

---

## CAMPIONATO NAZIONALE VELOCITA' 2023 – PROMOZIONALE ASI

### REGOLAMENTO SPORTIVO

---

#### Indice

- 1- Introduzione
- 2- Iscrizione
- 3- Licenza
- 4- Organizzazione
- 5- Direzione gara
- 6- Settore tecnico
- 7- Regolamento gomme
- 8- Dispositivi Elettronici
- 9- Installazione transponder
- 10- Penalità
- 11- Bandiere e segnalazioni
- 12- Procedure e formato di gara
- 13- Punteggi e Classifiche

## Capitolo 1 introduzione

### PREMESSA

Motoasi.it è il promotore dei campionati competitivi di ASI, dedicati alla promozione sportiva delle specialità motociclismo velocità MiniGP, PitBike, Supermotard, Moto17, Scooter e ThunderVolt

## Capitolo 2 iscrizione

**2.1** Il concorrente dovrà procedere alla richiesta di iscrizione alla stagione 2023 nelle modalità previste dal campionato scelto

La conferma di iscrizione avverrà solo successivamente aver effettuato il versamento delle quote previste e forniti i documenti di identità e moduli di richiesta iscrizione.

**2.2** Costi stagione 2023 per concorrente iscritto al campionato:

Ogni Campionato prevede, a discrezione dell'organizzatore, prezzi e modalità di versamento dell'iscrizione.

**2.5** Nessuna quota, per nessun motivo, può essere rimborsata o ceduta a terzi una volta versata.

## Capitolo 3 licenza

**3.1** Ogni concorrente, sia esso iscritto o wild card, deve obbligatoriamente essere titolare di Licenza MOTOASI.IT in corso di validità, tessera ASI C1 o C1 Gold e certificato medico agonistico. L'effettiva emissione della Licenza è confermata dalla presenza del nominativo nelle liste licenze emesse ai seguenti link:

- elenco licenze MOTOASI.IT [Piloti \(elenco pubblico\) \(motoasi.it\)](#)

- registro centrale licenze motoristiche ASI [Registro Centrale Licenze Motoristiche - ASI Nazionale](#)

Nessuna Licenza Agonistica in formato cartaceo verrà accettata se non presente nelle liste sopra indicate.

Nessuna Licenza Agonistica con certificato medico sportivo scaduto verrà accettata se non accompagnata da certificato medico aggiornato o documento certificate l'aggiornamento dello stesso, emesso da parte del settore motociclismo MOTOASI.IT

I Piloti titolari di licenze Agonistiche AMI-ASI vengono registrati alle classifiche di campionato solo se lo stesso Ente provvede alle procedure previste dal **"DOCUMENTO REGOLATORIO ASI MOTOCICLISMO 2023 del 19 gennaio 2023 – ART. 5 COMMA 2"**, nello specifico al versamento della quota licenza a MOTOASI.IT.

**3.2** La licenza Agonistica può essere richiesta tramite l'organizzatore incaricato o tramite una associazione o società sportiva affiliata ad ASI di propria libera scelta.

**3.3** l'iscrizione al campionato prevede l'assegnazione, ad ogni licenza, di 4 punti disciplinari. Gli stessi possono essere decurtati in caso di penalità (vedi sessione dedicata)

## Capitolo 4 Organizzazione

Ogni Campionato Ufficiale MOTOASI.IT viene assegnato con incarico ad un promotore che si impegna allo svolgimento completo del programma stagionale, salvo cause di forza maggiore.

## Capitolo 5 Direzione di gara

### 5.1 Direttore Di gara:

Il Direttore è investito della responsabilità civile, giuridica e penale dell'evento. Per tanto deve essere riconosciuto da ASI, dal Settore Motociclismo Nazionale. Ha incarico di verificare la validità dei documenti dei piloti (licenze e tessere) e che ogni formalità burocratica sia stata correttamente evasa (RCT – nullaosta – collaudo impianto – assistenza sanitaria – esposizione dei risultati e del verbale - ecc..). E' a capo della Commissione Direzionale di gara e ne gestisce le attività. Ha potere decisionale su penalità, variazioni di programma e deve monitorare che tutte le attività vengano effettuate come previsto dal regolamento.

### 5.2 Direttore Tecnico:

Il Direttore Tecnico deve essere riconosciuto da ASI, dal Settore Motociclismo Nazionale, ha l'incarico di gestire il settore DIREZIONE TECNICA, di effettuare le verifiche tecniche e il monitoraggio delle punzonature delle categorie ove questo sia previsto. Inoltre, insieme al Direttore di gara, verificherà la praticabilità del circuito e la messa in sicurezza dello stesso prima dell'inizio del programma di giornata o in seguito ad un incidente ove si sia verificata una perdita di liquidi dal mezzo interessato o comunque il danneggiamento del fondo stradale. Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

### 5.3 Responsabile Pit Lane:

Il Responsabile Pit Lane ha l'incarico di ordinare le attività del pre-parco. Tiene monitorato l'accesso in pista dei piloti e la loro regolarità. Inoltre gestisce la chiusura del cancelletto e le partenze dalla pit lane. Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

### 5.4 Direttore di linea:

E' incaricato alla verifica del corretto allineamento in griglia. Determina inizio e fine delle manche utilizzando le bandiere verde e a scacchi e gestisce il semaforo per le gare. Ordina e regola le attività dei commissari di percorso. Comunica ai piloti in pista le eventuali penalità tramite le bandiere e le tabelle previste. Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

### 5.5 Responsabile Cronometraggio:

Il servizio di cronometraggio deve essere fornito da personale riconosciuto da Motoasi.it. L'impianto deve essere certificato e prevedere i seguenti servizi obbligatori:

- 5.5.1 rilevamento tempi in pista: 1 antenna start finish + 2 antenne intertempi (T1 – T2)
- 5.5.2 Sistema di rilevamento tempi tramite trasponder radio omologati e numero di trasponder sufficienti all'evento
- 5.5.3 Sistema di monitoraggio attività trasponder
- 5.5.4 Stampa su A4 dei risultati di ogni sessione
- 5.5.5 Divisione dei risultati di ogni sessione per categoria e classe
- 5.5.6 Produzione PDF risultati e pubblicazione on line su cartella condivisa
- 5.5.7 Ha facoltà di applicare le penalità sulle irregolarità rilevate nel settore che gli compete e partecipa alle attività della Commissione Direzionale di gara

### 5.6 Responsabile Segreteria:

Gestisce e monitora tutte le attività di iscrizione e validità dei documenti, si fa carico della esposizione dei referti di gara e verbale. Inoltre tiene i rapporti con team e piloti per chiarimenti, comunicazioni e ricorsi comunicandoli alla Commissione Direzionale di gara.

### 5.7 Poteri della Commissione Direzionale di Gara:

Il Direttore di gara e la Commissione Direzionale di gara, hanno diritto e dovere di applicare il regolamento anche nelle situazioni da esso non previste, interpretandole nella forma e nel modo che ritengono corretta, sportiva, democratica ed equa. Ogni decisione del Direttore di Gara e della Commissione, non può in alcun modo e per nessun motivo essere variata, modificata, annullata, in parte o nella sua totalità, se non da loro stessi o dalla Commissione Disciplinare Motoasi.it.

## Capitolo 6 Direzione Tecnica

**6.1 Area O.T.P. (Operazioni Tecniche Preliminari).** Area delimitata e dicata alle certificazioni di motori e moto prima delle prove ufficiali (qualifiche e gara) e alle operazioni di segreteria del settore tecnico.

**6.2 Parco chiuso.** Area delimitata dedicata alle verifiche tecniche durate e/o al termine delle prove ufficiali (Qualifiche e Gare)

**6.3 Accesso all'area O.T.P.:** È possibile accedere all'area O.T.P. per la **sigillatura/registrazione motori** e per la **dichiarazione O.T.P.** solamente negli orari previsti dal programma di giornata pubblicato nell'app e nel sito CNVracing. Solo presentandosi negli orari indicati è garantito lo svolgersi delle operazioni nei tempi utili alla partecipazione ai turni di prove ufficiali. Lo svolgersi delle operazioni tecniche preliminari fuori dall'orario previsto prevedono il pagamento di una sanzione pari a euro 20.

#### 6.4 Sigillatura e registrazione motori

In orari prestabiliti è possibile accedere all'area O.T.P. per la sigillatura e la registrazione motori predisposti con le seguenti modalità:

**Il motore deve essere portato all'area tecnica con collettore di aspirazione e scarico smontati**  
**Se viene portato montato sulla moto, per le minigp devono essere smontate anche le carene**  
**I fori devono essere obbligatoriamente e preventivamente fatti seguendo le indicazioni:**

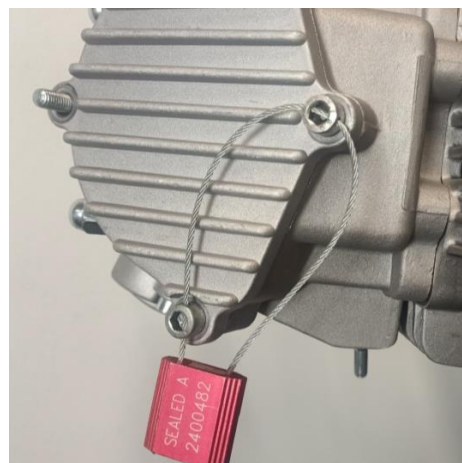
##### Motore 110 Aut / 4 Speed:

foro 3 mm su bullone coperchio + bullone asse camme

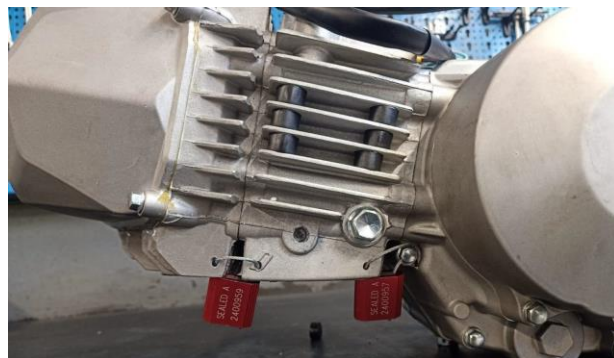


##### Motore 160 YX – 155 GPX

foro 3 mm su bulloni coperchio camme



**Motore 190 daytona  
fori 3 mm su alette testa – cilindro + aletta cilindro e bulloni  
carter**



## 6.5 Registrazione dichiarazione O.T.P.

in orari prestabiliti è obbligatorio presentare la scheda di dichiarazione compilata in ogni sua parte e la moto allestita con tutte le dotazioni di sicurezza previste dal regolamento. Il timbro sulla scheda nella sezione O.T.P. è vincolante alla partecipazione alla qualifica ed alle gare.

Questo documento attesta che il concorrente ha svolto correttamente tutte le operazioni preliminari obbligatorie per prendere parte alle sessioni ufficiali (qualifica e gare). Deve riportare la vidimazione da parte delle varie sessioni quali:

DOCUMENTO DA CONSEGNARE AL PERSONALE PREPARCO ALLA PRIMA QUALIFICA	
NOOME PILOTA:	Paolo Rossi 48
NUMERO GARA	23 CATEGORIA M160 LEG
ACCREDITO	PAGATO TIMBRATO
CONFERMA PRESENZA BRIEFING PREGARA	TIMBRATO
VERIFICA MOTO CONFORME	TIMBRATO
DA COMPILARE A CURA DEL PILOTA PER ACCEDERE ALLE VERIFICHE TECNICHE	
NUMERO MOTORE	
NUMERO PUNZONE	
GOMMA 1 ANTERIORE	CODICE GOMMA
GOMMA 2 POSTERIORE	CODICE GOMMA
GOMMA 3 JOLLY (facoltativa)	CODICE GOMMA
TAGLIANDO DA CONSEGNARE in area tecnica prima dell'utilizzo della terza gomma	

- Accredito (registrazione presso segreteria, ritiro transponder)
- Briefing (sala briefing con il direttore di gara)
- O.T.P. (area tecnica – direttore tecnico)

Il concorrente è tenuto a compilare il modulo con il numero di motore, numero di punzone, codice gomma anteriore e posteriore

Il concorrente deve poi staccare il tagliandino a fondo modulo, per dichiarare successivamente la terza gomma in caso di utilizzo.

I piloti possono prendere parte alle sessioni ufficiali (qualifica e gare) solo dopo aver consegnato il cartellino completamente compilato in ogni sua parte. La consegna va effettuata al cancello di entrata pista, nel turno di qualifica.

## 6.6 Parco chiuso e verifiche tecniche

**Alla richiesta di smontaggio per verifica tecnica, vanno consegnati i componenti richiesti entro i termini imposti dal direttore tecnico.**

## 6.7 Sosta al parco chiuso

Al termine della qualifica e di ogni gara, alla richiesta del direttore tecnico, i piloti dovranno lasciare il mezzo al parco chiuso. Il ritiro viene autorizzato dal direttore tecnico e va effettuato immediatamente, pena la decurtazione di 1 punto dalla licenza. Il pilota ha 5 minuti dall'esposizione della bandiera a scacchi per raggiungere il parco chiuso con la sua moto, senza transitare per il paddock (pilota e moto devono raggiungere assieme il parco chiuso).

Al pilota che al termine delle sessioni ufficiali (qualifica – super pole race – gare) non effettua la sosta al parco chiuso, viene annullato il risultato della sessione stessa (DSQ – Disqualify).

## 6.8 Accesso al parco chiuso

Possono accedere al parco chiuso un solo accompagnatore per pilota, in possesso di pass. Alla richiesta di verifica tecnica sarà possibile accedere all'area tecnica con l'attrezzatura necessaria.

## 6.9 Strumenti verifiche tecniche – indici di prestazione

Gli indici di prestazione hanno la funzione di allertare l'attenzione del Direttore Tecnico su valori fuori norma. Questi dati hanno lo scopo di monitoraggio delle prestazioni saranno utili ad identificare i mezzi da porre sotto verifica, non saranno mai utilizzati come motivazione di penalità o squalifica per le quali sono valide solo le reali irregolarità tecniche e meccaniche.

### 6.9.1 Pista Settore Veloce.

Tramite apposite antenne mobili omologate MOTOASI.IT, viene identificato il settore veloce del circuito. I valori di intertempo così ottenuti verranno elaborati evidenziando quelli fuori norma fungendo da "allert" per il direttore tecnico.

### 6.9.2 Banco prova.

Il Direttore Tecnico ha facoltà di testare le moto su Banco Prova, comparando i parametri ad uno schema standard precedentemente elaborato. I risultati del test restano segreti e di esclusivo utilizzo della Direzione di Gara che non può per nessun motivo divulgarli. Il rifiuto a sottoporsi a questa verifica comporta la squalifica dalla manche.

### 6.9.3 Telemetria.

Tramite il Software **CNV\_comparative**, il Direttore Tecnico può scaricare le telemetrie dai Dashboard dei mezzi in parco chiuso per verificarne i dati di gara e compararli con uno schema standard precedentemente elaborato.

### 6.9.4 Centralina Accensione (solo per MiniGP e Pitbike).

Il Direttore Tecnico ha facoltà di sostituire la centralina di accensione in qualsiasi momento. Il pilota cui viene richiesta la sostituzione, dovrà installare la centralina fornita dalla direzione gara e non potrà rimuoverla fino al termine dell'evento.

## 6.10 Verifica tecnica.

Il Direttore Tecnico, anche in base agli indici sopra descritti, ha facoltà di richiedere lo smontaggio di qualsiasi componente del motore e della moto, per verificarne la conformità al regolamento. Il concorrente deve provvedere con propria attrezzatura all'operazione richiesta. In caso di rifiuto, verranno applicate le penalità previste.

## 6.11 Modulo Reclamo tecnico

Ogni pilota (o suo rappresentante) potrà chiedere la verifica di massimo 1 motore per ogni evento (GP).

Le richieste di verifica saranno valutate dalla Direzione di Gara che ha facoltà di accettarle o rifiutarle.

Per ogni evento non saranno accettate più di 3 richieste di verifica oltre alle verifiche decise dalla direzione.

Effettuare le sopraccitate entro e non oltre 5 minuti dal termine della manche di gara.

La quota da versare per la richiesta di verifica ammonta a € 200,00, sostenuta dal richiedente stesso. La verifica verrà effettuata esclusivamente dai Tecnici incaricati dall'organizzazione. In caso di esito negativo (motore regolare) verranno rimborsati € 100,00 al pilota il cui motore è stato messo sotto verifica per le spese di riassetto.

Il committente della verifica non sarà mai reso noto e, quindi, potrà effettuare la richiesta in forma anonima.

Il modulo è disponibile presso la segreteria di gara.



## Capitolo 7 Regolamento gomme

### 7.1 Limite gomme

Per ogni GP, il pilota avrà a disposizione nr 3 gomme (2 anteriori + 1 posteriore o 1 anteriore + 2 posteriori) da utilizzare nelle manche di:

**Qualifica**

**Super Pole Race**

**Gara 1**

**Gara 2**

### 7.2 Modalità di dichiarazione uso gomme

Ogni pilota ha l'obbligo di dichiarare le gomme compilando la scheda di dichiarazione. La terza gomma può essere dichiarata tramite l'apposito talloncino rimovibile, in qualsiasi momento del weekend di gara, ma obbligatoriamente prima di essere utilizzata.

### 7.3 Utilizzo della terza gomma

In caso di sostituzione di una gomma, la stessa va dichiarata all'area tecnica prima di utilizzarla nella manche ufficiale.

### 7.4 Gara bagnata

In caso di gara bagnata, l'utilizzo delle gomme da pioggia (rain identificabile dalla lettera R) è libero e non vincolato al limite di gomme.

### 7.5 Utilizzo di pneumatici non dichiarati

Partecipare ad una manche ufficiale (qualifica o gara) con gomma non dichiarata prevede l'annullamento del risultato della manche in cui si evince l'irregolarità.

### 7.6 Marca e modello Pneumatico

Per tutte le categorie le uniche gomme utilizzabili sono i modelli forniti da **PMT – Pauselli Model Tyres**.

## Capitolo 8 Dispositivi elettronici

### 8.1 Comunicazione pilota - tecnico

È vietato l'utilizzo di sistemi di comunicazione radio / digitali tra pilota, moto e assistente tecnico. Al pilota è fatto divieto di utilizzo di cuffie audio o ogni altro sistema audio all'interno del casco o sulla moto. Le uniche comunicazioni permesse sono tramite cartello dal muretto tecnici o area segnalazione.

**8.2** È permesso l'utilizzo di sistemi di rilevamento temperatura gas di scarico e olio motore.

**8.3** È permesso l'utilizzo di sistemi di assistenza elettronica al cambio

**8.4** Nell'area tecnici assistenti di pista / pitlane è fatto divieto di installazione di strutture fisse e non rimovibili. L'area va immediatamente lasciata libera al termine del turno.

## Capitolo 9 Installazione trasponder rilevamento tempi

**9.1** Per tutta la durata dell'evento e in ogni sessione è obbligatorio l'utilizzo del trasponder.

**9.2** Il trasponder va posizionato su uno degli steli forcella anteriore, in posizione verticale e utilizzando il supporto adeguato fornito dal servizio cronometraggio. La collocazione non conforme del trasponder può comportare l'annullamento del risultato qualora si verificassero parità di "miglior tempo" nelle sessioni di qualifica, o arrivo al fotofinish.



## Capitolo 10 PENALITA'

### 10.1 Punti Licenza:

la licenza agonistica è dotata di punti disciplinari. Alla emissione della licenza i punti disponibili sono 4. Ogni penalità inflitta al pilota può prevedere la decurtazione di uno o più punti in base alla gravità della scorrettezza verificatasi (segue classificazione penalità). Ad ogni decurtazione parziale corrisponde una penalità commisurata alla gravità dell'azione, inoltre, una volta azzerati i punti a credito, al pilota verranno sottratti 10 punti nella classifica campionato e dovrà schierarsi in ultima posizione della griglia di partenza nella gara successiva (Super Pole Race, Gara 1 o Gara 2 ). In caso di azzeramento punti all'ultima gara, il punteggio totale di classifica del pilota verrà decurtato di ulteriori 5 punti.

### 10.2 Penalità 1 punto licenza:

In caso di comportamento scorretto ma poco o non pericoloso in pista.

Ad esempio: intralcio o resistenza al sorpasso in regime di bandiera blu, sorpasso in regime di bandiera gialla, velocità pericolosa in regime di bandiera rossa, sosta lungo la sede stradale del tracciato e/o nelle traiettorie di entrata e di uscita dello stesso e/o nelle via di fuga esterne in traiettoria di percorrenza della curva, comportamento indigente e/o maleducato nei confronti dei componenti della commissione, abbigliamento non idoneo alla attività agonistica, ecc..

### 10.3 Penalità 2 punti / decurtazione di 5 punti dalla classifica di giornata:

In caso di comportamento scorretto e pericoloso in pista.

Ad esempio: manovre pericolose durante le fasi di prove libere, qualifiche o gara che potrebbero arrecare danni agli altri piloti, comportamenti irrispettosi verso le indicazioni di uno o più componenti della commissione, ecc..

### 10.4 Penalità 3 punti / azzeramento dei punti di giornata:

In caso di comportamento gravemente scorretto.

Ad esempio: procurato danno ad altri piloti, squalifica dalla gara per manipolazione ed elaborazione meccanica non consentita dal regolamento di parti non sottoposte a sigillo, inosservanza delle norme del parco chiuso, rifiuto palese e volontario delle indicazioni della commissione, mancato rispetto delle penalità di retrocessione o similari in fase di allineamento o in altre fasi della gara, ecc..

### 10.5 Penalità 4 punti / azzeramento dei punti di giornata + segnalazione a Disciplinare MOTOASI:

In caso di gravissime scorrettezze.

Ad esempio: azioni a cui possono conseguire importanti danni fisici e materiali ad altri piloti o alla struttura ospitante, grave mancanza di rispetto alla commissione e al regolamento, ecc..

### 10.6: Sorpasso in regime di bandiera gialla o rossa:

il pilota dovrà restituire la posizione guadagnata. In caso di mancata restituzione, al pilota colpevole di tale manovra non autorizzata, verrà applicata una penalizzazione da 5 a 15 secondi sul tempo di gara. La penalità sarà cumulata con la decurtazione di 1 punto sulla licenza agonistica.



### 10.7 Verifiche Tecniche:

In caso di verifica tecnica con esito “positivo” (cioè le caratteristiche meccaniche della moto non rispettano il regolamento) di parti sottoposte a sigillo CNV, oppure il rifiuto del pilota/tecnico a sottoporre la moto ai controlli, il concorrente viene penalizzato con l’azzeramento di tutti i punteggi ottenuti con il motore cui è stata richiesta la verifica, compresi quelli ottenuti nei gran premi precedenti. Penalità accessoria la decurtazione di 2 punti licenza.

### 10.8 Penalità giornaliera:

La Direzione di gara avrà facoltà di commissionare penalità giornaliera (provvedimenti disciplinari giornalieri) quali retrocessione in griglia di partenza o posizione di arrivo, decurtazione di punti al pilota o alla squadra, squalifica giornaliera del pilota o della squadra, ripetizione della partenza, sospensione della gara, in caso di:

1. comportamento scorretto dentro e/o fuori dalla pista da parte di un pilota, del suo Capo Squadra o di un suo accompagnatore
2. Incidente causato da manovra pericolosa
3. Falsa o Anticipata Partenza
4. Interruzione della fase di partenza
5. Abbandono della casella in griglia durante le fasi di allineamento e/o partenza
6. Ogni comportamento non corretto e irrispettoso di questa regola (es. rimostranza violenta e/o offensiva, scatti d’ira contro l’organizzazione o altre persone presenti nell’impianto) viene punito con provvedimenti disciplinari giornalieri, e verrà comunque relazionata nel verbale ufficiale alla commissione disciplinare MOTOASI la quale comunicherà al pilota stesso o alla squadra eventuali ulteriori provvedimenti disciplinari.

### 10.9 La Commissione disciplinare MOTOASI.IT

Rappresenta il Giudice Sportivo a cui la direzione di gara o l’organizzazione può rivolgersi per segnalare situazioni gravi, per le quali potrà prendere provvedimenti oltre a quelli in già in potere della direzione stessa.

## Capitolo 11 Bandiere di segnalazione

**11.1** Tutti i commissari di percorso dislocati lungo il tracciato di gara, sono dotati delle bandiere di segnalazione a cui possono essere integrati, ove presenti, i pannelli luminosi riportanti le stesse segnalazioni dei commissari.

**11.2** Il mancato rispetto e riconoscimento delle bandiere esposte prevede penalità a discrezione del direttore di gara.

### 11.3 Bandiere:



Bandiera Verde

Segnala che il tratto interessato è libero da ostacoli. Decadono i vincoli ed i divieti di sorpasso previsti dalle altre bandiere.



Bandiera Gialla

Segnala la presenza di un ostacolo in pista, nel tratto successivo all’esposizione. Vieta il sorpasso e/o il doppiaggio per tutto il tratto interessato. Gli obblighi decadono all’esposizione della bandiera verde.



Bandiera Giallo – Arancio

Segnala tratto con fondo scivoloso e/o presenza di detriti, nel tracciato interessato è vietato il sorpasso.



Bandiera Rossa

Segnala l'immediata sospensione della gara. Ogni pilota presente in pista deve raggiungere rapidamente l'uscita dal tracciato ed allinearsi in area pre-parco. È vietato qualsiasi tipo di sorpasso.



Bandiera Nera

Esposta obbligatoriamente con il numero di gara del pilota a cui si riferisce, comunica la squalifica dello stesso e l'obbligo di lasciare immediatamente il tracciato di gara.



Bandiera Nero – Arancio

Esposta obbligatoriamente con il numero di gara del pilota a cui si riferisce, segnala un problema tecnico e/o meccanico al mezzo ed obbliga il conduttore a lasciare immediatamente il tracciato.



Bandiera Nero – Bianca

Esposta obbligatoriamente con il numero di gara del pilota a cui si riferisce, segnala che la direzione ha notato un comportamento scorretto e ammonisce il pilota a mantenere una guida più controllata e corretta.



Bandiera Blue

Segnala ad un pilota il sopraggiungere di un altro conduttore più veloce. Obbliga a lasciare la traiettoria ideale libera per agevolare il sorpasso.



Bandiera Bianca

Segnala fondo bagnato da pioggia.



Bandiera a scacchi

Segnala il termine della manche in corso. Va esposta esclusivamente alla linea di arrivo.

**11.4** In caso di assenza del display contagiri, la direzione di gara espone i cartelli **"2 giri"** e **"1 giro"** per segnalare gli ultimi due giri di gara.

## Capitolo 12 Procedure e Formato di gara

**12.1** Ogni promotore decide il numero di appuntamenti e manche che compongono il proprio campionato. Il calendario ufficiale è pubblicato nel sito [www.motoasi.it](http://www.motoasi.it). Ogni singolo appuntamento Può essere in singola giornata o weekend di gara. Ogni appuntamento deve prevedere obbligatoriamente le seguenti sessioni:

**12.1.1 Accredito.** Ogni concorrente dovrà confermare la propria partecipazione nelle modalità previste dal Promotore. La mancata conferma di partecipazione potrebbe prevedere l'esclusione dall'evento stesso. La segreteria di gara completa l'iscrizione consegnando transponder e cartellino OTP.

**12.1.2 Briefing pre gara.** In orari prestabiliti, ogni pilota presente all'evento dovrà partecipare obbligatoriamente al Briefing con il direttore di gara. La partecipazione viene confermata dal timbro sul cartellino OTP apposto dal direttore. Il timbro è vincolante per la partecipazione alle sessioni ufficiali (qualifiche e gare)

**12.1.3 RegISTRAZIONI e Operazioni tecniche preliminari:** in orari prestabiliti, ogni mezzo deve essere **obbligatoriamente** visionato dal reparto tecnico che ne conferma l'idoneità e il rispetto delle disposizioni di sicurezza previste dal regolamento tecnico di categoria, vidimando il cartellino OTP. La dichiarazione di idoneità del mezzo è vincolante alla partecipazione alla qualifica ed alle gare.

**12.1.4 Prove libere.** Per ogni categoria / classe / accorpamento è previsto almeno 1 turno di prove libere della durata minima di 10 minuti.

**12.1.5 Qualifica.** Per ogni categoria / classe / accorpamento è previsto almeno 1 turno di qualifiche della durata minima di 10 minuti.

**12.1.6 Gara.** Per ogni categoria / classe / accorpamento è previsto almeno 1 manche di gara, la cui durata è a discrezione del Promotore.

### 12.2 Sessioni dell'evento

**12.2.2 Briefing:** nella giornata di sabato è **obbligatorio** partecipare al briefing, necessario a dare disposizioni in merito a modalità di entrata e uscita dal circuito, identificazione del parco chiuso e eventuali restrizioni legate alla conformazione della pista, informazioni sulla sicurezza e istruzioni per il corretto svolgimento dell'evento. Il briefing è vincolante per la partecipazione alle sessioni ufficiali (qualifica e gare).

**12.2.3 Prove libere (FP):** al sabato ogni classe ha a disposizione tre turni di prove libere cronometrate. La partecipazione a queste sessioni è facoltativa.

**12.2.4 Qualifica (QLF):** al sabato ogni classe ha a disposizione un turno di qualifica, dalla durata minima di 12 minuti, che produce la classifica ordinata per "miglior tempo" (best lap). In base a tale classifica viene composta la griglia di partenza della Super Pole Race. Il pilota che non dovesse completare alcun giro di qualifica, viene assegnato in ultima posizione.

La partecipazione alla Qualifica è vincolata alle RegISTRAZIONI Tecniche Preliminari e alla partecipazione del briefing obbligatorio con il direttore di gara.

**12.2.5 Super Pole Race (SPR):** nella giornata di sabato, ove previsto, ogni classe effettua la prima prova competitiva dell'evento. La Super Pole Race ha durata pari al 60% rispetto a Gara 1 e Gara 2 e assegna punteggio con scala punti ridotta (vedi sessione dedicata). La classifica finale della SPR definisce la griglia di partenza di Gara1.

**12.2.6 Warm Up (WrUp):** in caso di programma su weekend (2 giorni), ogni classe effettua un turno di prove libere / riscaldamento prima delle gare della domenica. Questa sessione è facoltativa.

**12.2.7 Gara 1 (R1):** alla domenica ogni classe effettua la seconda prova competitiva dell'evento. La Gara 1 assegna alla classifica di arrivo punteggio pieno. LA stessa classifica compone la griglia di partenza di Gara 2.

**12.2.8 Gara 2 (R2):** alla domenica ogni classe effettua la terza prova competitiva dell'evento. La Gara 2 assegna alla classifica di arrivo punteggio pieno.

**12.3 Accesso ed uscita durante prove libere – qualifica - warm up.** Durante queste sessioni di prove, i concorrenti avranno libero accesso dal momento in cui viene esposta bandiera verde, durante le sessioni dedicate alla propria classe.

8.1.1 Durante le Prove Libere ed il Warm Up, potranno effettuare soste di controllo nell'area dedicata in pit lain o rientrare al box-paddock fino all'esposizione della bandiera rossa che sancisce il termine della sessione.

8.1.2 Durante le qualifiche potranno effettuare soste di controllo solo nell'area dedicata in pit lain, è vietato il rientro ai box-paddock. Pena l'annullamento del risultato delle qualifiche.

8.1.3 All'esposizione della bandiera a scacchi, ogni concorrente avrà un giro di uscita dal circuito durante il quale potrà effettuare una prova di partenza nel settore identificato dall'apposito cartello e indicato dal direttore di gara al briefing.

**12.4 Gare – area pre parco / pre griglia.** I concorrenti devono rispettare il programma di giornata.

- Qual ora il programma venga rispettato o sia in anticipo sull'orario previsto, la loro presenza nell'area pre parco è obbligatoria almeno due minuti prima dell'orario fissato per la manche di gara, oltrepassato il termine il cancelletto pre parco viene chiuso.

- In caso di ritardo sul programma di giornata, i concorrenti devono essere schierati in pre parco, entro il completamento dell'ultimo giro di gara della manche precedente, oltrepassato il termine il cancelletto pre parco viene chiuso.

- Il pilota che raggiunge l'area in ritardo con cancello chiuso, effettuerà comunque la gara, ma con partenza dalla pit line, in coda allo schieramento, entrando in pista dopo che tutto il gruppo dei piloti schierati in griglia abbia oltrepassato la linea di accesso dalla pit line.

- Il pilota che, regolarmente presente in pre parco, riscontra difficoltà meccaniche, ha tempo fino al termine del giro di warm up per schierarsi nella propria posizione. A warm up terminato e griglia posizionata, potrà comunque prendere il via alla gara dalla pit line entrando in pista dopo che tutto il gruppo dei piloti schierati in griglia abbia oltrepassato la linea di accesso dalla pit line.

**12.5 Griglia di partenza.** Il direttore di gara e il direttore di linea, dopo aver verificato il corretto posizionamento dei concorrenti, danno il via al warm up lap con bandiera verde. Il pilota che dovesse riscontrare difficoltà meccaniche, ha tempo fino al termine del giro di warm up per accodarsi. Una volta ricomposta la griglia, dovrà spostarsi in ultima posizione per prendere il via.

**12.6 Semaforo Start e Fine Gara:** Il via della gara viene dato dal semaforo. Il tempo di accensione e spegnimento dello stesso può variare da 1 a 4 secondi. Allo spegnimento simultaneo delle luci, la gara ha inizio. In caso di inutilizzabilità del semaforo, lo start viene dato a bandiera. Le procedure di start a bandiera verranno definite e spiegate dal direttore di gara all'occorrenza.

La bandiera a Scacchi decreterà il "FINE GARA". Al transito sulla linea di fine gara ha inizio il giro di uscita dal tracciato ed accedere al parco chiuso.

**12.7 Partenza anticipata:** la procedura di partenza viene monitorata dal sistema di registrazione video posizionato alle spalle della griglia di partenza o sopra il semaforo. La ripresa deve inquadrare la griglia e il semaforo principale o quello di servizio. In caso di partenza anticipata da uno o più piloti, gli stessi saranno penalizzati con 5 secondi sul tempo totale di gara. Tale penalità verrà segnalata ai piloti interessati tramite pannello riportante le diciture "PENALTY JUMP START" + il numero di gara del o dei concorrenti penalizzati. La partenza viene considerata "anticipata" e quindi penalizzata se:

- il pilota muove con continuità (senza fermarsi) la moto oltrepassando con la ruota anteriore la linea trasversale della propria casella di partenza, prima dello spegnimento del semaforo

- il pilota muove la moto, fermando la ruota anteriore oltre la linea trasversale della propria casella, dopo l'accensione e prima dello spegnimento del semaforo

Non viene considerata falsa partenza il caso in cui il pilota muove la moto fermando la ruota prima della linea trasversale della propria casella di partenza, prima dello spegnimento del semaforo.

**12.8 Durata della singola manche.** Il numero di giri della gara varia in funzione della categoria e la percorrenza prevista come da schema:

CATEGORIA	PERCORRENZA MINIMA	PERCORRENZA MASSIMA
Moto110 - Gara STD	10.000 METRI	12.000 METRI
Moto110 –Super Pole Race	6.000 METRI	7.200 METRI
Tutte le categorie Gara STD	16.500 METRI	18.000 METRI
Tutte le categorie Super Pole Race	9.900 METRI	10.800 METRI

**12.9 Sospensione della manche:** In caso di sospensione della manche durante il suo corso (ad esempio bandiera rossa, avverse condizioni climatiche, ecc.):

12.9.1 se non sono stati completati almeno 3 giri dal leader della manche, la manche stessa verrà ricominciata con riallineamento immediato o posticipato, con griglia di partenza in ordine di qualifica, e numero di giri previsto per la manche stessa.

12.9.2 se sono stati completati i primi 3, ma meno dei 4/5 dei giri previsti dal leader, la manche stessa verrà ricominciata con riallineamento immediato o posticipato, con griglia di partenza in ordine dell'ultimo giro completato da tutti i concorrenti, per una percorrenza pari ai giri residui (giri totali previsti meno i giri già completati prima della sospensione). I giri residui verranno ridotti di un ulteriore giro qualora venga riproposto il warm up prima della ripartenza.

12.9.3 se sono stati completati i 4/5 dei giri previsti da tutti i concorrenti della manche, il risultato viene omologato con classifica di arrivo all'ultimo giro completato da tutti i concorrenti ad esclusione dei piloti che hanno procurato bandiera rossa.

**12.10 Bandiera rossa e intervento servizio sanitario:** Il pilota che procura l'interruzione della manche (qualifica o gara) con contemporaneità di bandiera rossa e intervento del servizio sanitario, dovrà permanere in osservazione medica presso l'infermeria per 30 minuti, per tanto viene vietato ad esso di riprendere la manche interrotta.

**12.11 Assegnazione posizione:** Il risultato di ogni singolo pilota viene abbinato a punteggio se ha percorso almeno i 4/5 dei giri previsti nella manche e se è transitato alla bandiera a scacchi sulla linea di fine gara. In mancanza di una o entrambe le condizioni, il pilota viene classificato "Did Not Finish" (DNF) e, pertanto, non gli vengono assegnati punti.

**12.12 Programma di giornata.** 2 giorni prima dell'evento viene pubblicato sulla APP CNV Racing il programma del weekend di gara riportante i seguenti orari:

- apertura segreteria
- apertura area tecnica / verifiche tecniche, suddivisi per classe / batterie
- briefing suddivisi per classe / batteria
- turni prove libere – qualifiche – gare
- premiazioni

**12.13 Composizione delle batterie:** Qualora i piloti partecipanti ad una o più classi sono nel numero superiori al numero massimo di piloti ammessi in pista dal certificato di conformità MOTOASI.IT, la classe viene suddivisa in batterie usando come riferimento i tempi di qualifica. Questa divisione prevede l'assegnazione dei punti a scalare, cioè il punteggio massimo previsto viene assegnato al gruppo "1" (piloti più veloci in qualifica).

Qualora i partecipanti ad una o più classi fossero inferiori al numero minimo (8) previsti, la classe potrà essere accorpata ad un'altra di pari o simile livello e tipologia.





## Capitolo 13 Punteggi e Classifiche

### 13.1 Scala punteggio Gara 1 – Gara2

Ogni manche di gara assegna il seguente punteggio al singolo pilota rispettivamente alla classe a cui partecipa:

class	punti		class	punti
1	30		19	3
2	24		20	2
3	20		21	1
4	18		22	0
5	17		23	0
6	16		24	0
7	15		25	0
8	14		26	0
9	13			
10	12			
11	11			
12	10			
13	9			
14	8			
15	7			
16	6			
17	5			
18	4			

### 13.2 Scala punteggio Super Pole Race

Ogni Super Pole Race assegna il seguente punteggio al singolo pilota rispettivamente alla classe a cui partecipa:

class	punti		class	punti
1	15		15	0
2	12		16	0
3	10		17	0
4	9		18	0
5	8		19	0
6	7		20	0
7	6		21	0
8	5		22	0
9	4		23	0
10	3		24	0
11	2		25	0
12	1		26	0
13	0			
14	0			

### 13.3 Assegnazione punteggio a batterie con accorpamento di classi definite per caratteristiche tecniche

L'accorpamento di una o più classi della stessa categoria prevede l'assegnazione del punteggio in funzione alla classifica assoluta con identificazione e distinzione di classe. Pertanto ad ogni "prima posizione" delle classi, se accorpate ad altre classi, andrà comunque assegnato il punteggio "30" per le gare e "15" per la super pole race, seguendo a scalare e formando le classifiche di classe.

### 13.4 Classifica di giornata

La somma del punteggio di Gara 1 e Gara 2 definirà la classifica di giornata. In caso di parità tra due o più piloti verrà considerato il miglior tempo di qualifica per assegnare il vantaggio in classifica.

### 13.5 Assegnazione punteggio nella classifica di campionato

I punti assegnati nella classifica assoluta vengono riportati in classifica di campionato.

Vengono variati nel caso di riassegnazione della categoria per prestazione (es. Pitbike GP da Elite a Standard), la variazione prevede la decurtazione del 30% dei punti ottenuti nella categoria standard se il concorrente viene trasferito alla categoria Elite.

### 13.6 Bonus ultimo Gran Premio

I partecipanti all'ultima gara di selettiva ottengono un bonus pari a 10 punti assegnati a prescindere dalla posizione di classifica finale gare. Il bonus è valido esclusivamente per i piloti iscritti alla classifica di campionato

### 13.7 Classifiche di campionato

Le classifiche generali delle selettive e nazionali saranno pubblicate nel sito ufficiale <http://cnv.motoasi.it>.

Nel caso di parità punti, sarà assegnato il vantaggio della posizione in classifica in funzione alla maggioranza dei migliori piazzamenti ottenuti nel il corso della stagione.

**13.8 Premiazione Gran Premio:** vengono effettuate le premiazioni per 1° - 2° - 3° posto di Super Pole Race e di Gara1+Gara2, per ogni classe

In caso di variazione dei risultati per penalità applicate post premiazione, le stesse non verranno ripetute e l'organizzazione non è tenuta a produrre un nuovo premio.