

1. LICENZA

L'unica licenza ammessa è del tipo AICS: SCOOTER VELOCITÀ

2. NUMERI DI GARA

Sul mezzo da gara debbono essere obbligatoriamente applicati 3 serie di numeri di gara sulla parte anteriore e sul lato destro e sinistro del veicolo, in posizioni ben leggibili (a discrezione della direzione gara).

3. FORMULA DI GARA

Numero un turno di prove libere e un turno di prove cronometrate ufficiali, di durata variabile secondo le esigenze di programma (minimo 15 minuti). I tempi di qualificazione decreteranno le griglie di partenza delle finali.

4. TEMPI DI QUALIFICA

I tempi di qualifica saranno determinati con l'utilizzo dei trasponder consegnati dalla direzione gara, nei turni di prove cronometrate. Ciascun pilota partecipante deve assolvere almeno un giro cronometrato. Non potrà essere ammesso alla gara, il pilota, che durante il periodo a disposizione per i tempi di qualifica non assolve un intero giro intero - passando almeno due volte il via.

Lo scooter utilizzato per le qualifiche, individuato mediante telaio, deve essere utilizzato per la relativa gara. È consentita la sostituzione di tutti i componenti, purchè seguendo le modalità di cui all'art. 6a.

5. PARTENZA

Prima di ogni partenza è obbligatorio effettuare il giro di ricognizione. È fatto salvo il caso in cui sia la direzione di gara stessa a prevedere la partenza senza giro di ricognizione. Il mancato compimento del giro di ricognizione (ove necessario) per ritardo del pilota o altre cause, determina la partenza dai box o dall'ultima griglia, a seconda della situazione in concreto.

6a. VERIFICHE TECNICHE ED ESTETICHE

Le verifiche verranno effettuate dal responsabile tecnico designato dalla **Scooter Racing Italy** con il supporto dei Commissari Tecnici AICS. Prima di ogni giornata di gara, gli scooter dovranno essere sottoposti alle verifiche tecniche. Superato le verifiche tecniche, il mezzo e i componenti montati saranno punzonati. Ove successivamente alla punzonatura si rendesse necessaria la sostituzione di un componente (Gruppo termico, scarico ecc..) il pilota ha l'obbligo di ri-presentare il mezzo ai commissari di gara per la nuova punzonatura.

6b. VERIFICHE TECNICHE SUCCESSIVE DI CONFORMITÀ AL REGOLAMENTO

Le verifiche tecniche di conformità al regolamento, una volta terminata la punzonatura, potranno essere effettuate in qualsiasi momento. Le verifiche possono avere ad oggetto, qualsiasi norma del regolamento.

6c. RICORSO INDIVIDUALE

Ogni Team/pilota partecipante, potrà presentare ricorso avverso uno o più partecipanti della sua stessa classe/categoria, rivolgendosi direttamente al direttore di gara AICS. Se l'esame del ricorso comporta lo smontaggio di uno o più componenti del veicolo, il ricorrente dovrà preventivamente depositare una deter-

minata somma a titolo di rimborso spese/lavoro, per il caso in cui la verifica dia esito negativo. Tale somma verrà restituita al ricorrente in caso di esito positivo/ accertamento dell'infrazione contestata e devoluta all'accusato, a titolo di risarcimento danni, in caso di esito negativo. (applicabili per analogia anche a altri eventuali componenti di simile entità):

€ 150,00 - smontaggio albero motore

€ 100,00 - smontaggio GT

€ 20,00 - smontaggio carburatore

€ 20,00 - smontaggio marmitta

7. NORME DI SICUREZZA

Ogni pilota deve indossare

• **Tuta in pelle** (non divisibile) di almeno 1,2mm di spessore (in ogni zona della tuta).

Le seguenti zone della tuta devono essere rinforzate almeno da un doppio strato di pelle o da una imbottitura in schiuma di plastica di almeno 8 mm. di spessore

- Le spalle;
- I gomiti;
- entrambi i lati del tronco e delle anche;
- la zona posteriore del dorso;
- le ginocchia.

Non sono ammesse sottotute, indumenti intimi, e fodere delle tute in materiali sintetici che col calore possano fondere e così danneggiare la pelle del pilota in caso di incidente.

• **Stivali:** Gli stivali devono essere in cuoio o in materiale sostitutivo approvato e avere un'altezza minima di 200 mm in modo di assicurare, con la tuta, una completa protezione in pelle.

• **Guanti protettivi in pelle**

• **Casco con chiusura a doppio anello e bottone:**

Sono riconosciute le seguenti omologazioni, purchè dotati in origine con chiusura a doppio anello:

ECE 22-02, ECE 22-03, ECE 22-04, ECE 22-05 P, 05 6658 GRADE A, JIS T 8133 2000, DOT F.S. No 218, SNELL M95, SNELL M2000, SNELL M 2005.

• **Paraschiena**

• **Collare**

In caso di abbigliamento non idoneo, il pilota non sarà ammesso alla gara.

Per quanto non contemplato nel presente regolamento vale quanto riportato nel regolamento generale AICS attualmente in vigore.

Nuove Regole 2012:

ASSOLUTO DIVIETO DI PROVE NEI BOX – SANZIONI DISCIPLINARI:

Informiamo i piloti che l'organizzazione, preso atto dell'inutilità dei ripetuti avvisi volti a sopprimere le prove di messa appunto degli scooter all'interno del paddock, si è vista costretta a introdurre sanzioni disciplinari volte alla salvaguardia dell'incolumità fisica dei piloti e degli spettatori.

Chiunque verrà fermato nel paddock, in sella ad uno scooter, a velocità superiore al passo d'uomo, farà scaturire le seguenti sanzioni:

- Prima volta: Richiamo verbale (una volta per scooter / numero di gara)
- Seconda volta: Partenza dai box in entrambe le manche di gara
- Terza volta: Esclusione dalla gara

Precisiamo, che la sanzione verrà applicata sia al pilota conducente, che allo scooter (numero di gara) utilizzato per commettere l'infrazione. Pertanto, qualora a commettere l'infrazione sia un meccanico o anche un pilota diverso dal titolare dello scooter, soggiacerà alla sanzione non solo il pilota titolare dello scooter ma anche il pilota conducente.

BRIEFING OBBLIGATORIO AD OGNI GARA:

Atteso che il briefing previsto ad ogni gara, rappresenta un appuntamento di fondamentale importanza per l'organizzazione e per la sicurezza di tutti i piloti partecipanti, dalla gara di Sarno, il briefing risulterà rigorosamente obbligatorio.

Per verificare la presenza dei piloti al briefing, sono stati previsti 2 Check Point:

• Sul luogo del briefing verrà depositato un elenco nominativo, suddiviso per categorie, che dovrà essere firmato dal pilota in corrispondenza del proprio nome. L'elenco nominativo verrà ritirato, e quindi non sarà più possibile firmarlo, non appena il briefing ha avuto inizio!

• Al termine del briefing, tutti i partecipanti potranno ritirare un adesivo, che andrà applicato sul proprio scooter. L'assenza di anche uno solo di questi 2 Check Point (firma sull'elenco o adesivo fine briefing), comporterà l'esclusione del pilota dalla gara!

CATEGORIE PROVE LIBERE DEL SABATO:

I piloti possono partecipare esclusivamente ai turni di prove libere riservati alla propria categoria d'iscrizione al campionato. È fatta eccezione per turni speciali, contrassegnati come "misti" e quindi accessibili a tutti i piloti indistintamente. Il pilota, che si iscrive per le prove libere del sabato, in una categoria diversa da quella di appartenenza, dichiarerà implicitamente il cambio di categoria e dovrà di conseguenza correre in tale classe anche il giorno della gara.

Alla stessa sanzione soggiace chi, iscrivendosi nella categoria di appartenenza, partecipa intenzionalmente alle prove libere di altra categoria (fatta eccezione per casi di buona fede / errore).

VERIFICHE TECNICHE AICS PRE-GARA:

Passeranno le verifiche tecniche pre-gara, esclusivamente gli scooter che rispettano al 100% il regolamento di sicurezza AICS. Per gli scooter che presentano delle inidoneità, verrà rilasciato un modulo riportante le modifiche da apportare. Ogni scooter potrà essere presentato al massimo 3 volte alle verifiche tecniche.

VERIFICHE TECNICHE DI CONFORMITÀ AL REGOLAMENTO DOPO LA 2° MANCHE:

I primi 3 classificati di ogni manche devono arrestarsi senza invito nel parco chiuso.

Allo stesso modo dovrà essere portato nel parco chiuso (senza passare nei box), lo scooter che nella 1° manche si è classificato tra i primi 3, ma che non è – per qualsiasi motivo – riuscito a terminare la 2° manche.

Pena la squalifica.