuta nella sagoma del modello in modo tale da ridurre il rischio di danni alla meccanica della moto o di ferire eventualmente i raccoglitori durante la fase di recupero.
- 2.3.9 Ogni motomodello non può emettere una rumorosità totale superiore agli 82,0 dBA misurati a dieci (10) metri di distanza con lo strumento posto ad una altezza di uno (1) metro dal suolo.

## 2.4 CATEGORIA JUNIORBIKE

- 2.4.1 Moto movimentata con motore elettrico modificato, oppure, a scoppio.
- 2.4.2 **Scale ammesse:** 1/5 ed 1/4.
- 2.4.3 Non sono previste verifiche tecniche di tipo geometrico e ponderale nella categoria Juniorbike. Tuttavia, il Pilota è tenuto a rispettare tutte le altre norme presenti nel vigente Regolamento Sportivo Nazionale.
- 2.4.4 Ogni motomodello con trazione a motore IC non può emettere una rumorosità totale superiore agli 82,0 dBA misurati a dieci (10) metri di distanza con lo strumento posto ad una altezza di uno (1) metro dal suolo.
- 2.4.5 **Categoria Piloti:** l'appartenenza alla categoria Juniorbike dovrà essere eseguita dallo stesso Pilota al momento del tesseramento, per autodeterminazione, è dovrà essere rispettata durante tutta l'ANS in corso. Non è permesso al Pilota Juniorbike di partecipare a due (2) categorie distinte.
- 2.4.6 Sono considerati Piloti Juniorbike:
- Tutti quelli che non rientrano tra i primi dieci (10) in classifica dei Ranking Nazionali relativi agli otto (8) anni precedenti l'ANS in corso ed appartenenti alle categorie Nitrobike, Superbike, Stockbike e Motard;
  - Tutti quelli che non rientrano nel Ranking Mondiale relativi agli otto (8) anni precedenti l'ANS in corso e nelle categorie Nitrobike, Superbike e Stockbike.
- 2.4.7 **Nel caso che il Pilota non abbia mai partecipato ad una Prova di Campionato Italiano o Campionato Mondiale a partire dal 1° Gennaio 2007, altresì non abbia vinto il titolo di Campione Italiano Moto 1/5 RC o Campione del Mondo Moto 1/5 RC entro il 31 dicembre 2006, potrà iscriversi alla categoria Juniorbike.**
- 2.4.8 **Il Direttore di Gara, in concerto con il Commissario Sportivo Juniorbike, ha diritto di veto nel seguente caso. Al termine delle tre (3) manche di qualifica di una Prova di Campionato Italiano, si prendono in esame le migliori prestazioni giri/tempo realizzate da ciascun Pilota Juniorbike autodeterminato. Di ciascuno di essi si estrapola il giro medio (ottenuto dividendo la migliore prestazione, convertita dapprima in secondi, per il numero dei giri totali conseguiti) e lo si confronta con il giro medio relativo alla migliore prestazione giri/tempo del Pilota omologo (Superbike o Nitrobike) ottenuto nelle stesse condizioni di pista (asciutta o bagnata).**
- 2.4.9 **Qualora il tempo medio del Pilota Juniorbike sia inferiore al 106,0% del tempo medio del Pilota omologo, il Pilota Juniorbike, precedentemente autodeterminatosi, passa obbligatoriamente in categoria superiore.**
- 2.4.10 **Al termine delle qualifiche, il Pilota Juniorbike, promosso in Superbike o Nitrobike, viene trasferito nella categoria superiore. La batteria di Finale viene composta confrontando i tempi dei Piloti Juniorbike promossi con i rispettivi Piloti omologhi.**



- 2.4.11 **Un Pilota Juniorbike promosso, in una Prova di Campionato Italiano, non potrà più rientrare nella categoria Juniorbike. La retrocessione è interdetta per tutta l'ANS in corso e per quelle future.**
- 2.4.12 Qualora, durante le fasi di Qualifica e Gara, si dovesse riscontrare un evidente contrasto di prestazione del Pilota, rispetto agli altri Concorrenti partecipanti ed alla categoria di riferimento, o si scopre che il suddetto abbia intrapreso un comportamento di simulazione con il fine di far parte della suddetta categoria, egli sarà immediatamente squalificato dalla Prova di Campionato Italiano in corso e deferito alla Commissione Sportiva Piloti.
- 2.4.13 L'ingresso di ogni Pilota all'interno della categoria Juniorbike sarà valutata e ratificata dal Commissario della categoria Juniorbike. Tuttavia, il Direttore di Gara può imporre, qualora lo ravvisi, il diritto di veto sulla decisione presa dal Commissario.
- 2.4.14 L'appartenenza di ciascun Pilota nella categoria Juniorbike è fissata per anni due (2) consecutivi. Successivamente, a partire dal terzo (3°) anno il Pilota dovrà iscriversi nella categoria di pertinenza della sua moto. Qualora, lo stesso, al termine dei due anni nella categoria Juniorbike, dovesse decidere di cambiare tipologia di moto (tipo di motorizzazione), il Pilota dovrà comunque iscriversi alla categoria di pertinenza relativa al tipo di moto scelta (Nitrobike, Superbike o Stockbike).
- 2.4.15 Il Pilota che si aggiudica il titolo di Campione Italiano nella categoria Juniorbike deve iscriversi, nell'ANS seguente, nella categoria di pertinenza della sua moto (Nitrobike, Superbike o Stockbike). Qualora, lo stesso, decida di cambiare tipologia di moto, prima dell'inizio della nuova ANS, il Pilota dovrà altresì iscriversi nella categoria di pertinenza relativa al tipo di moto da lui scelta (Nitrobike, Superbike o Stockbike).

## 2.5 ALIMENTAZIONE / ENERGIA BATTERIE

- 2.5.1 Sono ammesse batterie Sub C tipo NiCd o NiMh con diametro massimo di Ø 23,0 mm e lunghezza massima di 43,0 mm; sono ammesse, ancora in via transitoria, tutte le batterie della Lista EFRA 2009.
- 2.5.2 Le dimensioni delle singole celle e la forma devono rimanere originali così come il termoretraibile esterno recante la marca e il modello della cella.
- 2.5.3 Oltre alle celle di cui all'articolo 2.5.1, sono ammesse anche le batterie appartenenti alla tecnologia dei polimeri di litio ovvero: LiPo, LiFe (o LiFePo4, ecc.), con involucro preferibilmente rigido apposto dal fabbricante, e inserite nella lista EFRA valida per l'anno in corso.
- 2.5.4 Nelle Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2014 viene concessa, in forma preliminare, la proroga ad utilizzare batterie LiPo e LiFe con involucro morbido.
- 2.5.5 Qualora la tensione di una batteria LiPo (o LiFe), misurata in un qualsivoglia momento della Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC, da parte del Direttore di Gara, mostri una tensione superiore al limite di sicurezza di **8,40 V + 0,01 V (tolleranza dello strumento di misurazione)** (rispettivamente 7,40 V + 0,01 V LiFe):
- La prima volta il Pilota subirà un'ammonizione con diffida. Inoltre, non potrà accedere con il motomodello, sul tracciato di gara e prendere il via alla sessione (Qualifica o Gara) fino a quando la batteria non si riporta al di sotto della soglia massima di Volt nominali concessi;
  - Qualora si dovesse riscontrare una recidiva condizione sulla tensione massima della batteria in oggetto, il Pilota sarà squalificato dalla sessione (qualifica o Gara) di gara in corso. Qualora la squalifica viene comminata in una delle Gare, il punteggio acquisito è pari a zero (0) punti.
- 2.5.6 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!

- 2.5.7 Il rifiuto di sottoporre la batteria LiPo oppure LiFe alla misurazione corrisponderà all'ammissione del superamento del limite di sicurezza.
- 2.5.8 Su ogni motomodello sono ammesse fino a 6 celle NiMh o NiCd (con 7,2 Volt nominali) o, in alternativa due celle LiPo (con 7,4 Volt nominali) o LiFe (con 6,6 Volt nominali).
- 2.5.9 I Piloti sono gli unici responsabili per l'uso in sicurezza delle batterie e degli accessori elettrici (carica batterie, bilanciatori, regolatori elettronici ecc). 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.
- 2.5.10 Il mancato rispetto delle misure di sicurezza citate nell'articolo 2.5.9 prevedrà l'immediato allontanamento del Pilota dalla manifestazione.
- 2.5.11 In caso d'incendio si una moto o parte di essa, il modo migliore per estinguere le fiamme è l'uso di sabbia, che le piste devono mettere a disposizione in appositi secchi, facilmente accessibili per Piloti e Meccanici. Assolutamente non usare acqua!
- 2.5.12 **Verifica Tensione Massima Batteria nelle Fasi di Gara:** nelle categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike, ed in ogni fase di gara (manche di qualifica e finali), verrà controllata la tensione massima del pacco batteria della moto appartenente a ciascun Pilota prima che questi salga sul palco.

## 2.6 NORME SULLA SICUREZZA NELL'USO DELLE BATTERIE

Al fine di evitare incidenti con fiammate e/o principi d'incendio vanno rispettate le seguenti disposizioni in materia qui sotto elencate.

### 2.6.1 Precauzioni di carattere generale batterie NiMh e NiCd:

- a) Non eseguite la carica senza monitorarne l'andamento della tensione;
- b) Non lasciate mai il caricabatteria (ed il pacco pile) in carica senza sorveglianza;
- c) Caricate le batterie in uno spazio aperto su superfici non conduttive, non infiammabili (o combustibili) e comunque lontano da materiali infiammabili (o combustibili);
- d) 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;
- e) 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;
- f) 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);
- g) Ignorate ogni raccomandazione data dalla azienda selezionatrice se è superiore ad 1C;
- h) Usate un valore di Delta Peak di 3mV per cella (per 5 celle  $15mV=0,015$  V; per sei celle  $18mV=0,018V$ );
- i) Non "ri-piccate" mai le celle dopo la carica principale;
- j) 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;
- k) Lasciate sempre raffreddare le celle fino alla temperatura ambiente prima di ricaricarle.
- l) Stivate le celle con un po' di carica (almeno il 30-50% della capacità);
- m) 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.

## 2.6.2 Precauzioni di carattere generale batterie LIPO:

- a) Caricate le batterie LiPo solo con caricabatteria progettati specificamente per tali batterie;
- b) Assicuratevi sempre del corretto voltaggio per cella. Per i motomodelli deve essere: 2 celle = 7,4 Volt ed una 1 cella = 3,7 Volt relativi alle batterie LiPo. Mentre, 2 celle = 6,6 Volt ed 1 cella = 3,3 Volt relativi alle batterie LiFe;
- c) La massima corrente di carica deve essere pari a 1C, per esempio 3,2 Ampere per un pacco da 3200 mAh;
- d) Controllate sempre almeno due volte la tensione (il numero di celle), la capacità (mAh) e la corrente prima di avviare la carica;
- e) Non lasciate mai le LiPo senza sorveglianza in nessuna fase della carica;
- f) Caricare le LiPo in un contenitore (lipo-sack, lipo-safe, lipo-guard, contenitori ignifughi, ecc) atto a ridurre gli effetti di un eventuale incendio;
- g) Controllate il vostro caricabatteria. Dopo la carica, controllate la batteria con un voltmetro digitale; la tensione per un pacco LiPo carico deve risultare tra 8,32 e 8,40 Volt max per due celle; 4,20 Volt per una cella;
- h) Non caricate la batteria alloggiata nel modello;
- i) Non scendere mai sotto la tensione di scarica indicata dal fabbricante;
- j) Usate connettori che non possano essere cortocircuitati;
- k) In nessuna circostanza i cavi del regolatore (ESC) 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;
- l) 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;
- m) Bilanciate le celle in carica;
- n) Evitate il surriscaldamento delle LiPo nell'uso (agendo sul rapporto di trasmissione ad esempio); temperature prossime a 60 °C o superiori sono pericolosi;
- o) Se il vostro pacco è stato coinvolto in un incidente o comunque è stato danneggiato in altra maniera, rimuovetelo dal motomodello e ispezionatelo per verificare danni al corpo, ai connettori ed ai cavi; se l'integrità della batteria è compromessa, quest'ultima si potrà gonfiare. Se la batteria è danneggiata e l'involucro comincia a espandersi, cessatene l'uso immediatamente della batteria (da gettare);

2.6.3 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 in materia ovvero avviate alla raccolta differenziata; non vanno gettate con la spazzatura comune.

## 2.7 MOTORI BRUSHLESS, VALORI DI INDUTTANZA

2.7.1 Qui di seguito si riporta il valore minimo e massimo dell'Induttanza L (misurati alla temperatura ambiente di 20°C e dopo aver asportato il rotore) dichiarati dall'azienda Speed Passion per i motori ammessi nella categoria Stockbike:

Motore Tipo	Valore Mimino Induttanza L μH	Valore Massimo Induttanza L μH	Azienda
13,5 spire	19,0	21,7	Speed Passion

## 2.8 ASPETTO

- 2.8.1 Le moto devono essere complete di carena e pilotino e risultare rigidamente fissati fra di loro.
- 2.8.2 La carena ed il pilotino possono essere realizzati in un sol pezzo oppure in due parti fra loro speculari. Il pilotino può costituire un pezzo separato dalla carena ed essere realizzato, anch'egli, in un sol pezzo o in due parti speculari.
- 2.8.3 La carena ed il pilotino dovranno essere opportunamente colorati al fine di dare un aspetto realistico al modello. Non si accettano in gara carene e pilotino grezzi o sommariamente ultimati.
- 2.8.4 Un Pilota, a giudizio del Direttore di Gara, può completare una fase di gara (Qualifiche o Gara) anche in caso di rottura di una delle parti della carena o del pilotino solo se questo non comporta un palese vantaggio oppure un danno per le altre moto, per i raccoglitori o per la gara.
- 2.8.5 L'antenna sul modello deve essere flessibile e non rigida.
- 2.8.6 Per l'incolumità dei raccoglitori i modelli non devono presentare parti appuntite o taglienti.
- 2.8.7 La carena e il pilotino devono essere conformi alla scala del modello e non tagliati al punto da renderne irriconoscibile la forma.

## 2.9 DIMENSIONI: STOCKBIKE, SUPERBIKE E NITROBIKE

- 2.9.1 Interasse ruote: minimo 280,0 mm – massimo 320,0 mm (tolleranza  $\pm$  2,0 mm). **Si veda la figura 7.**
- 2.9.2 Dimensioni ruote (tolleranza  $\pm$  1,0 mm) **si veda la figura 8**:
  - a) Diametro ruota anteriore (cerchione + pneumatico): minimo 105,0 mm – massimo 120,0 mm;
  - b) Diametro ruota posteriore (cerchione + pneumatico): minimo 120,0 mm – massimo 135,0 mm.
- 2.9.3 Larghezza massima ruota (anteriore e posteriore): 35,0 mm (tolleranza + 1,0 mm).
- 2.9.4 Diametro esterno cerchione anteriore e posteriore (escluso lo pneumatico): minimo 80,0 mm – massimo 124,0 mm (tolleranza  $\pm$  1,0 mm).
- 2.9.5 Altezza della moto compreso il pilotino: minimo 240,0 mm (tolleranza - 1,0 mm) – massimo 280,0 mm (tolleranza + 2,0 mm). **Si veda la figura 7.**
- 2.9.6 La misura dell'altezza minima e massima della moto devono essere effettuate con strumento digitale (altimetro) preposto. Inoltre, la moto deve poggiare staticamente su di un supporto rigido predisposto per il controllo ed in dotazione al Direttore di Gara, essere in configurazione pronto gara e soggetta alla sola azione della gravità. La moto non dovrà altresì essere stabilizzata e fissata con le mani durante il controllo. Il pilotino deve, infine, essere rigidamente fissato alla carena della moto. Qualora non lo fosse lo stesso deve essere nuovamente fissato in forma rigida.
- 2.9.7 Tutte le misure geometriche devono essere esaminate nelle condizioni di temperatura corrispondenti all'ambiente di lavoro in corso.
- 2.9.8 Qualora si riscontri una violazione degli artt. 2.9.2 e 2.9.3 si tratterà la moto e si procederà ad una seconda verifica dopo dieci (10) minuti consecutivi alla prima. Questo periodo di tempo serve a riportare la temperatura dell'elemento, soggetto a verifica, alle condizioni di temperatura ambiente locale.
- 2.9.9 Qualora le dimensioni controllate dovessero risultare nuovamente superiori a quelle fissate dai precedenti articoli si procederà all'applicazione dell'art. 1.11.1 del Regolamento Sportivo Nazionale Moto in vigore.

## **2.10 GOMME**

- 2.10.1 Le gomme devono essere specifiche per motomodelli in scala 1/5 e commercialmente reperibili entro trenta (30) giorni dalla data di inizio di ogni Prova di Campionato Italiano.
- 2.10.2 Le ruote devono essere composte da un cerchione (in materiale metallico o sintetico), da un eventuale inserto e da una gomma di colore nero eccetto eventuali scritte laterali poste in risalto.
- 2.10.3 E' permesso ogni tipo di inserto all'interno della ruota.
- 2.10.4 E' vietato l'uso di gomme realizzate in forma artigianale.
- 2.10.5 Le categorie Nitrobike, Superbike e Juniorbike sono esonerate dal vincolo del parco chiuso.
- 2.10.6 E' permesso additivare le gomme, per migliorare l'aderenza, salvo indicazioni di divieto presenti nel Regolamento della Pista sede di una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC.

## **2.11 TRASMISSIONE**

- 2.11.1 E' permessa la trasmissione sulla ruota posteriore attraverso cinghia oppure catena.
- 2.11.2 E' proibito ogni altro tipo di trasmissione di tipo diretto (per esempio: trasmissione cardanica).

## **2.12 AERODINAMICA**

- 2.12.1 E' proibita qualunque appendice aerodinamica non conforme al vero aspetto della moto e del pilotino.

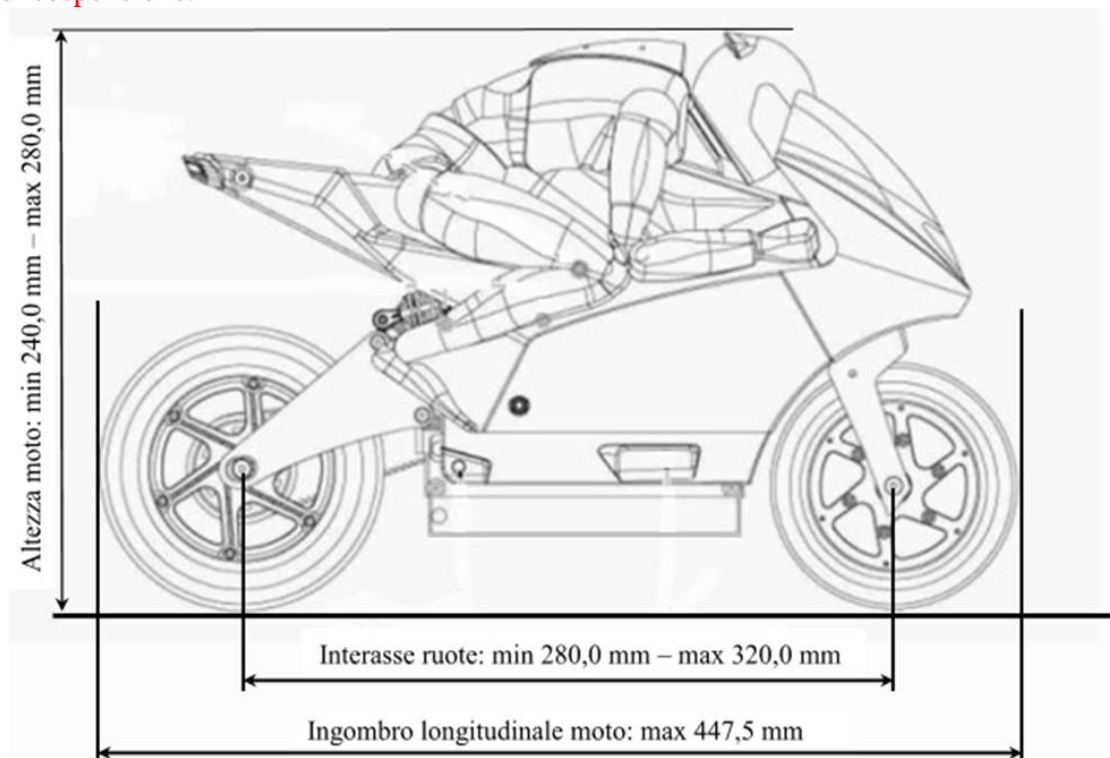
## **2.13 ARCHETTI LATERALI**

- 2.13.1 Gli archetti non devono essere pericolosi nei confronti dei recuperi.
- 2.13.2 Il sistema per fissare gli archetti al telaio non deve essere articolato: l'utilizzo di cerniere, molle, ammortizzatori sono vietati.
- 2.13.3 Sono ammessi sistemi quali:
  - a) Barre standard (in Nylon oppure Acciaio) con uno (1) o due (2) punti di fissaggio su ciascun lato;
  - b) Ruotino: massimo diametro del ruotino Ø 20,0 mm.

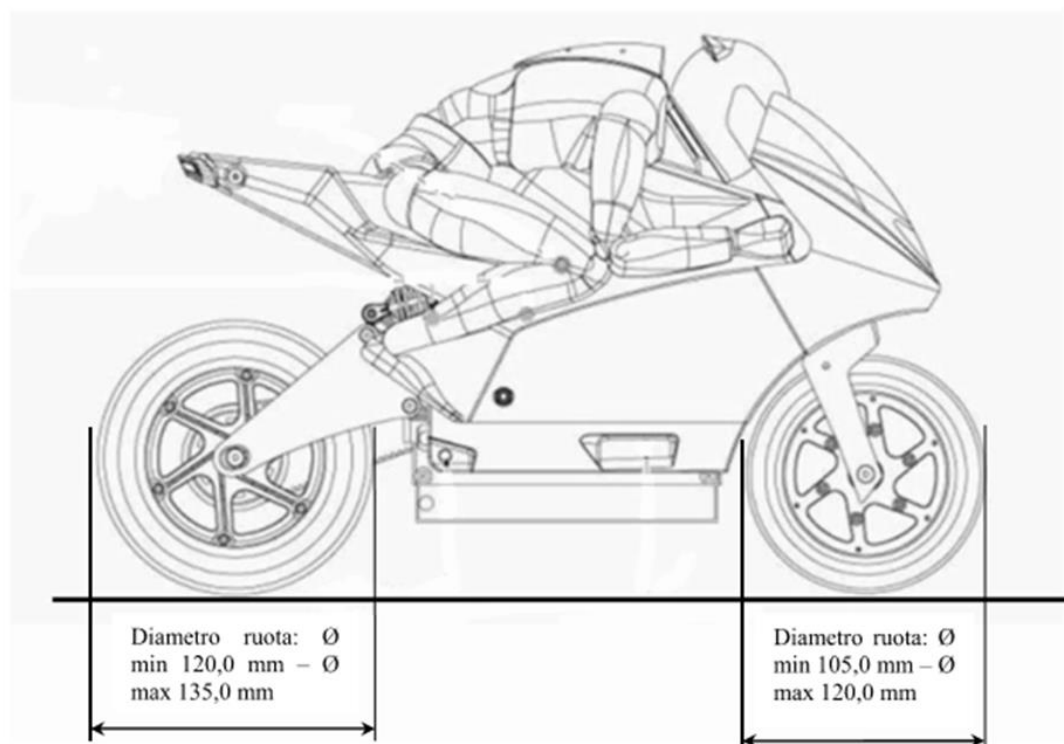
## **2.14 PUNZONATURA TELAIO DELLA MOTO**

- 2.14.1 Prima della partenza della prima manche di qualifica tutte le moto, appartenenti alla categoria Nitrobike, Superbike, Stockbike e Juniorbike devono essere punzonate sul telaio. La punzonatura verrà eseguita applicando su una parte piana del telaio della moto un adesivo recante un numero identificativo del Pilota.
- 2.14.2 Ogni Pilota potrà punzonare al massimo due (2) moto una per la pista asciutta e l'altra per la pista bagnata.
- 2.14.3 La moto punzonata per la pista bagnata potrà essere utilizzata solo ed esclusivamente dopo che il Direttore di Gara abbia dichiarato "pista bagnata". In questa circostanza il Pilota potrà decidere quale delle due moto punzonate impiegare durante le fasi di gara dichiarate bagnate.
- 2.14.4 Qualora le condizioni della pista siano tali che il Direttore di Gara decida di comunicare che la pista è asciutta da quel momento, e fino a nuovo ordine, si deve utilizzare la moto punzonata per la pista asciutta.
- 2.14.5 La contraffazione della punzonatura (telaio e/o gomme) comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva Piloti. La Commissione Sportiva Piloti potrà comminare un provvedimento di sospensione non inferiore a sei (6) mesi.

2.14.6 Utilizzare, in gara, un motomodello avente un telaio diverso da quello punzonato o, qualora la punzonatura non è stata impiegata durante una Prova di Campionato Italiano, un motomodello diverso da quello presentato alle verifiche tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento al Dirigente Nazionale. In questo caso il Dirigente comminerà un provvedimento di sospensione.



**Figura 7**  
**Dimensioni generali della moto**



**Figura 8**  
**Dimensioni generali delle ruote**

# 3 REGOLAMENTO DI GARA

## 3.1 ISCRIZIONE ALLA GARA

3.1.1 L'iscrizione alla gara comporta:

- a) Il rispetto del presente Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC 2015 e dello Statuto dell'ASD AMSCI;
- b) La conferma dei dati nella preiscrizione quali: Nome di battesimo, Cognome, Frequenza (quarzi due, 2, minimo, altrimenti dichiarare che si è possessori di radio DSM), Numero Transponder Personale e Categoria di appartenenza;
- c) **Licenza Pilota:** per partecipare a una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2015, iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale AMSCI, si deve essere in regola con il pagamento della Tessera, relativa all'ANS AMSCI in corso, pari ad € 25,00 (euro venticinque). L'acquisto della Licenza dovrà essere eseguita inviando una mail alla Segreteria dell'AMSCI ([segreteria@amsci.it](mailto:segreteria@amsci.it)) entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la Prova di Campionato Italiano che si intende partecipare. Il Dirigente Nazionale, in pista, rilascerà a ciascun Concorrente, in regola con il pagamento della tessera, regolare Licenza da Pilota sotto forma di card plastificata. Questa ultima dovrà essere conservata con cura ed indossata obbligatoriamente a vista in tutte le Prove del Campionato Italiano Moto. La Licenza Pilota può essere revocata in ossequio all'art. 1.10.5 del Regolamento Disciplinare vigente;
- d) **Tessera Meccanico:** per partecipare a una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2015, iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale AMSCI, tutti coloro che non rientrano nella categoria Pilota, devono essere in regola con il pagamento della Tessera del Meccanico pari ad € 20,00 (euro venti). L'acquisto della tessera dovrà essere eseguita inviando una mail alla Segreteria dell'AMSCI ([segreteria@amsci.it](mailto:segreteria@amsci.it)) entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì antecedente la Prova di Campionato Italiano che si intende assistere. Il Dirigente Nazionale, in pista, rilascerà a ciascun utente, in regola con il pagamento della tessera, regolare Tessera da Meccanico sotto forma di card plastificata. Questa ultima dovrà essere conservata con cura ed indossata obbligatoriamente a vista in tutte le Prove del Campionato Italiano Moto. La Tessera Meccanico può essere revocata in ossequio all'art. 1.10.5 del Regolamento Disciplinare vigente;
- e) **Quote iscrizioni per una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC:**
  - I. Chi intende partecipare ad una Prova di Campionato Italiano, iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale AMSCI, il saldo della quota di iscrizione è pari ad € 35,00 (euro trentacinque) per la prima categoria ed € 15,00 (euro quindici) per ogni altra categoria, diversa dalla prima, con l'interdizione nel partecipare, come seconda o terza categoria, nella Juniorbike;
  - II. I Piloti che appartengono alla categoria Juniorbike non possono iscriversi ad una seconda categoria all'interno di una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- f) **Iscrizioni ad una Prova di Campionato Italiano:** la registrazione deve eseguirsi sul sito dell'AMSCI ([www.amsci.it](http://www.amsci.it)) nella sezione di pertinenza. Mentre, il costo dell'iscrizione, relativo alla partecipazione ad una Prova di Campionato Italiano, deve essere saldato entro e non oltre le ore 23:59 del settimo (7°) giorno antecedente l'inizio della manifestazione ovvero entro il sabato antecedente la gara. Non si accettano pagamenti attuati in pista.
- g) **Tassa per il ritardo:** qualora il saldo dell'iscrizione avvenga dopo il termine fissato nella lettera f) il Pilota corrisponderà una mora aggiuntiva pari al cinquanta per cento (50%) della quota di iscrizione. Ovvero, dovrà saldare € 52,50 in luogo delle € 35,00.

h) Qualora il saldo della quota riportata nella lettera e) comma I) o della mora riportata nella lettera g) del suddetto Regolamento non verranno eseguiti entro i tempi prescritti il Pilota non potrà partecipare alla Prova di Campionato Italiano. Non si accettano pagamenti dell'iscrizione in pista.

3.1.2 **Riaccredito quota iscrizione:** qualora un Pilota, dopo aver saldato la quota di iscrizione, non si presenta in pista per partecipare alla gara, per non perdere la quota evasa secondo le lettere e) comma I ed f) dovrà inviare una mail al Tesoriere dell'ANS AMSCI Moto entro e non oltre le ore 23:59 del lunedì successivo alla chiusura della Prova di Campionato Italiano. Dopo tale termine non si può più beneficiare del rimborso della Prova di Campionato Italiano non partecipata.

3.1.3 **Pass Accompagnatore:** durante l'iscrizione alla Prova di CI Moto 1/5 RC vengono consegnati al Concorrente registratosi, due (2) pass Accompagnatore i quali dovranno essere indossati a vista, per tutta l'intera manifestazione, dai relativi subordinati.

3.1.4 **Partecipazione Piloti stranieri al CI Moto 1/5 RC 2014:** ogni Pilota straniero (non residente all'interno del territorio italiano) ha la possibilità di partecipare alle Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2015, con il vincolo di farne richiesta scritta, a priori, direttamente al Commissario Sportivo pertinente alla sua categoria e chiedere il nullaosta alla Associazione di appartenenza (qualora egli fosse tesserato nell'Associazione/Federazione di modellismo presente nel suo paese di residenza). Il Pilota straniero dovrà acquistare la Licenza Pilota iscrivendosi all'ASD AMSCI entro e non oltre le ore 23:59 del giovedì precedente la gara. Le quote di iscrizione ad una Prova di Campionato Italiano sono le stesse dei Piloti italiani. Infine, egli dovrà rispettare in calce, in tutte le sue parti, il Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC in vigore e lo Statuto dell'AMSCI.

3.1.1 **Vincolo di partecipazione all'ANS Moto da parte del Pilota straniero:** qualora il Pilota straniero intenda partecipare a una sola Prova di CI egli lo potrà fare solamente ed unicamente entro le prime due (2) Prove del Campionato Italiano Moto 1/5 RC in corso.

## 3.2 ORGANIZZAZIONE CAMPIONATO ITALIANO MOTO 1/5 RC

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

3.2.2 Il tracciato della pista su cui dovrà svolgersi la gara è a discrezione degli Organizzatori i quali, in caso di necessità, potranno consultarsi, riguardo al tipo di gara, con il Dirigente Nazionale Moto.

3.2.3 In particolare l'Organizzatore dovrà far sì:

- a) Che la pista sia conforme a livello infrastrutturale ai requisiti posti per la gara che dovrà essere svolta, come pure i relativi accessori (es. impianto amplificazione, tabellone risultati, corrente elettrica indipendente nella cabina di cronometraggio, etc.);
- b) Che la pista sia disponibile per le prove in armonia con quanto previsto dal presente Regolamento Sportivo Nazionale;
- c) Che il servizio di cronometraggio sia conforme ai requisiti richiesti, nel presente Regolamento Sportivo Nazionale, sia qualitativamente che quantitativamente;
- d) Che il giorno della competizione siano disponibili i numeri di gara adesivi (di regolari dimensioni), da assegnare ai Concorrenti in idonea quantità per tutte le fasi di gara;
- e) Che sin dal primo giorno d'inizio delle ispezioni tecniche sia disponibile il materiale necessario per compiere le verifiche tecniche e punzonatura qualora essa sia prevista;
- f) Che sia esposto il tabellone riportante la formazione delle batterie di qualificazione onde rendere possibile il controllo delle frequenze;
- g) Che siano disponibili sul circuito gli "Ufficiali di Gara" per il servizio controllo iscrizioni, controllo accesso nel circuito, giudice boxes, addetto ritiro trasmettitori, addetto trascrizione risultati sui tabelloni etc.;



- h) Che sia assicurato, nei limiti del possibile, il servizio ristoro sul circuito;
  - i) Che sia garantita l'informazione ai Concorrenti sui risultati delle varie prove attraverso appositi tabelloni;
  - j) Che si provveda a ogni altra esigenza strettamente connessa con lo svolgimento della gara fatta eccezione di quanto di competenza del Dirigente Nazionale Moto, fermo restando comunque la possibilità di concordare con gli stessi eventuali deroghe.
- 3.2.4 Tutte le persone incaricate dall'Organizzatore della gara come "Ufficiali di Gara" devono essere preventivamente presentate al Dirigente Nazionale Moto il quale, valutatane la non idoneità, può richiederne la sostituzione.
- 3.2.5 E' comunque facoltà del Dirigente Nazionale Moto chiedere in qualsiasi momento della gara la rimozione e la sostituzione di/o degli Ufficiali di Gara qualora, per una migliore gestione della manifestazione, se ne ravvisasse la necessità.
- 3.2.6 E' dovere del Dirigente Nazionale Moto impedire lo svolgimento, o la prosecuzione, di qualsiasi competizione ufficiale nazionale, qualora ritenga o accerti che non sussistano i presupposti organizzativi, e/o sportivi e/o disciplinari, indispensabili per il corretto svolgimento della stessa.
- 3.2.7 **Non possono essere accolte, a posteriori, richieste di annullamento di una manifestazione. Una simile eventualità comporterà, oltre alla perdita della cauzione (pari ad euro duecento, € 200,00), il deferimento alla Commissione Sportiva dell'ASD AMSCI.**
- 3.2.8 Una caparra a garanzia del corretto adempimento di quanto incombe agli Organizzatori, può essere richiesta agli stessi dal Dirigente Nazionale Moto.
- 3.2.9 **Incasso della Pista:** al termine della Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC, il Tesoriere consegnerà al Presidente della pista ospitante un incasso pari ad € 17,00 (euro diciassette) per ogni Pilota regolarmente iscritto alla Prova e partecipante alla prima categoria più € 10,00 (euro dieci) per ogni Pilota regolarmente iscritto e partecipante ad una seconda categoria. La consegna dell'incasso dovrà essere registrata da regolare ricevuta e firmata dal Dirigente Nazionale, dal Tesoriere e dal Presidente della pista o di chi ne fa le veci. Si rende noto che una aliquota di € 200,00 (euro duecento), del suddetto incasso, fanno parte del deposito cauzionale estinto qualora il Dirigente Nazionale appuri il buon esito della Prova di Campionato Italiano da parte degli Organizzatori.
- 3.2.10 **Cauzione Pista:** per garantire il regolare svolgimento di una Prova di Campionato Italiano ANS AMSCI Moto 1/5 RC, è richiesta, da parte degli Organizzatori, il rispetto dei paragrafi 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5 del Regolamento di Gara vigente, al fine di percepire in solido la quota dell'Incasso Pista e di garantire una buona riuscita della Prova di Campionato Italiano. Qualora il Dirigente Nazionale dovesse riscontrare delle carenze nell'impianto tali da generare disagi e problemi durante lo svolgimento della intera Prova di Campionato Italiano ANS AMSCI Moto 1/5 RC, alla quota Incasso Pista, verrà sottratto un pegno che ammonta dalle euro cinquanta (€ 50,00) ad un massimo di euro duecento (€ 200,00). L'entità del deposito cauzionale viene deciso in modo insindacabile dal Dirigente Nazionale ANS AMSCI.

### 3.3 REQUISITI INFRASTRUTTURALI PER GARE NAZIONALI

- 3.3.1 Deve essere possibile arrivare con i mezzi di trasporto ad almeno 100 m dai boxes.
- 3.3.2 Il parcheggio dei mezzi di trasporto deve essere possibile entro 100 m dai boxes.
- 3.3.3 Solide barriere devono separare il pubblico dalla pista e dalla zona dei boxes.
- 3.3.4 Alberghi e campeggi devono essere disponibili in quantità sufficiente a una distanza che non richieda più di venti (20) minuti di percorrenza.
- 3.3.5 Il campeggio ove possibile è preferibile sia allestito sul lato della pista.
- 3.3.6 Posto ristoro e servizi igienici devono essere disponibili sia per il pubblico che per i Concorrenti.

- 3.3.7 Presso la zona boxes deve essere disponibile energia elettrica 220 V a.c..
- 3.3.8 I boxes devono poter accogliere la totalità dei Concorrenti iscritti alla specifica gara, essere provvisti di tavoli e di un'adeguata protezione contro le intemperie. Lo spazio minimo a disposizione per ogni Pilota deve essere di 80 cm x 80 cm.
- 3.3.9 Il palco di pilotaggio deve avere posto per almeno 10 Concorrenti, con un minimo di 80 cm a disposizione per ognuno.
- 3.3.10 L'altezza del piano del palco di pilotaggio (con idonea messa a terra) deve trovarsi a una altezza compresa fra i 2,00 m ed i 3,50 m da terra, mentre la sua larghezza utile non deve essere inferiore ad 1,25 m.
- 3.3.11 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.
- 3.3.12 Il palco di pilotaggio deve essere dotato di un solido parapetto e di una protezione contro le intemperie.
- 3.3.13 La posizione del palco di pilotaggio, nell'impianto, deve essere tale da garantire a 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.
- 3.3.14 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.
- 3.3.15 Il luogo ove saranno posti i trasmettitori deve essere vicino al palco di pilotaggio (preferibilmente il medesimo) ed essere protetto dal maltempo.
- 3.3.16 Il box di cronometraggio deve essere situato in una zona lenta del tracciato e deve offrire a tutti i cronometristi una ottima visibilità di ogni parte della pista.
- 3.3.17 Il numero di gara del motomodello che transita davanti al box dei cronometristi deve poter essere visibile per almeno due (2) secondi.
- 3.3.18 Il box di cronometraggio deve avere lo spazio per almeno cinque, 5, Ufficiali di Gara con un minimo di 80 cm per ognuno.
- 3.3.19 Nel box di cronometraggio non devono poter entrare né Piloti, né Accompagnatori e infine Spettatori.
- 3.3.20 Il box di cronometraggio deve essere protetto dalla pioggia e dal maltempo in genere. Esso, inoltre, non deve consentire la penetrazione di polvere, detriti delle gomme, etc.
- 3.3.21 Il tabellone dove poter riportare i risultati di gara deve essere situato in un posto conveniente, non lontano dalla zona di cronometraggio, deve essere accessibile a tutti i Piloti ed essere protetto dal maltempo.
- 3.3.22 La tabella frequenze deve essere disponibile durante i giorni di prova e deve esser posta preferibilmente vicino al palco di pilotaggio.
- 3.3.23 Sul palco di pilotaggio deve essere garantito un monitor per il Direttore Gara affinché egli possa tenere sotto controllo lo svolgersi delle fasi di gara (Qualifiche e Finali) e, all'occorrenza, intervenire per favorire le precedenzae o comminare penalità.

## **3.4 TRACCIATO**

- 3.4.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata da ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.
- 3.4.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di 4,00 m ad un massimo di 6,50 m.
- 3.4.3 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8,0 – 10,0 cm e poste all'interno dell'asfalto ad almeno 20,0 cm dal bordo più esterno della superficie asfaltata.
- 3.4.4 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200,0 m. Tuttavia, la lunghezza consigliata del tracciato deve variare fra i 240,0 m ed i 360,0 m.

- 3.4.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di pilotaggio, non deve distare più di 60,0 m.
- 3.4.6 Non possono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di pilotaggio.
- 3.4.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.
- 3.4.8 La zona dei boxes deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di pilotaggio. Infine, deve essere garantita l'illuminazione artificiale sotto ai box.
- 3.4.9 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit-lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.
- 3.4.10 La pista deve presentare sia curve a destra che a sinistra ed avere un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 50,0 m.
- 3.4.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto dei motomodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno. Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non i motomodelli.
- 3.4.12 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.
- 3.4.13 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.
- 3.4.14 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente, fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il motomodello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.
- 3.4.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza comunque non deve superare i 5,0 cm.
- 3.4.16 Le barriere devono distare almeno 20,0 cm dalle strisce di demarcazione della pista.
- 3.4.17 Il terreno adiacente esternamente alla pista e quello interno ad essa deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (es: calcestruzzo oppure erba sintetica).
- 3.4.18 Lo scopo di questa bordatura , via di fuga , è quello di rallentare il motomodello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.
- 3.4.19 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10,0 m.
- 3.4.20 I Raccoglitori devono essere posizionate in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 3.4.21 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce) si dovrà provvedere a munire la postazione di opportune protezioni (muretto – pneumatici – balle di paglia - ecc.).
- 3.4.22 La linea di partenza deve essere tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 3.4.23 **Tracciato:** non è consentito agli Organizzatori cambiare il tipo di tracciato o apportare modifiche alla superficie veicolare della pista (asfalto) dopo l'organizzazione del Warm-Up o entro trenta (30) giorni antecedenti l'inizio della gara. Qualora si riscontrasse una evidente violazione della suddetta norma il Dirigente Nazionale disporrà una cauzione della pista pari ad euro cento (€ 100,00) la quale verranno dedotti dall'Incasso della Pista ospitante una Prova di Campionato Italiano ANS AMSCI Moto 1/5 RC. Non si accettano ricorsi a priori da parte degli Organizzatori inadempienti.
- 3.4.24 Qualora si riscontrassero evidenti disagi al tracciato, dopo una indagine eseguita durante il Warm-Up o nei trenta (30) giorni antecedenti la gara, gli Organizzatori potranno avere il nulla osta solo dopo essersi consultati con la Commissione Sportiva Piloti.

## 3.5 REQUISITI PER LA SICUREZZA IN PISTA

- 3.5.1 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.
- 3.5.2 La sicurezza degli Ufficiali di Gara, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed eventuali Invitati è di uguale importanza, ma si presume che questi siano a conoscenza perfettamente dei potenziali pericoli.
- 3.5.3 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di Gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 3.5.4 Quando, per evitare il taglio delle curve, siano utilizzate dei coni o altre barriere, la loro forma deve essere tale che il motomodello urtandoli in velocità non possa volare fuori dalla pista verso il pubblico.
- 3.5.5 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulle piste.
- 3.5.6 Un addetto al pronto soccorso ed una ambulanza devono essere sempre presenti in ogni manifestazione che prevede la presenza del pubblico.
- 3.5.7 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.
- 3.5.8 E' obbligatorio che l'Organizzatore stipuli una polizza a copertura del rischio infortuni e della responsabilità civile (polizza RCT e 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.

## 3.6 DIREZIONE DI GARA

- 3.6.1 Tutte le gare, a livello nazionale, dovranno essere svolte sotto il controllo del Dirigente Nazionale Moto RC in carica il quale assume il ruolo di Direttore di Gara.
- 3.6.2 **La quota di competenza del Dirigente Nazionale Moto RC, per ogni Prova di CI, è fissato dalla norma 1.3.5 del Regolamento Sportivo Nazionale ANS AMSCI vigente.**
- 3.6.3 Il Dirigente Nazionale, per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto il ruolo di Direttore di Gara, ed in ordine, al Prefetto, a un membro della Commissione Sportiva Piloti oppure far assumere il suddetto ruolo ad uno degli Organizzatori della pista ospitante una Prova di Campionato Italiano. In questo caso la quota di competenza spetterà alla persona delegata.
- 3.6.4 E' compito del Direttore di Gara far svolgere la competizione nell'assoluto e completo rispetto dei requisiti organizzativi, sportivi e disciplinari previsti dai vigenti Regolamenti.
- 3.6.5 Il Direttore di Gara deve conoscere perfettamente il Regolamento (Disciplinare, Tecnico e di Gara) così da essere in grado di mettere in atto un'immediata ed equa applicazione delle sanzioni in essi previste.
- 3.6.6 Qualora durante una manifestazione si presentasse una situazione per la quale il Direttore di Gara non è certo sul provvedimento da applicare, è notevolmente preferibile che egli si astenga piuttosto che rischiare di prendere un provvedimento che possa successivamente essere impugnato. In questi casi è preferibile che il Direttore di Gara consulti il Regolamento, sospendendo, se indispensabile, la manifestazione per il tempo strettamente necessario.
- 3.6.7 Il Direttore di Gara, se lo ritiene opportuno, prima di prendere un provvedimento può consultarsi con i membri della Commissione Sportiva Piloti, presenti in forma statutaria alla Prova, e sentire la versione dei diretti interessati.

- 3.6.8 Resta comunque scontato che la responsabilità per l'emissione del provvedimento spetta solo e unicamente al Direttore di Gara.
- 3.6.9 Il Direttore di Gara può sospendere la gara, qualora ne ravvisi gli estremi, in qualsiasi momento della competizione e comunque prima o dopo ogni fase di gara.
- 3.6.10 Il Direttore di Gara può sospendere una Prova mentre è in svolgimento solo in caso di:
- a) maltempo che rende la pista impraticabile;
  - b) guasto al sistema di cronometraggio che impedisca il regolare rilevamento automatico dei giri e/o dei tempi di qualsiasi Concorrente;
  - c) eventi straordinari il cui manifestarsi influisca o potrebbe influire sulla sicurezza dei Piloti o del personale di pista o sul regolare svolgimento della gara;
  - d) malore di un addetto al cronometraggio.
- 3.6.11 E' compito del Direttore di Gara verificare la corretta esecuzione dei compiti assegnati ai vari Ufficiali di Gara, nonché assicurarsi che tutto sia conforme a quanto stabilito prima che la competizione prenda il "Via".
- 3.6.12 E' compito del Direttore di Gara comminare tutte le sanzioni sportive (ed eventualmente quelle accessorie) relative alle infrazioni al presente Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC.
- 3.6.13 Il Programma di Gara viene redatto dal Direttore di Gara in conformità al numero reale dei Piloti presenti alla Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC. Inoltre, il Programma Gara può subire modifiche e/o riduzioni durante la manifestazione a seguito di condizioni climatiche avverse e/o impreviste. Tuttavia, ogni modifica del suddetto Programma di Gara, con relativa pubblicazione, deve essere annunciata tempestivamente dal Direttore di Gara al fine di avvisare tutti i Piloti.
- 3.6.14 Per tutte le normative relative allo svolgimento della gara non previste dal presente Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC, il Direttore di Gara (ovvero il Dirigente Nazionale Moto) può assumere le decisioni che ritiene più opportune per risolvere al meglio la situazione che si è venuta a manifestarsi.

### **3.7 PROVE LIBERE GARE NAZIONALI**

- 3.7.1 Per le Prove del Campionato Italiano Moto 1/5 RC messe a calendario, l'Organizzatore deve mettere l'impianto a disposizione dei Concorrenti iscritti alla manifestazione, e in regola con il pagamento della tassa d'iscrizione, almeno il giorno precedente l'inizio della manifestazione. L'Organizzatore può richiedere un compenso, che deve essere comunicato e autorizzato dal Dirigente Nazionale Moto, per l'utilizzo dell'impianto per le prove libere sino al venerdì che precede la manifestazione. Dal sabato mattina, la pista deve essere messa a disposizione dei Piloti a titolo non oneroso.
- 3.7.2 Durante tutto il periodo delle prove dovrà essere messo a disposizione dei Concorrenti un tabellone frequenze ove si possano rilevare le frequenze in uso.
- 3.7.3 Al fine di accertare l'efficienza del sistema di cronometraggio automatico (AMB o simile) è opportuno che l'Organizzatore, il giorno prima dell'inizio ufficiale della manifestazione, effettui un completo controllo dell'intero sistema.
- 3.7.4 Il giorno della manifestazione, da parte della Direzione di Gara, possono essere concesse prove libere fino a trenta (30) minuti prima dell'inizio delle manche di qualifica.
- 3.7.5 Una volta partita la manifestazione non sono più ammesse prove.
- 3.7.6 Eventuali deroghe a quanto previsto dall'articolo 3.7.5 potranno essere concesse solamente dal Direttore di Gara e dovranno essere riportate sul programma di gara.
- 3.7.7 Prima della partenza delle fasi finali è consentito fare compiere ai Concorrenti alcuni giri supplementari al fine di verificare la compatibilità delle frequenze e l'efficienza del sistema di cronometraggio.

## 3.8 TRASMETTITORI E LORO RITIRO

- 3.8.1 Nelle gare sono ammesse solo radio proporzionali, multi canali e con quarzi intercambiabili. E' concesso l'uso di sistemi digitali di trasmissione radio (e.g.: DSM, Digital Spectrum Modulation).
- 3.8.2 E' compito dell'Organizzatore, durante le gare, di provvedere a una adeguata conservazione dei trasmettitori, proteggendoli dal maltempo e suddividendoli per numero di batteria; dovrà inoltre provvedere a facilitare l'identificazione del trasmettitore di ogni Concorrente, possibilmente apponendo sul Tx stesso un dispositivo di identificazione (targhette adesive ecc.) riportante numero di batteria e numero di gara del Pilota; durante tutta la gara è compito dell'Organizzatore disporre di un adeguato servizio di sorveglianza dei trasmettitori.
- 3.8.3 Tutti i trasmettitori in possesso dei Concorrenti devono essere consegnati al Dirigente Radio prima dell'inizio della gara e non potranno essere ritirati prima della fine della stessa senza specifica autorizzazione del Direttore di Gara che autorizza il ritiro dei trasmettitori solo a quei Piloti che abbandonano la pista per tutto il resto della giornata di gara.
- 3.8.4 Durante lo svolgimento di una qualsiasi fase di gara nessun trasmettitore può essere asportato dal luogo in cui sono custoditi. Il non rispetto di detta disposizione comporta un provvedimento di squalifica dalla gara e il deferimento alla Commissione Sportiva.
- 3.8.5 I Concorrenti hanno l'obbligo di consegnare il proprio trasmettitore spento al Dirigente Radio.
- 3.8.6 Consegnare il proprio trasmettitore acceso (on) comporta:
- a) Se il fatto è rilevato senza che altri abbiano subito danni: un'ammonizione semplice;
  - b) Se il fatto ha arrecato danno ad altri: un provvedimento di squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva.
- 3.8.7 Dopo la chiamata in pista il Concorrente può ritirare il trasmettitore che dovrà essere sollecitamente riconsegnato una volta terminata la prova.
- 3.8.8 Se un Pilota durante una fase di gara scende dal palco di pilotaggio con il trasmettitore in mano è considerato "Ritirato" per quella fase di gara ed inserito nella relativa classifica con il risultato conseguito sino al momento del "Ritiro".
- 3.8.9 Il Pilota considerato ritirato perché sceso dal palco di pilotaggio con il trasmettitore in mano deve immediatamente riconsegnarlo. La trasmittente per nessun motivo potrà essere portata sul circuito.
- 3.8.10 Nelle Prove di Campionato Italiano, il Direttore di Gara, potrà non far eseguire il "ritiro delle radio" se i Concorrenti che utilizzano le radio a frequenza sono nettamente in minoranza (per esempio: meno del 15%).

## 3.9 FREQUENZE INTERFERENZE E CAMBIO FREQUENZE

- 3.9.1 Ogni Concorrente, e solo lui, è Dirigente della legalità d'uso della frequenza e del trasmettitore impiegato.
- 3.9.2 Ai Concorrenti si raccomanda l'impiego della stessa frequenza per tutta la stagione.
- 3.9.3 Ogni Concorrente ha l'obbligo di avere quarzi con frequenza diverse che devono essere quelle legali (omologate).
- 3.9.4 I Concorrenti hanno l'obbligo all'atto dell'iscrizione di dichiarare le frequenze del proprio apparato e quelle di riserva. Le frequenze vanno confermate al momento delle verifiche tecniche. Inoltre è tassativo che il Concorrente controlli, prima dell'inizio di ogni fase di gara, la corrispondenza della frequenza impiegata con quella esposta o comunicata.
- 3.9.5 Qualora a un Concorrente venga richiesto dal Direttore di Gara di cambiare frequenza, deve poter avere a disposizione almeno dieci (10) minuti di tempo per tale operazione.

- 3.9.6 Qualora sia un Concorrente a chiedere di cambiare frequenza (per inconvenienti tecnici al proprio Tx, o per una sua errata selezione del quarzo etc.) tale autorizzazione può essere concessa purché non influenzi il programma di svolgimento previsto per la gara.
- 3.9.7 E' assolutamente vietato cambiare frequenza senza l'autorizzazione del Direttore di Gara.
- 3.9.8 **Prova Radio:** in caso di assoluta necessità un Concorrente ha la facoltà di chiedere al Direttore di Gara l'effettuazione di una prova radio da eseguire con i modelli a motore spento; tale richiesta può essere avanzata sino a trenta (30) secondi prima del "via" alla specifica fase di gara, oltre tale termine non verranno concesse prove radio.
- 3.9.9 La prova radio e la sospensione tecnica NON si escludono a vicenda.
- 3.9.10 La prova radio non è concessa ai Piloti che utilizzano sistemi di trasmissione radio non quarzate (e.g.: DSM, Digital Spectrum Modulation).
- 3.9.11 La richiesta di prova radio può essere fatta per le batterie di qualificazione solo prima della partenza della prima prova di ogni batteria; potranno essere concesse eccezionalmente prove radio anche durante le prove successive delle batterie qualora si accerti la presenza alla partenza di Piloti assenti nelle prove precedenti.
- 3.9.12 Per le fasi finali è facoltativa la prova radio; nel caso di disturbi radio (interferenze), qualora non si riesca a individuare chiaramente l'apparecchiatura che li determina, i Concorrenti che hanno disturbi radio possono cambiare i quarzi o le batterie di alimentazione, sempre entro un tempo massimo di dieci, 10, minuti; qualora l'interferenza permanga anche dopo tale operazione, il/i Concorrente/i soggetto/i all' interferenza verrà/anno escluso/i da quella fase di gara.
- 3.9.13 Durante le operazioni di cambio quarzi e/o batterie di alimentazione da parte di alcuni Concorrenti, le prove dei modelli sulla pista devono essere sospese.
- 3.9.14 Nelle fasi finali nel caso in cui siano presenti Concorrenti con egual frequenza saranno penalizzati con l'obbligo al cambio di frequenza i Concorrenti che durante le fasi precedenti sono risultati meno veloci.
- 3.9.15 Il Concorrente obbligato al cambio deve dare comunicazione al Direttore di Gara del valore della nuova frequenza entro cinque, 5, minuti dalla notifica di cambio quarzo. Il Concorrente che avesse ricevuto una notifica di cambio quarzo e non fosse in grado di effettuarlo non potrà prendere il via.
- 3.9.16 Il Concorrente che accusa interferenze con altri Piloti, pur avendo frequenze diverse, deve cambiare frequenza indipendentemente dal risultato ottenuto durante la fase precedente.

## **3.10 SVOLGIMENTO DI GARA: QUALIFICHE E TRANSPONDER**

- 3.10.1 Tutti i motomodelli devono portare almeno sulle due fiancate della carena e sulla parte anteriore della stessa il numero di gara a loro assegnato (si veda la figura 9). E' vietato asportarne il fondo bianco dell'adesivo, pena un'ammonizione semplice da registrare sul Verbale di Gara. Inoltre, il Direttore di Gara obbligherà il Pilota inadempiente a sostituire gli adesivi ritagliati con quelli nuovi.
- 3.10.2 L'altezza dei numeri di gara deve essere minimo 40,0 mm (quaranta) e devono essere stampati su una superficie bianca di 55,0 x 55,0 mm o del diametro massimo di 55,0 mm (cinquantacinque millimetri). I numeri devono essere stampati su di una superficie opaca (non molto lucida) per evitare effetti abbaglianti. Nessuna scritta è permessa all'interno dell'area bianca se non il nome dell'impianto ospitante una Prova di Campionato Italiano.
- I soli caratteri permessi sono:
- Avant Garden Gothic; medium/demi/bold;
  - Arial;
  - DIN 1451 Traffic Sign numbers;
  - Futura demi bold / bold;
  - Futura XBLKIt BT.

- 3.10.3 Al Concorrente che non collocherà sul suo motomodello il transponder non saranno rilevati ne giri, ne tempi e sarà comminata una ammonizione con diffida.
- 3.10.4 Al Concorrente che durante una fase di qualifica, fase di recupero o fase finale perde il transponder, non saranno conteggiati i giri.
- 3.10.5 Qualora un Concorrente non si presentasse alle fasi finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente e pertanto il numero di gara a lui spettante non sarà assegnato.
- 3.10.6 Al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder personale, non verranno conteggiati i giri manualmente.
- 3.10.7 Al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder fornito dall'Organizzatore, gli verranno, ove possibile, conteggiati i giri manualmente.
- 3.10.8 In tutte le Prove del Campionato Italiano è obbligatorio l'uso del transponder personale.
- 3.10.9 **Numero minimo Concorrenti componente una categoria:** ogni categoria, per non essere soppressa in una Prova di Campionato Italiano, deve essere composta da un numero di Piloti superiore oppure uguale alle tre (3) unità.
- 3.10.10 **Numero manche di qualifica:** tre (3) manche di qualifica per tutte le categorie, da svolgersi due (2) nella giornata di sabato e una (1) nella giornata di domenica.
- 3.10.11 **Prova Cronometrata:** durante la giornata di sabato viene svolta una sessione di Prova Cronometrata per la composizione definitiva delle batterie di qualifica. Durante la Prova Cronometrata si impiegheranno batterie provvisorie le quali saranno composte sulla base della Classifica Generale a punti ottenuta dalla precedente Prova di Campionato Italiano in corso. Tuttavia, a inizio Campionato Italiano le batterie provvisorie saranno composte sulla base del Ranking Nazionale Italiano dell'anno precedente.
- 3.10.12 **Composizione batterie di qualifica:** le batterie di qualifica definitive, per ogni categoria, sono composte sulla base della Classifica Generale a Tempo ottenuta dalla Prova Cronometrata. La Classifica Generale a Tempo è composta prendendo i migliori tre (3) giri consecutivi eseguiti da ciascun Pilota nei dieci (10) minuti messi a disposizione durante la Prova Cronometrata. La Prova Cronometrata viene eseguita anche se il numero dei Concorrenti in una categoria è minore od uguale alle dieci (10) unità.
- 3.10.13 **Durata Batteria di qualifica:** otto (8) minuti con moto in movimento e start al primo passaggio sulla linea del transponder. Dal segnale di "via al tempo" in poi i modelli possono iniziare "a girare" in pista considerando che il "via" ufficiale alla "manche" avverrà singolarmente per ogni Pilota al momento stesso che il proprio motomodello transita per la prima volta nel punto di rilevamento del cronometraggio. Pertanto, con il seguente metodo di partenza si avranno partenze differenziate nel tempo dei modelli e, di conseguenza, si avranno differenziati nel tempo i relativi "stop". Il passaggio iniziale che dà il "via" alla propria "manche" deve avvenire entro uno (1) minuto dal segnale di "via al tempo" e comunque prima che un altro motomodello compia il suo primo giro (cioè che effettui il suo secondo passaggio nel punto di rilevamento del cronometraggio dopo il segnale di "via al tempo"); in caso contrario il Concorrente subirà una penalizzazione di "tempo" pari al ritardo (riferito al punto di rilevamento del cronometraggio) che ha nei confronti del primo minuto (dal "via al tempo") o dal compimento del primo giro del primo motomodello transitato al punto di rilevamento giri/tempo "AMB" o similare.
- 3.10.14 Non è permesso far sostare la propria moto in prossimità della linea del transponder durante il conto alla rovescia relativo al via della manche di qualifica con il rischio di ostacolare il regolare transito delle moto che precedono. Il Pilota trasgressore subirà un'ammonizione semplice con richiamo verbale eseguito da parte del Direttore di Gara.
- 3.10.15 **Classifica a Tempo delle Qualifiche:** viene stilata, per ogni categoria, ordinando i Piloti in base alla migliore prestazione in giri/tempo realizzata in una delle tre (3) manche.
- 3.10.16 In caso di perdita di parti meccaniche o di carena il Pilota dovrà rientrare ai box al fine di sistemare la moto per ridurre il rischio di danneggiare le altre moto in gara e l'incolumità del servizio di raccolta.



3.10.17 Se il sistema di scarico delle moto con motore a scoppio dovesse rompersi o staccarsi aumentando di rumore, il Pilota dovrà rientrare immediatamente ai box al fine di sistemare il danno.

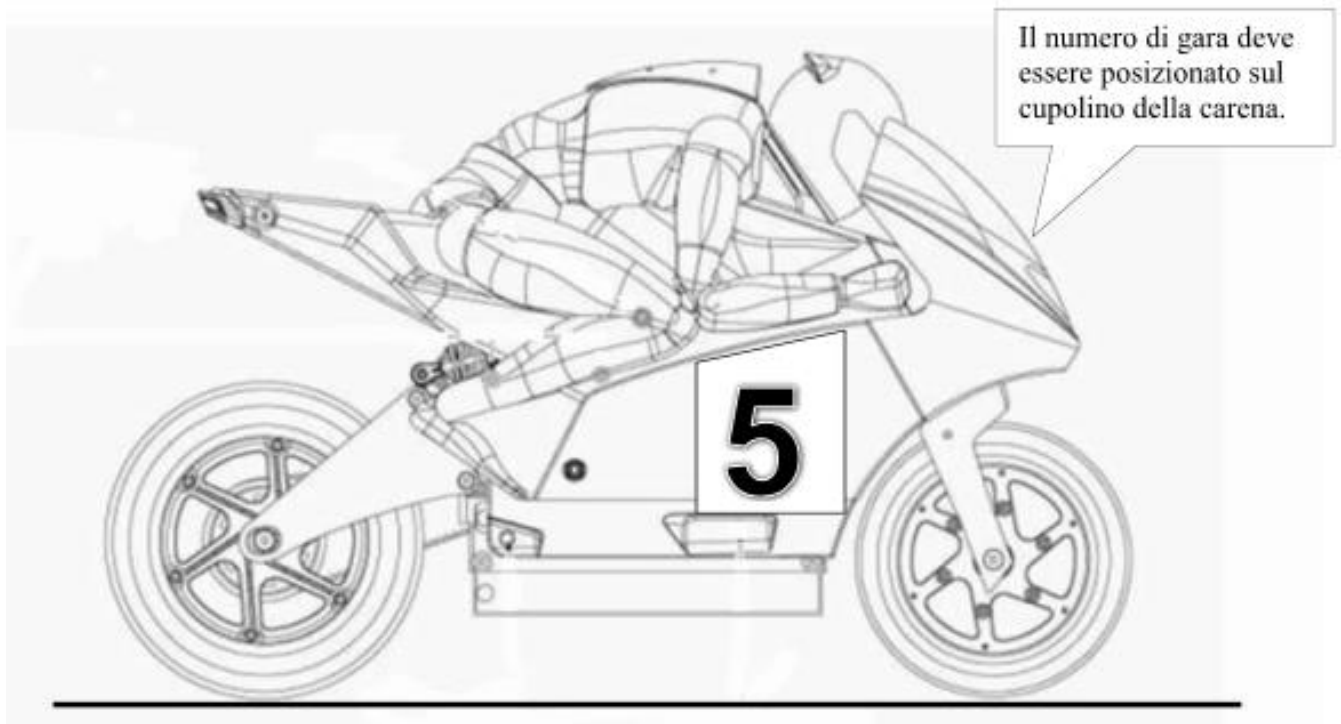
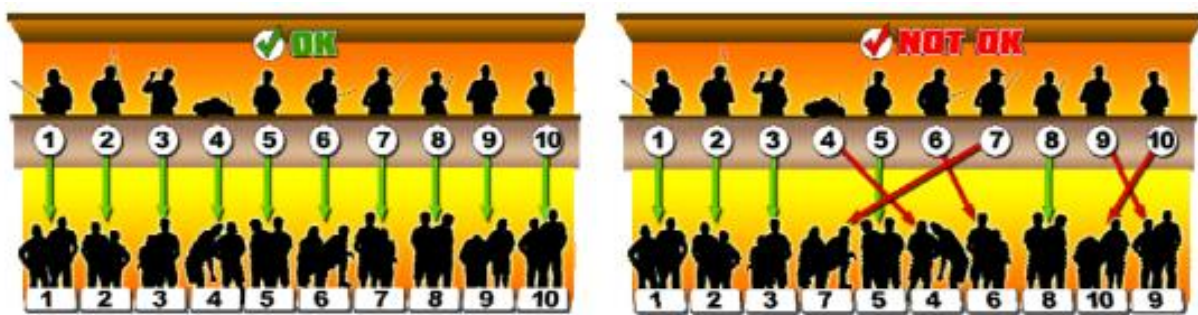


Figura 9  
Posizione dei numeri di gara

### 3.11 FASI DI RECUPERO, COMPOSIZIONE E SVOLGIMENTO DELLE FINALI.

- 3.11.1 Al termine delle manche di qualifica di ogni categoria, viene pubblicata la Classifica a Tempo delle Qualifiche la quale viene redatta prendendo la migliore prestazione giri/tempo conseguita da ciascun Concorrente durante le tre (3) manche di qualifica.
- 3.11.2 Dopo le qualifiche si svolgono, in base al numero dei Concorrenti presenti in ogni categoria, le fasi finali dirette (Finale A, Finale B, Finale C, ecc). L'assegnazione del numero di gara nelle fasi Finali è pertinente alla posizione raggiunta da ciascun Concorrente nella Classifica a Tempo delle Qualifiche.
- 3.11.3 **Finale C:** è composta nell'ordine, ed in forma obbligatoria, dal 21° al 30° classificato preso direttamente dalla Classifica a Tempo delle Qualifiche di ogni categoria.
- La Finale C è composta da una (1) sessione (chiamata: Gara 1) della durata di dieci (10) minuti;
  - La sessione gode di un (1) punteggio singolo pubblicato nella Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- 3.11.4 **Finale B:** è composta nell'ordine, ed in forma obbligatoria, dal 11° al 20° classificato preso direttamente dalla Classifica a Tempo delle Qualifiche di ogni categoria.
- La Finale B è composta da due (2) sessioni (chiamate: Gara 1 e Gara 2) della durata di dieci (10) minuti ciascuno;
  - Le due (2) sessioni godono ciascuna di un punteggio distinto e pubblicato nella Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.

- 3.11.5 **Finale A:** è composta nell'ordine, ed in forma obbligatoria, dal 1° al 10° classificato preso direttamente dalla Classifica a Tempo delle Qualifiche di ogni categoria.
- La Finale A è composta da tre (3) sessioni (chiamate: Gara 1, Gara 2 e Gara 3) della durata di dieci (10) minuti ciascuno;
  - Le tre (3) sessioni godono ciascuna di un punteggio distinto e pubblicato nella Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- 3.11.6 Prima della partenza della Gara 1 Finale A, 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.



**Figura 10**  
Disposizione dei Meccanici e dei Piloti nel palco

- 3.11.7 Il massimo numero dei Piloti, componenti una sessione di Finale (Finale A, Finale B e Finale C), è fissato a dieci (10) unità. Tuttavia, è concessa una eventuale deroga qualora il numero dei Concorrenti in una categoria sia uguale alle undici (11) unità e le dimensioni topografiche della pista lo permettano.
- 3.11.8 Il Pilota che dalla Classifica a Tempo delle Qualifiche è risultato 11°, indipendentemente dalle posizioni che egli occuperà durante le Gare della Finale A (si veda a corredo l'art. 3.11.7), avrà sempre il medesimo punteggio che gli compete avendo realizzato l'11° miglior tempo durante le qualifiche.
- 3.11.9 Se il numero dei Piloti, in una categoria, è superiore oppure uguale alle dodici (12) unità, si svolgeranno due Finali distinte. Pertanto, non sono permesse eventuali deroghe in merito, ed a priori, anche se le dimensioni topografiche della pista lo consentono.
- 3.11.10 **Tipologia partenza fasi finali categoria Nitrobike:** tutte le Finali (Gara 1, Gara 2 e Gara 3) si disputeranno con il lancio contemporaneo delle moto il quale avrà luogo in corrispondenza di stalli (blocchi di partenza) schierati lungo uno dei due bordi della carreggiata della pista (non necessariamente il rettilineo). Pertanto, le moto, ed i relativi lanciatori, si posizioneranno in modo ordinato (dalla n°1 alla n°10) sulla griglia di partenza stile Le Mans. Gli stalli saranno distanziati, l'uno dal altro, di cinque (5,00) metri ed inclinati, rispetto al senso di marcia, di quarantacinque (45°) gradi. Il tempo di gara partirà in corrispondenza dell'alzata della bandiera compiuta dal Direttore di Gara. All'annuncio dei trenta (30) secondi al via le moto devono giungere ai rispettivi Meccanici per l'eventuale rifornimento e posizionate, successivamente, sugli stalli di partenza pertinenti al proprio numero di gara.

- 3.11.11 **Tipologia partenza fasi finali categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike:** tutte le Finali (Gara 1, Gara 2 e Gara 3) si disputeranno con il lancio contemporaneo delle moto il quale avrà luogo in corrispondenza di stalli (blocchi di partenza) schierati lungo uno dei due bordi della carreggiata della pista (non necessariamente il rettilineo). Pertanto, le moto, ed i relativi lanciatori, si posizioneranno in modo ordinato (dalla n°1 alla n°10) sulla griglia di partenza stile Le Mans. Gli stalli saranno distanziati, l'uno dal altro, di cinque (5,00) metri ed inclinati, rispetto al senso di marcia, di quarantacinque (45°) gradi. Il tempo di gara partirà in corrispondenza dell'alzata della bandiera compiuta dal Direttore di Gara. All'annuncio dei trenta (30) secondi al via le moto devono giungere ai rispettivi lanciatori per essere posizionate, successivamente, sugli stalli di partenza pertinenti al proprio numero di gara.
- 3.11.12 **Giro di ricognizione categoria Nitrobike:** per garantire un corretto lancio della moto da parte del lanciatore, prima della partenza della Finale, il Direttore di Gara, farà eseguire un giro di ricognizione a ciascuna moto facendole partire una alla volta con cadenza di circa tre (3) secondi l'una dall'altra. Il giro di ricognizione servirà inoltre a controllare il corretto funzionamento del transponder personale e della radio. Qualora, durante il giro di ricognizione, il motore di una moto si dovesse arrestare, se l'accensione, da parte del Meccanico, avverrà entro il tempo di durata del giro di ricognizione (stabilito dall'allineamento dell'ultima moto), la moto partirà nello stallo di pertinenza senza subire penalità.  
In caso contrario, la moto partirà dalla corsia dei box (se le dimensioni e la forma lo consentono) dopo il passaggio dell'ultima moto o verrà retrocessa in undicesima (11°) posizione sulla griglia di partenza.
- 3.11.13 **Giro di ricognizione categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike:** per garantire un corretto lancio della moto da parte del lanciatore, prima della partenza della Finale, il Direttore di Gara, farà eseguire un giro di ricognizione a ciascuna moto facendole partire una alla volta con cadenza di circa tre (3) secondi l'una dall'altra. Il giro di ricognizione servirà inoltre a controllare il corretto funzionamento del transponder personale e della radio.
- 3.11.14 Durante il giro di ricognizione i Piloti dovranno fare in modo che le proprie moto non si ostacolino a vicenda. Tuttavia, qualora un Pilota dovesse ostacolare un altro Concorrente durante la fase del giro di ricognizione, se il fatto non ha creato danni al Concorrente che lo segue o precede, il Pilota inadempiente subirà un'ammonizione semplice. Mentre, se il fatto ha recato danno alla moto del Concorrente (con conseguente ritardo della partenza da parte di questo ultimo), a seconda della gravità, il Pilota subirà una penalità variabile dai cinque (5) ai dieci (10) secondi i quali verranno addizionati al termine della Gara in corso.

## 3.12 PROCEDURE DI PARTENZA

- 3.12.1 Almeno cinque (5) minuti primi devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 3.12.2 Almeno due (2) minuti primi devono essere concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.
- 3.12.3 Un segnale udibile deve essere dato quando manca un minuto (1) primo e quando mancano trenta (30) secondi alla partenza (per segnale udibile può essere inteso anche la voce del Direttore Gara o Responsabile al Cronometraggio che cita espressamente il tempo mancante al via e richiede l'allineamento).
- 3.12.4 Nelle Finali, da trenta (30) secondi a tre (3) secondi al via, deve avvenire l'allineamento dei modelli sulla griglia di partenza; il motomodello deve essere portato all'allineamento dai lanciatori con il motore acceso (categoria Nitrobike e Juniorbike) o con l'ESC acceso (categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike); nella fase di attesa il Meccanico può tenere il motomodello con le ruote motrici sollevate da terra.

- 3.12.5 Se una moto non è in pista e non giunge ai lanciatori quando inizia il conteggio (10, 9, 8, 7, 6, ecc.), non può essere sulla griglia del "Via". La sua partenza deve avvenire dalla zona boxes, in coda alle moto regolarmente schierate e partite; il mancato rispetto di questa disposizione viene considerata come partenza irregolare. Quest'ultima viene convertita in una penalità di dieci (10) secondi, i quali saranno aggiunti sul tempo della fase di Gara (Gara 1, Gara 2 o Gara 3) in svolgimento.
- 3.12.6 Gli ultimi dieci (10) secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente il Direttore di Gara deve esporre la bandiera.
- 3.12.7 A cinque (5) secondi dal via il Direttore di Gara deve posizionare l'asta della bandiera in modo orizzontale ed a "meno tre (3) secondi" dal via la bandiera deve toccare terra.
- 3.12.8 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.
- 3.12.9 Il via deve essere dato da zero (0) a cinque (5) secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 3.12.10 Qualora, per un qualsiasi motivo, non fosse possibile continuare la procedura di partenza, il Direttore di Gara può sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla dopo la rimozione delle cause che avevano impedito la prima partenza, riprendendo la procedura di partenza dall'articolo 3.12.4.
- 3.12.11 **Lancio irregolare:** è considerato lancio irregolare quando una moto, una volta che la bandiera è stata sollevata da terra (o la partenza viene applicata attraverso un segnale acustico: suono della tromba), viene lanciata male dal rispettivo lanciatore oppure quando, durante la fase di lancio, alcune moto cadono immediatamente dopo ostacolando il transito regolare delle altre moto appena lanciate. In questo caso il Direttore di Gara dovrà sciogliere la griglia di partenza e riconvocarla in virtù dell'articolo 3.12.10.
- 3.12.12 **Lancio anticipato:** è considerato lancio anticipato quando la moto tocca, supera la linea anteriore del proprio stallo appartenente alla griglia di partenza o viene lanciata dal momento in cui la bandiera del Direttore di Gara ha toccato terra a quando viene dato il via. Una partenza anticipata sarà penalizzata con uno "STOP and GO" da eseguirsi entro tre (3) giri dalla comunicazione della infrazione oppure con una integrazione di dieci (10) secondi sulla prestazione ottenuta al termine della Gara. Tale penalizzazione deve essere segnalata immediatamente dopo la partenza e riportata nel Verbale di Gara.
- 3.12.13 **Lancio scorretto:** è considerato lancio scorretto della moto quando il Meccanico, od il lanciatore ad essa associata, una volta che la bandiera ha toccato terra, si posizioni nella parte interna della carreggiata (immediatamente prima della linea di demarcazione che delimita gli stalli della griglia di partenza), limitando, altresì, il lancio delle moto che lo precedono e permettendo alla propria un anticipo alla partenza. Una partenza scorretta sarà penalizzata con uno "STOP and GO", da eseguirsi entro tre (3) giri dalla comunicazione della infrazione, compiuta da parte del Direttore di Gara, oppure con una integrazione di dieci (10) secondi sulla prestazione ottenuta al termine della Gara. Tale penalizzazione deve essere segnalata immediatamente dopo la partenza e riportata nel Verbale di Gara.
- 3.12.14 E' responsabilità di ogni Concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara e alle comunicazioni emanate dal Direttore 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.
- 3.12.15 Almeno cinque (5) minuti di intervallo devono essere dati tra la fine di una Gara e la partenza della Gara successiva.

### **3.13 RIDUZIONI FASI DI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA**

- 3.13.1 Il Direttore di Gara, sulla base delle condizioni ambientali e/o numero iscritti, decide a suo insindacabile giudizio sull'abolizione di una completa serie di prove e/o riduzione del tempo previsto per batterie e fasi finali dirette.
- 3.13.2 La riduzione delle fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno uguale, e non inferiore, alle prove di qualificazione.
- 3.13.3 La eventuale abolizione di una serie di prove e/o la eventuale riduzione dei tempi di durata originariamente previsti, dovrà essere tempestivamente comunicata a tutti i Concorrenti.
- 3.13.4 Le Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica.
- 3.13.5 Se una Prova di Campionato Italiano dovesse essere interrotta per più di sessanta (60) minuti primi per cause di forza maggiore, il Direttore di Gara deciderà se la Prova debba essere interrotta definitivamente.
- 3.13.6 Nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova dovrà essere ripetuta.
- 3.13.7 Nel caso che l'intera Prova di Campionato Italiano debba essere interrotta definitivamente durante le fasi finali dirette, la Classifica Finale a punti della Prova e la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano, pertinente alla Cerimonia delle Premiazioni e relative alle Finali A, B e C di ogni categoria, viene ricavata nel modo seguente:
- a) Se l'interruzione della Prova avviene durante le sessioni di qualificazione, la Classifica Finale della Prova (e la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano) deve essere redatta sulla base dei soli risultati di qualificazione purché ne siano state svolte almeno due (2) per ogni categoria; in caso contrario la Prova di Campionato Italiano deve essere completamente annullata;
  - b) Viene redatta sulla base dell'ordine di arrivo della Finale C (Gara 1) e tenendo conto della composizione dell'ordine di partenza della Finale B e Finale A;
  - c) Viene redatta tenendo conto dell'ordine di arrivo della Finale C (Gara 1), eseguendo la somma aritmetica dei punteggi acquisiti dall'ordine di arrivo della Finale B (Gara 1 + Gara 2) e tenendo conto della composizione dell'ordine di partenza della Finale A;
  - d) Viene redatta tenendo conto dell'ordine di arrivo della Finale C (Gara 1), eseguendo la somma aritmetica dei punteggi acquisiti dall'ordine di arrivo della Finale B (Gara 1 + Gara 2) ed eseguendo la somma aritmetica dei punteggi acquisiti dall'ordine di arrivo della Finale A (Gara 1 + Gara 2), purché ne vengano completate almeno due (2) di Gare su tre (3).
- 3.13.8 Per quanto riguarda la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano, se l'interruzione avviene durante le fasi finali dirette, ogni singola categoria, indipendentemente dalle altre, deve aver conseguito, in forma completa, almeno la Gara 1 della Finale C, oppure la Gara 1 e Gara 2 della Finale B, quindi, almeno due sessioni di Gara (Gara 1 e Gara 2) per la Finale A. Altrimenti, per le sessioni di finali non concluse correttamente, la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano viene stilata in base all'art. 3.13.7.
- 3.13.9 Nel caso di interruzione di una sessione di Gara deve essere usata la seguente procedura:
- a) Se sono trascorsi meno di cinque, 5, minuti primi dal "via" non si tiene conto di eventuali risultati ottenuti e, se possibile, si darà una nuova partenza; se non sarà possibile dare una nuova partenza, decidendo altresì di interrompere la sessione di Gara, la Classifica Finale a punti della Prova viene redatta avvalendosi dell'articolo 3.13.7. Mentre, per la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano ci si avvale dell'art. 3.13.8;

- b) Se sono trascorsi più di cinque (5) minuti primi dal "via", si deve 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; se non sarà possibile dare una nuova partenza, decidendo altresì di interrompere la sessione di Gara, la classifica finale sarà redatta avvalendosi dell'articolo 3.13.7. Mentre, per la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano ci si avvale dell'art. 3.13.8;
  - c) Se il tempo trascorso dal "via" è superiore al 75% del tempo di durata originariamente previsto, la Gara è da considerarsi valida e la Classifica viene redatta sulla base del risultato ottenuto al momento della interruzione comunicata verbalmente dal Direttore di Gara.
- 3.13.10 Nel caso previsto al comma b) dell'art. 3.13.9, al momento della interruzione della Gara i Piloti devono:
- a) Lasciare i loro motomodelli sulla linea di partenza sotto il controllo del Direttore di Gara;
  - b) Possono spegnere la radio e fermare il motore (nelle categorie Nitrobike e Juniorbike) o spegnere l'ESC (nelle categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike);
  - c) Nessuna riparazione o cambio di gomme può essere effettuata;
  - d) Nessun rifornimento è concesso nella categoria Nitrobike;
  - e) Nessun cambio batteria è concesso nella categoria Superbike, Stockbike e Juniorbike.
- 3.13.11 Il motomodello deve ripartire nell'esatto modo in cui era al momento dell'interruzione della Gara. Il Pilota che non dovesse rispettare queste disposizioni sarà immediatamente squalificato.
- 3.13.12 Il Direttore di Gara, in caso di pioggia con conseguente allagamento della pista, può decidere se interrompere o meno la Gara.
- 3.13.13 Il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova è svolta con pista "asciutta" o pista "bagnata".
- 3.13.14 Nei casi dubbi il Direttore di Gara decide insindacabilmente sullo stato della pista.
- 3.13.15 Una pista può essere considerata "bagnata" quando il tempo medio sul "giro" risulta essere almeno il venti per cento (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.
- 3.13.16 Quando tutti i Concorrenti hanno avuto la possibilità di disputare almeno una prova di qualificazione con la pista "asciutta", saranno validi tutti i risultati conseguiti.
- 3.13.17 Quando non tutti i Piloti hanno avuto la possibilità di disputare una prova di qualificazione con pista "asciutta", saranno considerati validi solo i risultati ottenuti sul bagnato.
- 3.13.18 Qualora le condizioni meteorologiche lo permettano, nonché si abbia a disposizione il tempo occorrente, il Direttore di Gara può fare ripetere le prove a quei Piloti (batterie) che hanno disputato la loro prova sul "bagnato", oppure fare ripetere una serie completa di prove annullando quella serie corsa sul "bagnato" o quella serie nel corso della quale la pista è passata da "asciutta" a "bagnata".
- 3.13.19 Il Direttore di Gara può altresì, in accordo con i diretti interessati, invertire o modificare l'ordine di partenza delle batterie, al fine di consentire a tutti i Concorrenti di disputare una prova sull'asciutto.
- 3.13.20 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi finali dirette (Finale A, Finale B e Finale C), da parte dei Piloti partecipanti alla specifica Gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di cinque (5) minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il Pilota deve specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio".
- 3.13.21 Per la categoria Nitrobike, se la "sospensione della partenza" è richiesta per problemi "radio" la pista viene considerata "chiusa" per tutto il periodo della sospensione. Se la "sospensione della partenza" è richiesta per motivi "meccanici" la pista rimane aperta per i soli partecipanti a quella specifica fase di gara.

- 3.13.22 Per le categorie Superbike, Stockbike e Juniorbike, in entrambi i casi di sospensione, la pista verrà considerata chiusa.
- 3.13.23 Il Pilota che ha richiesto la sospensione sarà retrocesso all'undicesimo (11°) posto nella griglia di partenza.
- 3.13.24 La richiesta di sospensione della partenza deve essere invocata una sola volta e da un solo Pilota in ogni singola sessione di Gara (appartenente alla Finale A, Finale B o Finale C).
- 3.13.25 La richiesta di "sospensione della partenza" deve essere richiesta prima che vengano chiamati i trenta (30) secondi dal Direttore di Gara per l'allineamento; dopo tale termine non possono essere accettate richieste di sospensione.

## 3.14 CRONOMETRAGGIO

- 3.14.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal motomodello nel tempo previsto di durata della prova.
- 3.14.2 Il "tempo" valido per la classifica di un Concorrente è quello rilevato al primo passaggio del motomodello sulla linea di traguardo dopo il segnale che indica la fine del tempo previsto.
- 3.14.3 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.
- 3.14.4 I motomodelli che hanno oltrepassato la linea di traguardo prima dello "stop al tempo" dovranno completare il giro della pista prima di fermarsi.
- 3.14.5 I motomodelli che transitano sul traguardo dopo il segnale di "stop al tempo":
  - a) Devono immediatamente fermarsi ai boxes, o in un'area attrezzata allo scopo e stabilita dal Direttore di Gara, appena superato il traguardo;
  - b) Non devono ostacolare i motomodelli ancora impegnati a percorrere la pista per completare il loro ultimo giro;
  - c) Devono evitare di urtare i motomodelli in sosta dei Concorrenti, in precedenza fermatisi per essere recuperati, ed i Meccanici dedicati al recupero degli stessi;
  - d) Non devono assolutamente percorrere la pista nel verso contrario al senso di marcia per posizionare il modello nell'area di sosta. Il modello si deve immediatamente fermare a bordo pista cercando di non ostacolare la traiettoria dei modelli ancora in sessione.

Qualora si dovesse riscontrare una violazione di uno dei precedenti capoversi, il Direttore di Gara comminerà una penalità al Pilota inadempiente in base alla gravità del reato commesso.
- 3.14.6 I motomodelli che sono passati sul traguardo prima del segnale di "stop al tempo" dovranno completare il giro entro trenta (30) secondi dal segnale stesso; caso contrario sarà ritenuto valido per la classifica il "passaggio" precedente.
- 3.14.7 **Mancato rientro ai box dopo lo stop al tempo:** se un Pilota, dopo aver udito per due (2) volte distinte e consecutive, il suo "stop al tempo" (per segnale udibile può essere inteso anche la voce del Direttore di Gara o del Responsabile al Cronometraggio che cita espressamente il numero di gara della moto) in una qualsivoglia fase in corso (qualifiche o fasi finali dirette) e continua a percorrere la pista violando l'articolo 3.14.5, viene automaticamente penalizzato con dieci (10) secondi che gli saranno accreditati sulla sua migliore prestazione (qualifiche o sessione nelle fasi finali in corso). In caso di recidivo comportamento, la penalità avrà cadenza cumulativa.
- 3.14.8 Non dovranno, MAI, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei motomodelli che sono spinti o portati a mano oltre la linea del traguardo. Tuttavia, se il fatto riscontrato è di tipo doloso da parte del recupero, a questo ultimo, protagonista di suddetta azione, gli sarà comminata un'ammonizione con diffida. Mentre, se si riscontra un'azione di complicità tra il recupero ed il Pilota, entrambi saranno ammoniti con la squalifica della loro migliore prestazione eseguita in Qualifica o in Gara. Tuttavia, nel caso che il recupero sia un Meccanico, e non un Pilota, in entrambi i casi summenzionati il Meccanico sarà esiliato, per l'intera Prova del Campionato Italiano in corso, nell'area adibita ai box.

In ogni caso il Direttore di Gara deve far rimuovere, dal Responsabile del Cronometraggio, il giro compiuto indirettamente dalla moto.

- 3.14.9 Il servizio di cronometraggio giri/tempi in tutte le Prove del Campionato Italiano ANS AMSCI Moto 1/5 RC deve essere eseguito con sistemi automatici di rilevamento del passaggio dei motomodelli con una precisione al millesimo (1/1000 sec) di secondo.

### **3.15 RISULTATI**

- 3.15.1 Al termine di ogni sessione (qualifica e Gara) è fatto obbligo di fornire a tutti i Concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile, esponendo gli stessi su appositi tabelloni.
- 3.15.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo, etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 3.15.3 E' compito del Responsabile del Cronometraggio verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 3.15.4 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.
- 3.15.5 La verifica del cronologico sarà compiuta direttamente dal Responsabile del Cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzata la richiesta.
- 3.15.6 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 (Manche o sessione di Gara).
- 3.15.7 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.
- 3.15.8 Tutti i risultati che saranno 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.
- 3.15.9 Per quanto riguarda i risultati delle fasi finali, il Responsabile del Cronometraggio deve verificare l'esattezza degli stessi congiuntamente al Direttore di Gara procedendo, se necessario, al riscontro con altri sistemi eventualmente impiegati.
- 3.15.10 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 3.15.11 E' compito, del Direttore di Gara e del Responsabile del Cronometraggio, di controfirmare il cronologico ufficiale prima di diffondere i risultati se lo stesso è " stato sottoposto a correzione"; le correzioni vanno apportate senza cancellare "NULLA", ma annotando gli "errori".
- 3.15.12 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.

### **3.16 RECLAMI**

- 3.16.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 3.16.2 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 Nazionale Moto 1/5 RC).
- 3.16.3 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. I reclami devono contenere una motivazione specifica.
- 3.16.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 50,00 (euro cinquanta).
- 3.16.5 I reclami saranno esaminati immediatamente dal Direttore di Gara e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale diretta (Gara) alla quale il reclamo è riferito.
- 3.16.6 Se il reclamo viene accettato, al Concorrente che lo ha presentato verrà immediatamente restituito l'importo della tassa di € 50,00 (euro cinquanta) versato a corredo dello stesso.
- 3.16.7 Se il reclamo viene respinto la somma verrà incamerata come Fondo Cassa per i premi finali del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- 3.16.8 I reclami presentati e gli importi incamerati dovranno essere descritti nel verbale di gara.
- 3.16.9 Le decisioni prese dal Direttore di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 3.16.10 La Direzione di Gara è obbligata a fornire adeguate giustificazioni in merito al verdetto emesso precisando eventualmente a quali articoli del vigente Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC si è fatto riferimento per l'emissione del verdetto.
- 3.16.11 Il Concorrente al quale viene respinto il reclamo può comunque pretendere che la notifica gli venga effettuata per iscritto e sia firmata dal Direttore di Gara.
- 3.16.12 Nel caso che un verdetto emesso e le relative motivazioni non soddisfino il Pilota che ha presentato il reclamo, lo stesso Concorrente può richiedere chiarimenti alla Commissione Sportiva Piloti Moto RC inviando a questa una dettagliata relazione in merito all'accaduto nonché copia della notifica scritta rilasciatagli dal Direttore di Gara; la Commissione Sportiva Piloti effettuati i necessari accertamenti e chiesti i necessari chiarimenti risponderà ai soli diretti interessati ed emanerà le eventuali disposizioni. In caso di permanente insoddisfazione il Concorrente può ricorrere al Consiglio Direttivo dell'ANS AMSCI (Dirigente Nazionale + Organico Nazionale). Il responso del Direttivo è inappellabile.

### **3.17 SERVIZIO RACCOLTA E PENALITA'**

- 3.17.1 I Piloti (o un loro sostituto adeguato) al termine della propria fase di gara dovranno essere i raccoglitori in pista per la fase di gara successiva che sia una batteria di qualificazione o una sessione di Finale diretta (Gara 1, Gara 2 o Gara 3). La prima batteria di qualifica viene raccolta dai Piloti appartenenti all'ultima batteria.
- 3.17.2 I raccoglitori devono entrare in pista, occupando le postazioni di raccolta relative al proprio numero di gara, ad almeno trenta (30) secondi prima del via ed indossare un giubbotto catarifrangente messo a disposizione dalla Direzione di Gara.
- 3.17.3 **Mancato servizio raccolta:** si applicherà una delle seguenti penalità in base al tipo di condotta assunto.
- a) Mancato recupero, con ritardo, entro i trenta (30) secondi al via: il raccoglitore, che si presenta nella postazione del servizio raccolta "in ritardo", è soggetto ad una ammonizione con diffida la quale comparirà nel Verbale di Gara (si veda l'art. 1.12.3);
  - b) Mancato recupero, con ritardo, oltre i trenta (30) secondi al via: il raccoglitore che si presenta nella postazione del servizio raccolta "in ritardo" è soggetto ad una penalità equivalente alla perdita della sua migliore prestazione ottenuta in qualifica o nella sessione di Gara in svolgimento;

- c) Mancato recupero recidivo: la penalità è equivalente all'adduzione di dieci (10) secondi sulla sua seconda (2<sup>a</sup>) migliore prestazione ottenuta in qualifica o nella sessione di Gara in svolgimento;
  - d) Mancato recupero permanente: nel caso in cui il raccoglitore non si presenti durante l'intero periodo della sessione (Qualifica o fase Finale) sarà immediatamente deferito alla Commissione Sportiva Piloti la quale disporrà, immediatamente, la sanzione accessoria pertinente al caso;
  - e) Recupero moto guaste: non sono penalizzati i raccoglitori che riportano ai boxes le moto guaste fermatesi sul tracciato.
- 3.17.4 **Ritardo nel servizio raccolta di una moto**: si applicherà una delle seguenti penalità in base al tipo di condotta assunto.
- a) Ritardo nel recupero con dolo intenzionale: se durante l'espletazione del servizio recupero ad opera del raccoglitore, il Direttore di Gara accertasse che il ritardo nel recuperare la moto è avvenuto intenzionalmente da parte del raccoglitore (mens rea) si comminerà un'ammonizione con diffida nei confronti del recupero autore del dolo intenzionale. Nel caso di un'azione recidiva da parte dello stesso Recupero, si comminerà la squalifica della sua migliore prestazione nella fase di sessione in corso (Qualifica o Gara). Qualora il Recupero fosse un Meccanico si limiterà l'esercizio delle sue funzioni nella sola zona adibita ai box immediatamente dopo l'accaduto e per l'intera Prova del Campionato Italiano Moto;
  - b) Ritardo nel recupero per negligenza (reato colposo): se durante una fase di recupero il Raccoglitore risulta distratto perché impegnato a conversare con altre persone, si trova al cellulare, od altro ancora, il Direttore di Gara procederà nel comminare la sanzione in base alla gravità dell'illecito commesso. Tuttavia, qualora il Raccoglitore distratto fosse un Meccanico, la sanzione comminata è di un'ammonizione con diffida. Alla seconda ammonizione con diffida, il Meccanico sarà esiliato nella sola zona adibita ai box per l'intera durata della Prova del Campionato Italiano Moto in corso.
- 3.17.5 I raccoglitori dovranno rimettere in pista i motomodelli vicino al loro punto di uscita, lanciandoli in una sezione di pista sufficientemente rettilinea e a favore di visuale del Pilota sul palco di pilotaggio.
- 3.17.6 I raccoglitori dovranno rispettare le traiettorie delle moto in corsa prima di immettere in pista le moto fuoriuscite.
- 3.17.7 E' consigliato ai raccoglitori di maneggiare le moto dalla ruota anteriore e la coda posteriore facendo attenzione alle parti in movimento. Le moto dovranno essere fatte ripartire con una leggera spinta dalla coda posteriore.
- 3.17.8 **Guida scorretta nelle qualifiche**: se un Concorrente durante le prove di qualificazione dovesse assumere comportamenti lesivi o antisportivi nei confronti di un altro Pilota, da parte dell'inadempiente, sarà comminata un' ammonizione con diffida se la sua guida non ha procurato perdite di posizioni al Pilota penalizzato. Altrimenti, nel caso di una condotta più grave, il Direttore di Gara deciderà di addurre al Concorrente inadempiente, dieci, 10, secondi di penalità sulla sua migliore prestazione o l'annullamento della sua migliore prestazione. Tuttavia, anche nei confronti di chi ha subito l'offesa, 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.
- 3.17.9 **Guida scorretta nelle fasi finali dirette**: se un Concorrente durante una Gara (Finale A, Finale B, Finale C, ecc) dovesse assumere comportamenti lesivi o antisportivi nei confronti di un altro Pilota, il Direttore di Gara, procederà, nei confronti dell'inadempiente, con l'annullamento della sua migliore Gara, oppure con la squalifica dalla fase finale diretta (Finale A, Finale B, Finale C, ecc), diversamente, con una penalità di tipo accessoria (squalifica dalla intera Prova di CI o decurtazione di punti dalla Classifica Generale).

Tuttavia, anche nei confronti di chi ha subito l'offesa, 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.

- 3.17.10 **Precedenze:** in tutte le sessioni di Finale dirette, da parte del Direttore di Gara, saranno comunicate le precedenze ai primi tre (3) Concorrenti più veloci con priorità al "leader" nella fase in corso. Il Pilota chiamato dal Direttore di Gara ha uno (1) giro di tempo per far passare il Concorrente veloce. Se la precedenza non viene eseguita entro tale giro, il Pilota viene nuovamente richiamato dal Direttore di Gara entro il termine del secondo (2°) giro. Qualora, ci sia un comportamento recidivo da parte del Pilota inadempiente, gli sarà comminato, a questo ultimo, uno Stop and Go di dieci (10) secondi i quali dovranno essere eseguiti in corrispondenza dell'inizio della griglia di partenza coadiuvato dal Meccanico di pertinenza.
- 3.17.11 **Contatto con un'altra moto:** durante una qualsivoglia fase di gara (qualifiche o finali) se un Pilota urta il Concorrente che lo precede (causandone una caduta, una uscita di pista o un qualsiasi danno materiale quantificabile dal Direttore di Gara in una eccessiva perdita di tempo) al Pilota inadempiente verranno aggiunti dieci (10) secondi di penalità sulla fase di Gara in corso. Nei casi più gravi si procederà come stabilito dalla norma 3.17.9.
- 3.17.12 **Auto-recupero:** se una moto, durante una fase di gara (qualifiche o finali), per una qualsivoglia causa, dovesse perdere l'equilibrio pur rimanendo sulla carreggiata della pista, qualora il Pilota decida, istintivamente, di far ripartire la sua moto senza attendere l'intervento del Recupero, facendola pertanto girare in tondo per riprendere l'equilibrio, deve prestare attenzione a non urtare le moto che sopraggiungono (queste ultime hanno la precedenza). In caso di urto il Pilota verrà penalizzato con dieci (10) secondi che verranno aggiunti nella fase di gara in corso.

## 3.18 CLASSIFICHE E PREMIAZIONI

- 3.18.1 Al termine di ogni Prova di Campionato Italiano ANS AMSCI Moto 1/5 RC 2015, verranno premiati solamente i primi tre (3) classificati della Finale A di ogni categoria, con premi d'onore, quali: trofei, coppe, targhe o medaglie. La classifica verrà eseguita sommando i punteggi acquisiti dalle tre sessioni di Gare distinte (Gara 1, Gara 2 e Gara 3), componenti la Finale A.
- 3.18.2 Non sono previste, in forma obbligatoria, se non per scelta arbitraria degli Organizzatori della pista ospitante la Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC, premiazioni per la Finale B e Finale C.
- 3.18.3 Nelle gare ufficiali appartenenti **all'ANS AMSCI Moto 1/5 RC** è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse che tengano conto dei risultati delle singole Gare.
- 3.18.4 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.
- 3.18.5 Una volta effettuata la Cerimonia di Premiazione la Prova di Campionato Italiano è da considerarsi ufficialmente conclusa.
- 3.18.6 **Punteggio cumulativo:** il punteggio ottenuto da ciascuna sessione di Finale A (Gara 1, Gara 2 e Gara 3) è cumulativo solamente per decretare il Campione della singola Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC. Altresì lo saranno le sessioni (Gara 1 e Gara 2) della Finale B qualora sono previste premiazioni anche per questa Finale.
- 3.18.7 **Parità di punteggio:** in caso di ex aequo di punteggio tra due o più Piloti, la classifica, al termine della singola Prova di Campionato Italiano, viene stilata considerando il seguente criterio.

- a) **Finale B<sup>1</sup>**: viene preso in considerazione il miglior punteggio conseguito nelle due (2) Gare. In caso di successiva parità si considera il secondo miglior punteggio conseguito nelle due (2) Gare. In caso di ulteriore parità viene preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore Gara (Gara 1 o Gara 2) da entrambi disputata e ritenuta valida ai fini della classifica;
- b) **Finale A**: viene preso in considerazione il miglior punteggio conseguito nelle tre (3) Gare. In caso di successiva parità si considera il secondo miglior punteggio conseguito nelle tre (3) Gare. In caso di nuova parità vengono presi in considerazione il terzo miglior punteggio nelle tre (3) gare da entrambi disputate e ritenute valide ai fini della classifica. Qualora si riscontrasse una permanente parità fra i due Piloti in oggetto, la stessa si risolverà prendendo in considerazione il miglior risultato confrontando i giri e il tempo realizzato.

3.18.8 Per ogni Gara eseguita (Gara 1, Gara 2 e Gara 3), componente la Finale (Finale A, Finale B e Finale C), e svolte all'interno di una Prova di Campionato Italiano Moto, sono assegnati i seguenti punteggi (tipo EFRA) riportati nella tabella ivi presente:

<b>TABELLA PUNTI</b>					
<b>FINALE A</b>		<b>FINALE B</b>		<b>FINALE C</b>	
<b>Posizione</b>	<b>Punteggio</b>	<b>Posizione</b>	<b>Punteggio</b>	<b>Posizione</b>	<b>Punteggio</b>
1°	400	1°	150	1°	82
2°	370	2°	140	2°	80
3°	340	3°	130	3°	78
4°	310	4°	120	4°	76
5°	280	5°	110	5°	74
6°	250	6°	100	6°	72
7°	220	7°	96	7°	70
8°	200	8°	82	8°	68
9°	180	9°	88	9°	66
10°	160	10°	84	10°	64

3.18.9 **Qualora il Pilota non prenda il via ad una delle gare il punteggio acquisito è di zero (0) punti.**

3.18.10 Al termine di ogni Gara (della Finale A, Finale B e Finale C) viene redatta una classifica, appartenente alla Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano Moto 1/5 RC, la quale risulta distinta dalle altre Gare (Gara 1, Gara 2 e Gara 3), svolte precedentemente, e disputate all'interno di una Prova di Campionato Italiano Moto.

3.18.11 Per la Classifica Generale a Punti del Campionato Italiano Moto 1/5 RC sono tenute valide tutte e tre (3) le Prove ovvero le nove (9) Gare.

3.18.12 **Scarto**: viene eseguito sulle tre (3) peggiori classifiche delle nove (9) sessioni di Gare disputate nell'intero Campionato Italiano Moto 1/5 RC.

3.18.13 Nel caso di parità di punteggio tra due Piloti, in una classifica di Campionato su Gare multiple, la classifica viene stilata considerando i seguenti parametri:

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

<sup>1</sup> Viene riportato il criterio della parità di punteggio per la Finale B qualora gli Organizzatori della pista si sono adoperati per premiare anche i primi tre (3) classificati della Finale medesima.

3.18.14 Al termine della prima (1<sup>a</sup>) Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC, sarà tenuta la Cerimonia di Premiazione dei Campioni Italiani Moto 1/5 RC dell'anno precedente, di ogni singola categoria, da parte del Dirigente Nazionale Moto 1/5 RC. La stessa sarà eseguita nella pista che ospiterà la prima (1<sup>a</sup>) Prova e al termine della cerimonia di premiazione della 1<sup>a</sup> Prova valida per il C.I..