

**REGOLAMENTO
NAZIONALE
SPORTIVO
MOTO 1/5 RC
2012**

1 REGOLAMENTO DISCIPLINARE

1.1 COMMISSIONE SPORTIVA

- 1.1.1 E' l'organismo interno del Campionato Italiano Moto RC che sovrintende tutte le Prove del Campionato Italiano in collegamento con il Regolamento Sportivo Nazionale Moto. Essa è composta di un numero di membri variabili tra le quattro, 4, e le cinque, 5 unità, scelti tra i Piloti facenti parte il Campionato Italiano ed eletti a maggioranza assoluta dall'Assemblea Nazionale Moto.
- 1.1.2 La Commissione Sportiva è presieduta dal Responsabile Nazionale Moto, la quale, solo su proposta di questo ultimo, può disporre nei casi più gravi la radiazione del Pilota deferito.

1.2 GENERALE

- 1.2.1 Il Pilota è tenuto a mantenere, in ogni momento dell'intera Prova del Campionato Italiano Moto inserita nel Calendario Sportivo Nazionale (in pista, nel palco, sotto i box e in tutta l'area dell'impianto a essa complementare), un comportamento coerente alle comuni norme di una civile convivenza e reciproco rispetto.
- 1.2.2 Ogni comportamento non rispettoso di quanto previsto dall'articolo 1.2.1 sarà passibile, in un primo momento, di un provvedimento disciplinare per opera della Commissione Sportiva. Nei casi più gravi è direttamente il Responsabile Nazionale Moto a deliberare, in merito alla violazione dell'articolo 1.2.1, il provvedimento disciplinare pertinente che può essere anche di tipo accessorio.

1.3 INFRAZIONI COMPORTAMENTALI

- 1.3.1 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.
- 1.3.2 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 per i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.3.3 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 ed a suo/loro carico scatterà/anno il/i provvedimento/i previsto/i dall'articolo 1.3.2. Anche nei confronti di chi (o di coloro) ha subito l'aggressione, deve essere istruita un'indagine per verificare eventuali corresponsabilità. Al suo termine sarà redatto un verbale al quale seguiranno i provvedimenti che il caso richiede.
- 1.3.4 Nel caso di accertata corresponsabilità, la Commissione Sportiva potrà proporre i perseguibili al Responsabile Nazionale Moto per un provvedimento di RADIAZIONE.
- 1.3.5 Nel caso di accertato procurato danno, durante una fase di gara, al modello di un altro concorrente scatterà per il danneggiante un provvedimento di ammonizione con diffida. Ogni provvedimento comminato dovrà essere riportato sul rapporto di gara.
- 1.3.6 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.
- 1.3.7 Alla seconda ammonizione con diffida scatta la squalifica.

- 1.3.8 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.
- 1.3.9 Il mancato rispetto delle disposizioni, emanate dalla Direzione di Gara, farà scattare, nei confronti degli inadempienti, un provvedimento che, a insindacabile giudizio della Direzione di Gara, potrà essere di ammonizione semplice o con diffida.
- 1.3.10 Il rifiuto a presentare il modello a un controllo comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva.
- 1.3.11 L'utilizzo in gara di un modello che non abbia superato le ispezioni tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva.
- 1.3.12 La contraffazione della punzonatura comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva. La Commissione Sportiva potrà comminare un provvedimento di sospensione non inferiore a sei, 6, mesi.
- 1.3.13 Utilizzare, in gara, un motomodello diverso da quello punzonato o, qualora la punzonatura non fosse stata eseguita, un modello diverso da quello presentato alle verifiche tecniche comporta l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva. In questo caso la Commissione Sportiva comminerà un provvedimento di sospensione.
- 1.3.14 Il cambio del quarzo senza l'autorizzazione della Direzione di Gara, comporta un provvedimento di squalifica per la fase in svolgimento e la notifica di una ammonizione con diffida.
- 1.3.15 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.

1.4 INFRAZIONI AL REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

- 1.4.1 Ogni infrazione alle disposizioni tecniche e dimensionali rilevate in seguito alle verifiche e alla punzonatura comporta l'immediata esclusione dalla fase di gara in cui, o dopo la quale, è stata rilevata l'infrazione e fa scattare un provvedimento di ammonizione con diffida.
- 1.4.2 Dopo che è stata rilevata un'infrazione tecnica, il Concorrente deve ripresentare il modello per una successiva verifica.
- 1.4.3 A una seconda ammonizione per infrazione al Regolamento Tecnico scatta la squalifica ed il deferimento alla Commissione Sportiva che potrà emettere un provvedimento di sospensione dall'attività sportiva.
- 1.4.4 **Infrazioni al Regolamento Tecnico che interessano organi quali:**
 - a. il motore (cilindrata nella categoria Nitrobike);
 - b. specifiche tecniche motore brushless (categoria Stockbike);
 - c. il peso minimo;
 - d. la batteria (tensione massima).**Comportano l'immediata squalifica e il deferimento alla Commissione Sportiva per i provvedimenti che il caso richiede (sospensione o inibizione a termine o definitiva).**

LEGENDA

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

2 (due) ammonizioni con diffida = 1 (una) squalifica.

Le ammonizioni regolarmente riportate sui Verbali di Gara del Direttore di Gara sono cumulabili e possono portare automaticamente alla squalifica.

2 REGOLAMENTO TECNICO

2.1 CATEGORIA STOCKBIKE

- 2.1.1 Moto Elettrica standard.
- 2.1.2 Motore ammesso: Speed Passion 1/10 Competition MMM series 13.5R Brushless Motor (di scatola).
- 2.1.3 Specifiche tecniche motore: qui di seguito sono elencate le note tecniche del motore ammesso nell'art. 2.1.2
 - a) diametro esterno del rotore: 12,30 mm;
 - b) rotore nero con anelli di colore viola;
 - c) diametro albero: 3,175 mm;
 - d) piattello anticipo ammesso: di scatola (colore rosso-arancio) 11° - 20°;
 - e) sono vietati altri tipi di piattelli anticipo e qualsivoglia modifica eseguita su di esso.
- 2.1.4 ESC ammesso: Speed Passion Cirtix Stock Club Race ESC. Sono vietate le possibilità di modificare le caratteristiche, in qualsivoglia modo, anche attraverso firmware, dell'ESC per impostare e successivamente impiegare la funzionalità Timing o proprietà affini. Infine, il led rosso presente sull'ESC deve lampeggiare continuamente durante il suo impiego.
- 2.1.5 Dimensioni massime motore: classe 540.
- 2.1.6 Batterie ammesse: 7,40 Volt LiPo 2 celle max / 6,60 Volt LiFe 2 celle max; 7,20 Volt NiCd / NiMh 6 celle max.
- 2.1.7 Peso minimo: 1900 g.
- 2.1.8 Freno ammesso: solo sulla ruota posteriore tramite regolatore di velocità (ESC).
- 2.1.9 Sono vietati ogni altro tipo di freno meccanico su ruota anteriore e 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 sull'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 cm³ (0,21ci) 2 tempi; 10,00 cm³ (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.
- 2.3.7 Sistemi di frenatura: sono ammessi freni sull'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.

2.4 CATEGORIA MOTARD

- 2.4.1 La categoria Motard è esonerata dai paragrafi: 2.9, 2.10, 2.11, 2.12 e 2.13 del presente Regolamento Tecnico.
- 2.4.2 Scale ammesse: 1/5 ed 1/4.
- 2.4.3 Marche riconosciute: ARX, Anderson e Venom.
- 2.4.4 Ruote ammesse in obbligo: slick.
- 2.4.5 Moto movimentata con motore a scoppio oppure motore elettrico modificato.
- 2.4.6 Cilindrata massima motore glow-plug: 3,50 cm³ (0,21ci) 2 tempi.
- 2.4.7 Dimensioni massime motore elettrico: classe 540.
- 2.4.8 Senza peso minimo.
- 2.4.9 Capacità serbatoio: non ci sono limiti di volume.
- 2.4.10 Miscela: può contenere solamente Metanolo, Olio Lubrificante e Nitrometano.
- 2.4.11 Batterie ammesse: 7,40 Volt LiPo 2 celle / 6,60 Volt LiFe 2 celle oppure 11,1 Volt LiPo 3 celle / 9,90 Volt LiFe 3 celle; 7,20 Volt NiCd / NiMh 6 celle max.
- 2.4.12 E' ammesso l'utilizzo del giroscopio di tipo meccanico o elettronico.
- 2.4.13 E' obbligatorio equipaggiare la moto con il pilotino.

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 2007.
- 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 2012 viene concessa, in forma preliminare, la proroga ad impiegare batterie LiPo e LiFe con involucro morbido.
- 2.5.5 Qualora la tensione di una batteria LiPo, misurata in un qualsivoglia momento della gara da parte del Direttore di Gara, mostri una tensione superiore al limite di sicurezza di 8,40 Volt LiPo (rispettivamente 7,40 Volt LiFe), la prima volta il Pilota ed il suo motomodello non potranno accedere al tracciato di gara e prendere il via alla manche fino a quando la batteria non si riporterà 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 escluso dalla manifestazione.
- 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 2.5.8 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!

2.6 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 $15mV=0,015V$; 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 una 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 bag, 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 sono riportati i valori di riferimento dell'Induttanza rilevati su motori in commercio dopo aver asportato il rotore:

Motore Tipo	Valore Mimino Induttanza L μH	Valore Massimo Induttanza L μH
4,5 spire	7,9	8,8
5,5 spire	10,5	11,1
6,5 spire	13,3	14,9
10,5 spire	30,0	37,0
13,5 spire	52,0	60,0
17,5 spire	87,0	98,0

2.8 ASPETTO

2.8.1 Le moto devono essere complete di carena e pilotino, entrambi dovranno essere opportunamente colorati al fine di dare un aspetto realistico al modello.

2.8.2 Un Pilota, a giudizio del Direttore di Gara, può completare una fase di 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.

- 2.8.3 L'antenna sul modello deve essere flessibile e non rigida.
- 2.8.4 Per l'incolumità dei raccoglitori i modelli non devono presentare parti appuntite o taglienti.
- 2.8.5 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

- 2.9.1 Interasse ruote: minimo 280 mm, massimo 320 mm.
- 2.9.2 Dimensioni ruote:
 - a) diametro ruote anteriori (cerchione + pneumatico): minimo 105 mm – massimo 120 mm.
 - b) diametro ruote posteriori (cerchione + pneumatico): minimo 120 mm – massimo 135 mm.
- 2.9.3 Larghezza massima ruota (anteriore e posteriore): 35 mm.
- 2.9.4 Diametro cerchio anteriore e posteriore (escluso pneumatico): minimo 80 mm - massimo 95 mm.
- 2.9.5 Altezza della moto compreso il pilotino: minimo 240 mm - massimo 300 mm.

2.10 GOMME

- 2.10.1 Le gomme devono essere specifiche per motomodelli in scala 1/5 e commercialmente reperibili.
- 2.10.2 Le ruote devono essere in gomma nera eccetto eventuali scritte laterali.
- 2.10.3 E' permesso ogni tipo di inserto all'interno della ruota.
- 2.10.4 E' vietato l'uso di ruote realizzate in forma artigianale.
- 2.10.5 E' permesso additivare le ruote, per migliorare l'aderenza, salvo indicazioni di divieto presenti nel Regolamento della Pista sede di una prova di Campionato Italiano.

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 o due punti di fissaggio su ciascun lato.
 - b) ruotino: massimo diametro del ruotino 20,0 mm.

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 2012;
- 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;
- c) **Tessera Pilota:** per partecipare a una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2012, iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale, si deve essere in regola con il pagamento della Tessera del Pilota pari ad € 25,00 (euro venticinque);
- d) **Quote iscrizioni per una Prova di Campionato Italiano Moto 1/5 RC:**
 - (1) Chi intende partecipare minimo ad almeno due, 2, Prove di CI, il saldo della quota di iscrizione è pari ad € 25,00 (euro venticinque) per la prima categoria ed € 15,00 (euro quindici) per ogni altra categoria;
 - (2) Chi decide di partecipare a una e soltanto una delle tre Prove di CI Moto 1/5 RC 2012 pagherà una quota riduttiva di iscrizione di € 15,00 (euro quindici) per la prima categoria ed € 15,00 (euro quindici) per ogni altra categoria: nel caso si desidera partecipare ad un'altra Prova, occorre integrare di € 10,00 (euro dieci) la Prova precedentemente conseguita e rispettare le modalità di pagamento riportate nel punto (1) del suddetto elenco.
- e) **Preiscrizioni:** da eseguirsi preferibilmente sul sito di riferimento della pista che ospiterà una prova di C.I. Moto, altrimenti, si suggerisce, entro e non oltre le ore 12:00 del giovedì antecedente la prova di CI, di far pervenire, attraverso e-mail: massimiliano.cerquetani@alice.it , i dati del singolo Pilota che intende partecipare alla Prova di CI;
- f) **Iscrizione alla categoria Motard:** sarà ammessa la classe Motard in una Prova di Campionato Italiano qualora il numero minimo dei Concorrenti è superiore od uguale alle sei, 6, unità.

3.1.2 **Pass Pilota, Meccanico e Accompagnatore:** durante l'iscrizione alla Prova di CI Moto 1/5 RC saranno consegnati al Concorrente iscritti uno, 1, pass Pilota, uno, 1, pass Meccanico e due, 2, pass Accompagnatore i quali dovranno essere indossati, rispettivamente e per tutta l'intera manifestazione, dai relativi soggetti.

3.1.3 **Interdizione partecipazione categoria Stockbike:** alle Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2012, la categoria Stockbike è consentita esclusivamente a tutti quei Piloti che non rientrano nel Ranking Mondiale Moto 2011 (diritto di prelazione) di qualsivoglia categoria. Inoltre, il divieto è esteso ai Campioni Italiani delle categorie Superbike e Stockbike degli anni precedenti.

3.1.4 **Partecipazione Piloti stranieri al CI Moto 1/5 RC 2012:** ogni Pilota straniero (non residente all'interno del territorio italiano) ha la possibilità di partecipare alle Prove di Campionato Italiano Moto 1/5 RC 2012, con il vincolo di farne richiesta scritta, a priori, direttamente al Responsabile Nazionale Moto entro l'inizio della 1° Prova di CI e di rispettare in calce, in tutte le sue parti, il Regolamento Nazionale Sportivo Moto 1/5 RC vigente. Qualora il Pilota intenda partecipare a una sola Prova di CI egli lo potrà fare solamente entro le due Prove del CI 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 Responsabile 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 Responsabile 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 Responsabile Nazionale Moto il quale, valutatane la non idoneità, può richiederne la sostituzione.
- 3.2.5 E' comunque facoltà del Responsabile 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 Responsabile 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.
- 3.2.8 Una simile eventualità comporterà, oltre alla perdita della cauzione, il deferimento alla Commissione Sportiva.
- 3.2.9 Una cauzione a garanzia del corretto adempimento di quanto incombe agli Organizzatori, può essere richiesta agli stessi dal Responsabile Nazionale Moto.

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 e 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 di 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 esser 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 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.

3.4 REQUISITI PER LA SICUREZZA IN PISTA

- 3.4.1 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.
- 3.4.2 La sicurezza degli Ufficiali di Gara, Concorrenti, Meccanici, Accompagnatori ed eventuali Invitati è di uguale importanza, ma si presume che questi siano a conoscenza perfettamente dei potenziali pericoli.
- 3.4.3 Spettatori, Piloti, Meccanici, Accompagnatori ed Ufficiali di Gara devono essere efficacemente protetti per mezzo di adeguate barriere.
- 3.4.4 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.
- 3.4.5 Una cassetta di "pronto soccorso" adeguatamente attrezzata deve essere sempre disponibile sulle piste.

- 3.4.6 Un addetto al pronto soccorso ed una ambulanza devono essere sempre presenti in ogni manifestazione che prevede la presenza del pubblico.
- 3.4.7 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.
- 3.4.8 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.

3.5 DIREZIONE DI GARA

- 3.5.1 Tutte le gare, a livello nazionale, dovranno essere svolte sotto il controllo del Responsabile Nazionale Moto RC in carica il quale assumerà il ruolo di Direttore di Gara.
- 3.5.2 La quota di competenza del Responsabile Nazionale Moto RC, per ogni Prova di CI, è di € 5,00 per ogni Pilota iscritto e presente alla stessa.
- 3.5.3 Il Responsabile Nazionale, per cause di forza maggiore, può delegare per iscritto il ruolo di Direttore di Gara a un componente della Commissione Sportiva 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 aspetterà alla persona delegata.
- 3.5.4 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.
- 3.5.5 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.
- 3.5.6 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.
- 3.5.7 Il Direttore di Gara, se lo ritiene opportuno, prima di prendere un provvedimento può consultarsi con i membri della Commissione Sportiva, presente in forma statutaria alla Prova, e sentire la versione dei diretti interessati.
- 3.5.8 Resta comunque scontato che la responsabilità per l'emissione del provvedimento spetta solo e unicamente al Direttore di Gara.
- 3.5.9 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.
- 3.5.10 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.
- 3.5.11 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".
- 3.5.12 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.

- 3.5.13 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 Responsabile Nazionale Moto) può assumere le decisioni che ritiene più opportune per risolvere al meglio la situazione che si è venuta a manifestarsi.

3.6 PROVE LIBERE GARE NAZIONALI

- 3.6.1 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 Responsabile 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.
- 3.6.2 Durante tutto il periodo delle prove dovrà essere messo a disposizione dei Concorrenti un tabellone frequenze ove si possano rilevare le frequenze in uso.
- 3.6.3 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.
- 3.6.4 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.
- 3.6.5 Una volta partita la manifestazione non sono più ammesse prove.
- 3.6.6 Eventuali deroghe a quanto previsto dall'articolo 3.6.5 potranno essere concesse solamente dal Direttore di Gara e dovranno essere riportate sul programma di gara.
- 3.6.7 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.

3.7 TRASMETTITORI E LORO RITIRO

- 3.7.1 Nelle gare sono ammesse solo radio proporzionali, multi canali e con quarzi intercambiabili. E' concesso l'uso di sistemi digitali di trasmissione radio (esempio: Spektrum DSM).
- 3.7.2 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.
- 3.7.3 Tutti i trasmettitori in possesso dei Concorrenti devono essere consegnati al Responsabile 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.
- 3.7.4 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.
- 3.7.5 I Concorrenti hanno l'obbligo di consegnare il proprio trasmettitore spento al Responsabile Radio.
- 3.7.6 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.

- 3.7.7 Dopo la chiamata in pista il Concorrente può ritirare il trasmettitore che dovrà essere sollecitamente riconsegnato una volta terminata la prova.
- 3.7.8 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".
- 3.7.9 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.
- 3.7.10 **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%).**

3.8 FREQUENZE INTERFERENZE E CAMBIO FREQUENZE

- 3.8.1 Ogni Concorrente, e solo lui, è responsabile della legalità d'uso della frequenza e del trasmettitore impiegato.
- 3.8.2 Ai Concorrenti si raccomanda l'impiego della stessa frequenza per tutta la stagione.
- 3.8.3 Ogni Concorrente ha l'obbligo di avere quarzi con frequenza diverse che devono essere quelle legali (omologate).
- 3.8.4 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.
- 3.8.5 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.
- 3.8.6 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.
- 3.8.7 E' assolutamente vietato cambiare frequenza senza l'autorizzazione del Direttore di Gara.
- 3.8.8 **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.
- 3.8.9 La prova radio non è concessa ai Piloti che utilizzano sistemi di trasmissione radio non quarzate (esempio: moduli Spektrum).
- 3.8.10 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.
- 3.8.11 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.
- 3.8.12 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.
- 3.8.13 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.

- 3.8.14 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.
- 3.8.15 Il Concorrente che accusa interferenze con altri Piloti, pur avendo frequenze diverse, deve cambiare frequenza indipendentemente dal risultato ottenuto durante la fase precedente.

3.9 SVOLGIMENTO DI GARA: QUALIFICHE E TRANSPONDER

- 3.9.1 Tutti i motomodelli devono portare almeno sulle fiancate della carena e sulla parte anteriore della stessa il numero di gara loro assegnato. E vietato asportarne il fondo bianco.
- 3.9.2 Al Concorrente che non collocherà sul suo motomodello il transponder non saranno rilevati ne giri, ne tempi e sarà comminata una ammonizione con diffida.
- 3.9.3 Al Concorrente che durante una fase di qualifica o fase di recupero, perde il transponder, non saranno conteggiati i giri.
- 3.9.4 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.
- 3.9.5 Al Concorrente che durante una qualsivoglia fase di gara cesserà di funzionare il transponder personale, non verranno conteggiati i giri manualmente.
- 3.9.6 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.
- 3.9.7 **Numero manche di qualifica:** quattro, 4, manche di qualifica con partenza lanciata, per tutte le categorie, da svolgersi due, 2, nella giornata di sabato e due, 2, nella giornata di domenica.
- 3.9.8 **Riduzione numero di manche:** se il numero dei Concorrenti nella categoria Nitrobike, Superbike e Stockbike sono maggiori o uguali alle venti, 20, unità, rispettivamente, il numero delle manche sarà ridotto a tre, 3, in luogo delle quattro, 4, pur mantenendo costante la durata delle batterie.
- 3.9.9 **Composizione batterie di qualifica:** le batterie di qualifica saranno composte sulla base della Classifica Generale a punti ottenuta dalla precedente prova di Campionato Italiano in corso. A inizio Campionato Italiano le batterie saranno composte sulla base del Ranking Nazionale Italiano dell'anno precedente.
- 3.9.10 **Durata Batteria di qualificazione:** otto, 8, minuti con moto in movimento e start al primo passaggio sulla linea del transponder.
- 3.9.11 **La classifica delle qualificazioni sarà stilata, per ogni categoria, ordinando i Piloti in base alla migliore prestazione in giri/tempo realizzata in una delle quattro, 4, manche.**
- 3.9.12 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.
- 3.9.13 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.

3.10 FASI DI RECUPERO, COMPOSIZIONE E SVOLGIMENTO DELLE FINALI.

- 3.10.1 Per le fasi finali il numero di gara è assegnato sulla base della migliore prestazione giri/tempo ottenuta in qualificazione.

3.10.2 **Classifica a punteggio:** nelle sessioni relative alle Semifinali e Finali di ogni categoria è prevista una classifica a punteggio per ogni manche svolta. Al termine di ogni manche (delle Semifinali o Finali) sarà redatta una classifica provvisoria a punti secondo la seguente tabella (punteggio EFRA):

TABELLA PUNTI EFRA			
POSIZIONE	PUNTEGGIO	POSIZIONE	PUNTEGGIO
1°	10	6°	5
2°	9	7°	4
3°	8	8°	3
4°	7	9°	2
5°	6	10°	1

Se non partito e/o verificato (0 giri) si assegneranno zero, 0, punti.

La graduatoria finale (classifica definitiva) delle Semifinali (Manche 1 e Manche 2) o delle Finali (Gara 1, Gara 2, e Gara 3) è ottenuta sommando aritmeticamente tutti i punteggi acquisiti da ciascun Pilota in ogni manche disputata e ritenuta valida ai fini della classifica.

3.10.3 **Parità di punteggio:** in caso di ex aequo di punteggio tra due Piloti, la classifica, al termine della fase finale, sarà stilata considerando il seguente criterio.

a) **Semifinale:** viene preso in considerazione il miglior punteggio conseguito nelle due, 2, Manche. In caso di successiva parità si considera il secondo miglior punteggio conseguito nelle due, 2, Manche. In caso di ulteriore parità verrà preso in considerazione il numero dei giri ed il tempo della migliore Manche da entrambi disputata ritenuta valida ai fini della classifica;

b) **Finale:** 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 saranno 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.

3.10.4 **Composizione Semifinali:** per ogni categoria, i primi 14 Piloti della classifica redatta dopo le prove di qualificazione accederanno direttamente alle due Semifinali sulla base delle posizioni, pari e dispari, di detta classifica: Semifinale A, classificati aventi numero dispari; Semifinale B, classificati aventi numero pari.

3.10.5 **Fasi di recupero:** le fasi di recupero "A" saranno composte dai Piloti con numero di classifica dispari. Mentre, le fasi di recupero "B" saranno composte dai Piloti con numero di classifica pari.

3.10.6 **Fasi di recupero dagli 1/8° ai 1/4°:** 1 manche della durata di 10 minuti.

3.10.7 Ogni fase di recupero A/B sarà composta da dieci, 10, Piloti. Solo i primi tre, 3, di ogni fase di recupero accederanno alla fase di gara successiva. Ogni Finale sarà composta da 10 Piloti.

3.10.8 **Semifinali:** due, 2, Manche della durata di dieci, 10, minuti. La graduatoria conclusiva delle Semifinali sarà redatta secondo l'articolo 3.10.2.

3.10.9 **Finali:** tre, 3, manche (chiamate: Gara 1, Gara 2 e Gara 3) della durata di dieci, 10, minuti. La graduatoria conclusiva delle Finali sarà redatta secondo l'articolo 3.10.2.

3.10.10 **Punteggio non cumulativo:** il punteggio ottenuto dalle tre manche di Finale (Gara 1, Gara 2 e Gara 3) non è cumulativo con il punteggio della Classifica Generale ottenuta facendo riferimento alla tabella 3.17.1 del presente Regolamento Sportivo Nazionale Moto 1/5 RC.

- 3.10.11 Composizione Finale Nitrobike:** dalle Semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata asciutta dal Direttore di Gara, andranno a completare la griglia della Finale i primi quattro, 4, classificati delle due Semifinali A e B più i due, 2, migliori punteggi¹ delle Semifinali A e B; con pista dichiarata bagnata, in una o entrambe le Semifinali A e B, accederanno in finale i primi cinque, 5, classificati delle due Semifinali incrociando i piazzamenti delle stesse: 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, ecc.
- 3.10.12 Composizione Finale Superbike, Stockbike e Motard:** dalle Semifinali, con pista per entrambi le fasi (A e B) dichiarata asciutta dal Direttore di Gara, andranno a completare la griglia della Finale i primi quattro, 4, classificati delle due Semifinali A e B più i due, 2, migliori punteggi² delle Semifinali A e B; con pista dichiarata bagnata, in una o entrambe le Semifinali A e B, accederanno in finale i primi cinque, 5, classificati delle due Semifinali incrociando i piazzamenti delle stesse: 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A ecc.
- 3.10.13 Tipologia partenza fasi finali, categorie Superbike, Stockbike e Motard:** le fasi di recupero e le Finali avverranno con partenza del tempo di gara contemporaneo al lancio scaglionato delle singole moto da due persone (chiamate lanciatori) ad intervalli di due, 2, secondi l'una dall'altra. Le moto saranno fatte partire dalla n°1 alla n°10 solo nella prima manche. Mentre, nelle due rimanenti manche la partenza avverrà rispettando l'ordine di arrivo della manche precedente. Il tempo di gara partirà in corrispondenza al via della moto n°1 comunicato dal Direttore di Gara. All'annuncio dei trenta, 30, secondi al via le moto devono giungere ai lanciatori per essere posizionate alla partenza.
- 3.10.14 Tipologia partenza fasi finali categoria Nitrobike:** le fasi di recupero e le finali avverranno con partenza del tempo di gara contemporaneo al lancio scaglionato delle singole moto da due persone (chiamate lanciatori) ad intervalli regolari di 2 secondi l'una dall'altra. Le moto saranno fatte partire dalla n°1 alla n°10 solo nella prima manche. Mentre, nelle due rimanenti manche la partenza avverrà rispettando l'ordine di arrivo della manche precedente. Il tempo di gara partirà in corrispondenza al via della moto n°1 comunicato 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 sui supporti o fatte pervenire ai lanciatori per il posizionamento sui supporti.

3.11 PROCEDURE DI PARTENZA

- 3.11.1 Almeno cinque, 5, minuti primi devono essere concessi tra la fine di una prova e la partenza della prova della batteria successiva.
- 3.11.2 Almeno due, 2, minuti primi devono essere concessi dalla messa a disposizione dei trasmettitori alla partenza della prova.
- 3.11.3 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).
- 3.11.4 Nelle fasi 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 e con il motore acceso; nella fase di attesa il Meccanico può tenere il motomodello con le ruote motrici sollevate da terra.
- 3.11.5 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. La penalità di dieci, 10, secondi, saranno aggiunti sul migliore tempo della fase di recupero in svolgimento.

¹ Qualora si riscontrasse una parità di punteggio fra due Piloti si rimanda la lettura all'articolo 3.10.3.

² Qualora si riscontrasse una parità di punteggio fra due Piloti si rimanda la lettura all'articolo 3.10.3.

- 3.11.6 Gli ultimi dieci, 10, secondi alla partenza devono essere scanditi al contrario e contemporaneamente il Direttore di Gara deve esporre la bandiera.
- 3.11.7 A cinque, 5, secondi dal via il Direttore di Gara deve posizionare la bandiera in modo orizzontale ed abbassare la stessa e a "meno tre, 3, secondi" al via la bandiera dovrà toccare terra.
- 3.11.8 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.
- 3.11.9 Il via deve essere dato da zero, 0, a cinque, 5, secondi da quando la bandiera ha toccato terra.
- 3.11.10 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 3.11.4.
- 3.11.11 **Partenza irregolare:** è considerata partenza irregolare quando una moto, una volta che la bandiera è stata sollevata da terra, viene lanciata male dal rispettivo lanciatore oppure quando, durante la fase di lancio, alcune moto cadono immediatamente dopo ostacolando il passaggio 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 3.11.10.
- 3.11.12 E' responsabilità di ogni Concorrente prestare attenzione allo svolgimento della gara e alle comunicazioni della Direzione di Gara; non può essere esaminato alcun tipo di reclamo da parte di Concorrenti che non prendono il "via" in una fase di gara o prendono il "via" in ritardo perché temporaneamente assenti o perché non hanno udito le comunicazioni annunciate per altoparlante o perché distratti.
- 3.11.13 Almeno cinque, 5, minuti di intervallo devono essere dati tra la fine della prima Semifinale e la partenza della seconda.

3.12 RIDUZIONI FASI DI GARA – PIOGGIA – SOSPENSIONE GARA

- 3.12.1 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.
- 3.12.2 La riduzione delle fasi finali dovrà essere comunque tale che la loro durata sia almeno uguale, e non inferiore, alle prove di qualificazione.
- 3.12.3 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.
- 3.12.4 Le gare si svolgono con qualsiasi condizione meteorologica.
- 3.12.5 Se una gara dovesse essere interrotta per più di sessanta, 60, minuti primi per cause di forza maggiore, il Direttore di Gara deciderà se la gara debba essere interrotta definitivamente.
- 3.12.6 Nel caso la gara debba essere interrotta durante lo svolgimento di una prova di qualificazione, la prova dovrà essere ripetuta.
- 3.12.7 **Nel caso che la gara debba essere interrotta definitivamente durante le fasi finali, la classifica finale sarà redatta sulla base dei soli risultati delle fasi finali precedentemente svolte e complete (A + B). Se l'interruzione della gara avviene durante le prove di qualificazione, la classifica finale dovrà essere redatta sulla base dei soli risultati di qualificazione purché ne siano state svolte almeno due, 2, per ogni batteria; in caso contrario la gara dovrà essere completamente annullata.**
- 3.12.8 Nel caso di interruzione di una fase finale e/o di una Finale dovrà essere usata la seguente procedura:

- a) se sono trascorsi meno di cinque, 5, minuti primi dal "via" non si terrà conto di eventuali risultati ottenuti e, se possibile, si darà una nuova partenza; **se non sarà possibile dare una nuova partenza, decidendo altresì di interrompere la gara, la classifica finale sarà redatta avvalendosi dell'articolo 3.12.7;**
- b) se sono trascorsi più di cinque, 5, minuti primi dal "via", si dovrà tenere conto dei risultati ottenuti e si darà una seconda partenza per il tempo rimanente; il risultato finale per ogni Pilota sarà la somma dei due risultati conseguiti; **se non sarà possibile dare una nuova partenza, decidendo altresì di interrompere la gara, la classifica finale sarà redatta avvalendosi dell'articolo 3.12.7;**
- c) se il tempo trascorso dal "via" è superiore al 75% del tempo di durata originariamente previsto, la classifica **sarà redatta** sulla base del risultato **ottenuto** al momento della interruzione **comunicata dal Direttore di Gara.**

3.12.9 Nel caso previsto al comma b) dell'art. 3.9.8, 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 (nella categoria Nitrobike);
- 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 Motard.

3.12.10 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.

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

3.12.12 Il Direttore di Gara dovrà registrare per ogni prova di ogni batteria se la prova è svolta con pista "asciutta" o "bagnata".

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

3.12.14 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.

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

3.12.16 Quando non tutti i Piloti hanno avuto la possibilità di disputare una prova con pista "asciutta", saranno considerati validi solo i risultati ottenuti sul bagnato.

3.12.17 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".

3.12.18 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.

3.12.19 **Sospensione Tecnica:** per le sole fasi di Semifinali e Finali, da parte dei Piloti partecipanti alla specifica fase di gara, può essere richiesto un ritardo della partenza di dieci, 10, minuti per "motivi tecnici"; in tale circostanza il Pilota dovrà specificare se trattasi di problemi "meccanici" o problemi "radio".

3.12.20 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.

- 3.12.21 Per le categorie Superbike, Stockbike e Motard, in entrambi i casi di sospensione, la pista verrà considerata chiusa.
- 3.12.22 Il Pilota che ha richiesto la sospensione sarà retrocesso all'undicesimo posto nella griglia di partenza.
- 3.12.23 E' possibile richiedere una sospensione della procedura di partenza solo alla Manche 1 della Semifinale o alla Gara 1 della Finale.
- 3.12.24 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.

3.13 CRONOMETRAGGIO

- 3.13.1 Scopo del servizio di cronometraggio è quello di rilevare l'esatto numero di giri percorsi dal motomodello nel tempo previsto di durata della prova.
- 3.13.2 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.
- 3.13.3 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.
- 3.13.4 I motomodelli che hanno oltrepassato la linea di traguardo prima dello "stop al tempo" dovranno completare il giro della pista prima di fermarsi.
- 3.13.5 I motomodelli che passano sul traguardo dopo il segnale di "stop al tempo", dovranno immediatamente fermarsi ai boxes, o in un'area attrezzata allo scopo, appena superato il traguardo e senza danneggiare i modelli in sosta dei Concorrenti, in precedenza fermatisi per essere recuperati, i Meccanici e senza percorrere la pista nel verso contrario al senso di marcia.
- 3.13.6 **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) e continua a percorrere la pista violando l'articolo 3.13.5, sarà automaticamente penalizzato con dieci, 10, secondi che gli saranno accreditati sulla sua migliore prestazione (qualifiche o fasi finali in corso). In caso di recidivo comportamento, la penalità avrà cadenza cumulativa.
- 3.13.7 I motomodelli che sono passati sul traguardo prima del segnale di "stop" dovranno completare il giro entro un minuto primo dal segnale stesso; caso contrario sarà ritenuto valido per la classifica il "passaggio" precedente.
- 3.13.8 Non dovranno, mai, essere conteggiati gli eventuali rilevamenti (giri/tempo) di quei modelli che sono spinti a mano oltre la linea del traguardo.
- 3.13.9 Il servizio di cronometraggio giri /tempi in tutte le Prove del Campionato Italiano Moto 1/5 RC dovrà essere eseguito con sistemi automatici di rilevamento del passaggio dei motomodelli con una precisione al centesimo di secondo.

3.14 RISULTATI

- 3.14.1 Al termine di ogni prova è fatto obbligo di fornire a tutti i Concorrenti i risultati della stessa nel più breve tempo possibile, esponendo gli stessi su appositi tabelloni.
- 3.14.2 In caso di impossibilità di esposizione dei risultati sui tabelloni (causa maltempo, etc.) gli stessi risultati dovranno almeno essere resi noti per altoparlante.
- 3.14.3 E' compito del Responsabile del Cronometraggio verificare l'esattezza dei risultati prima che gli stessi vengano esposti e/o diffusi per altoparlante.
- 3.14.4 Il Concorrente può chiedere un controllo solo del proprio cronologico.

- 3.14.5 La verifica del cronologico sarà compiuta direttamente dal Responsabile del Cronometraggio eventualmente alla presenza del Concorrente che ne ha avanzata la richiesta.
- 3.14.6 La richiesta di verifica dei risultati attraverso l'analisi del cronologico deve essere richiesta 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 Gara).
- 3.14.7 La verifica del cronologico, dovrà comunque essere effettuata prima che prenda il via la prova successiva della stessa batteria e/o della stessa fase finale (Manche o Gara).
- 3.14.8 In considerazione che le eventuali verifiche chieste potrebbero modificare i risultati inizialmente trascritti e/o diffusi per altoparlante, è fatto obbligo al Direttore di Gara comunicare per altoparlante a tutti i Concorrenti che è in corso una verifica, precisando il numero della batteria e il numero della prova, nonché diffondere immediatamente l'esito della verifica stessa; quanto detto al fine di consentire ai Concorrenti l'impostazione di gara ritenuta più idonea sulla base dei risultati ufficiali fino a quel momento conseguiti.
- 3.14.9 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.
- 3.14.10 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.
- 3.14.11 Le "posizioni" dei Concorrenti, che possono essere comunicate periodicamente via microfono, sono "ufficiose" poiché soggette a possibili variazioni a seguito della verifica del cronologico.
- 3.14.12 È compito, del Direttore di Gara e del Responsabile del Cronometraggio, di controfirmare il cronologico ufficiale prima di diffondere i risultati se lo stesso è "stato sottoposto a correzione"; le correzioni vanno apportate senza cancellare "NULLA", ma annotando gli "errori".
- 3.14.13 Nel caso siano state richieste "verifiche", l'ufficializzazione del risultato dovrà avvenire dopo le verifiche stesse tenendone presente l'esito.

3.15 RECLAMI

- 3.15.1 Solo i Piloti partecipanti alla gara possono presentare reclami.
- 3.15.2 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).
- 3.15.3 I reclami debbono essere presentati per scritto al Direttore di Gara entro dieci, 10, minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara nella quale è avvenuto l'evento contro il quale si vuole reclamare. Devono contenere una motivazione specifica.
- 3.15.4 I reclami debbono essere sempre accompagnati dal versamento della tassa di € 50,00 (euro cinquanta).
- 3.15.5 I reclami saranno esaminati immediatamente dalla Direzione di Gara e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale (Manche o Gara) alla quale il reclamo è riferito.
- 3.15.6 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.

- 3.15.7 Se il reclamo viene respinto la somma verrà incamerata come Fondo Cassa per i premi finali del Campionato Italiano Moto 1/5 RC.
- 3.15.8 I reclami presentati e gli importi incamerati dovranno essere descritti nel verbale di gara.
- 3.15.9 Le decisioni prese dal Direttore di Gara in merito ai reclami sono immediatamente esecutive.
- 3.15.10 La Direzione di Gara è obbligata a fornire adeguate giustificazioni in merito al verdetto emesso precisando eventualmente a quali articoli dei vigenti regolamenti si è fatto riferimento per l'emissione del verdetto.
- 3.15.11 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.
- 3.15.12 Nel caso che un verdetto emesso e le relative motivazioni non soddisfino il Concorrente che ha presentato il reclamo, lo stesso concorrente può richiedere chiarimenti alla Commissione Sportiva 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 effettuati i necessari accertamenti e chiesti i necessari chiarimenti risponderà ai soli diretti interessati ed emanerà le eventuali disposizioni. Il responso della Commissione Sportiva è inappellabile.

3.16 SERVIZIO RACCOLTA E PENALITA'

- 3.16.1 I Piloti (o un loro sostituto) 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, una fase di recupero o una Finale. La prima batteria sarà raccolta dai Piloti dall'ultima batteria.
- 3.16.2 I raccoglitori dovranno entrare in pista nelle posizioni relative al proprio numero di gara ad almeno trenta, 30, secondi al via.
- 3.16.3 **Mancato servizio raccolta:** comporterà la perdita della migliore prestazione in qualifica o della fase di gara in svolgimento. Non saranno penalizzati i raccoglitori che riporteranno ai box le moto guaste ferme sul tracciato.
- 3.16.4 I raccoglitori dovranno rimettere in pista i modelli 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.
- 3.16.5 I raccoglitori dovranno rispettare le traiettorie delle moto in corsa prima di immettere in pista le moto fuoriuscite.
- 3.16.6 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.
- 3.16.7 **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.

3.16.8 Guida scorretta nei recuperi e fasi finali: se un Concorrente durante una fase di recupero (Semifinale o Finale) dovesse assumere comportamenti lesivi o antisportivi nei confronti di un altro Pilota, da parte dell'inadempiente, sarà comminata, se la sua guida non ha procurato perdite di posizioni al Pilota penalizzato, un'ammonizione con diffida. Altrimenti, nel caso di una condotta più grave, il Direttore di Gara, procederà nei confronti dell'inadempiente con l'annullamento della sua migliore prestazione (in Semifinale o Finale), oppure con la squalifica dalla fase di gara (Semifinale o Finale) altrimenti con una penalità di tipo accessoria (squalifica dalla 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.

3.16.9 Precedenze: in tutte le fasi finali, 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 avrà uno, 1, giro di tempo per far passare il Concorrente veloce. Se la precedenza non sarà eseguita entro tale giro, il Pilota sarà nuovamente chiamato 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 CLASSIFICHE E PREMIAZIONI

3.17.1 In base alla classifica finale di ogni gara saranno assegnati i seguenti punteggi riportati nella tabella ivi presente:

TABELLA PUNTI			
POSIZIONE	PUNTEGGIO	POSIZIONE	PUNTEGGIO
1°	25	9°	7
2°	20	10°	6
3°	16	11°	5
4°	13	12°	4
5°	11	13°	3
6°	10	14°	2
7°	9	15°	1
8°	8	Dal 16° classificato in poi 1 punto	

3.17.2 Per la Classifica Generale di Campionato Italiano Moto 1/5 RC saranno tenute valide tutte e tre le Prove: non c'è lo scarto.

3.17.3 Nel caso di parità di punteggio tra due Piloti, in una classifica di Campionato su prove multiple, la classifica si stilerà considerando i seguenti parametri:

- a) miglior punteggio scartato;
- b) punteggio migliore confrontando la singola migliore prestazione;
- c) maggior numero di migliori singole prestazioni;
- d) ex aequo.

3.17.4 Per ciascuna Prova saranno premiati solamente i primi tre, 3, Piloti classificati di ogni categoria.

3.17.5 Al termine della terza Prova sarà tenuta la Cerimonia di Premiazione dei Campioni Italiani Moto 1/5 RC 2012, di ogni categoria, da parte del Responsabile Nazionale Moto RC e della Commissione Sportiva. La stessa sarà eseguita nella pista che ospiterà la terza Prova e al termine della cerimonia di premiazione della Prova valida per il C.I. 2012 RC.