



Automobile Club d'Italia SPORT

ANNUARIO SPORTIVO 2019

REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS)

9 AUTOMODELLI 1/5 TOURING CAR

9.1 DEFINIZIONE

- 9.1.1 Le categorie riconosciute, in accordo con quanto avviene nella scala 1:1, sono quelle che partecipano al Campionato Touring Car Series, secondo le regole FIA Super Touring Car e FIA Gruppo N e Touring Cars 2000.
- 9.1.2 Tutti i modelli scala 1:5 devono essere una riproduzione in scala (tolleranza + / - 5%), completamente dettagliate, di vetture esistenti che gareggiano nel Campionato Touring.
- 9.1.3 Nell'ambito della tolleranza permessa, tutte le parti del modello "in ogni vista" devono essere realizzate nel rispetto dello stesso spettro di tolleranza (tolleranze con lo stesso segno: tutte con segno positivo o tutte con segno negativo). Es: passo - // lunghezza - , passo + // lunghezza + .
- 9.1.4 La lunghezza minima di una Super Touring Car è 4.200 mm. il che porta ad una lunghezza minima di 998 mm per un modello realizzato utilizzando tutto il valore della tolleranza ammessa in meno.
- 9.1.5 Non possono essere utilizzati modelli che riproducano vetture che sono state sostituite da nuovi modelli o che siano state ritirate dal Campionato da più di due anni.
- 9.1.6 **Carrozzerie Omologate:** solo carrozzerie omologate dall'EFRA possono essere utilizzate in manifestazioni ufficiali ACI Sport RC ed EFRA.
Il numero di omologazione EFRA deve essere inciso permanentemente ed essere in rilievo o stampato all'interno dello spazio normalmente impiegato per alloggiare la targa posteriore del modello.
- 9.1.7 **Disposizione numeri di gara:** prima della partenza delle manche di qualifica e delle fasi finali i Piloti sono obbligati a posizionare sulla propria carrozzeria i numeri di gara, consegnati dagli Organizzatori, **vedi Figura 17 (in questa pagina)**, al fine di garantire una maggiore visibilità da parte della Direzione di Gara. La non corretta posizione dei numeri gara comporta il richiamo del modello del Pilota.
- 9.1.8 I numeri devono avere una altezza minima di 80 mm. devono essere stampati su una superficie bianca opaca (o giallo), tale da non innescare fenomeni di abbagliamento, di dimensioni pari ad almeno 70 mm x 98 mm. Non sono ammesse scritte all'interno del rettangolo bianco. I caratteri ammessi per la realizzazione dei numeri sono:
- | | |
|--|-----------------------------------|
| a) Avant-garde Gothic medium / demi / bold ; | b) DIN 1451 Traffic sign numbers; |
| c) Futura Demi demi bold / bold; | d) Times bold. |

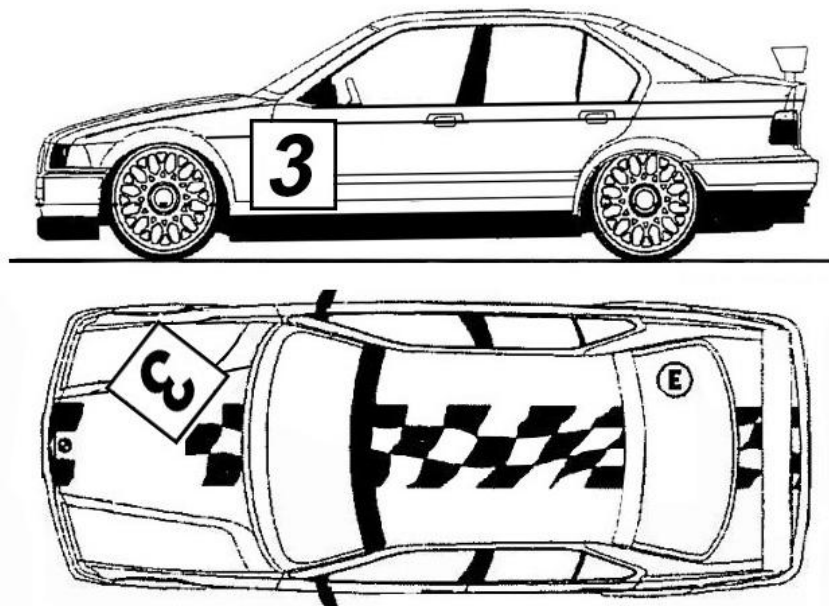


Figura 17 :

Posizione dei numeri di gara sulla carrozzeria dell'automodello 1/5

9.1.9 CARATTERISTICHE GENERALI

Le carrozzerie devono essere dimensionate in accordo al rapporto di scala 1:5 ed alle tolleranze ammesse:

- a) Lunghezza in scala +/- 5%;
- b) Larghezza massimo 395 mm, misurato nel punto più largo;
- c) Altezza in scala +/- 5%;
- d) Capacità massima serbatoio 700 cm³;
- e) Peso minimo 10000 g / massimo 12000 g.

Il peso deve essere controllato con il modello in ordine di marcia, con serbatoio vuoto e con il transponder personale montato. Mentre, la capacità massima del serbatoio deve essere verificata prima dell'inizio della Semifinale.

9.1.10 CARROZZERIA

La carrozzeria deve rispettare le prescrizioni previste dall'art. 9.1.9. Ai soli Concorrenti della categoria "C" è consentito l'utilizzo di carrozzerie "non omologate EFRA" purchè di derivazione Super Turismo.

9.1.11 La carrozzeria deve essere saldamente fissata al telaio e deve coprire, al centro degli assi, il bordo esterno delle ruote nella vista dall'alto.

9.1.12 Non è permesso asportare il parabrezza.

9.1.13 a) I finestrini laterali ed il lunotto posteriore possono essere asportati per migliorare il raffreddamento del motore;

b) Non è possibile aprire i finestrini laterali ed il lunotto con dei semplici fori;

c) Non è possibile realizzare, nei finestrini laterali, dei convogliatori d'aria che orientino l'aria all'interno della carrozzeria.

9.1.14 La carrozzeria deve essere verniciata i finestrini laterali, il lunotto posteriore ed il parabrezza, devono rimanere trasparenti.

9.1.15 Tutte le parti del modello devono rimanere all'interno della carrozzeria.

9.1.16 Solamente l'antenna della ricevente può estendersi all'esterno della carrozzeria.

9.1.17 Tutte le aperture della carrozzeria dell'automodello devono essere presenti anche sulla vettura riprodotta nella scala 1:1.

9.1.18 Non è possibile modificare la carrozzeria tagliandola sopra la linea tratteggiata, (vedi Figura 18 sottostante a questo articolo) nè allargarla, tutta o in parte, mediante riscaldamento.

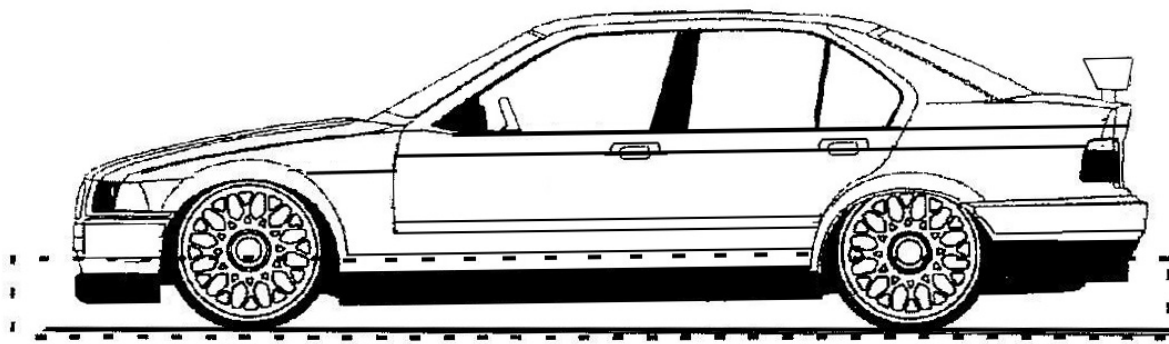


Figura 18 : Solo l'area della carrozzeria delimitata dalla linea tratteggiata può essere modificata

9.1.19 DISTANZA DAL SUOLO

L'altezza della carrozzeria deve essere misurata con una distanza dal suolo pari a 6 mm. (vedi Figura 19 sottostante a questo articolo)

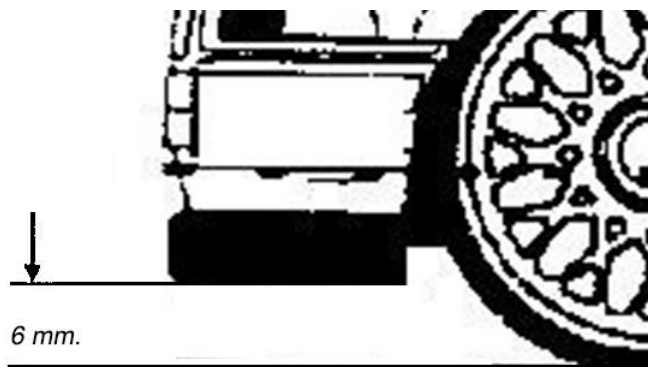


Figura 19 : Altezza minima carrozzeria anteriore

9.1.20 ALA / SPOILER

E' permesso montare una sola ala posteriore sempre che non sporga, dai profili laterali della carrozzeria, nella vista frontale, e dal profilo posteriore, nella vista laterale.

9.1.21 L'ala deve poter essere contenuta, vista lateralmente, in un quadrato da 60 mm. x 60 mm. di lati, vedi **Figura 20 sottostante a questo articolo** e non deve sporgere dalla parte posteriore del modello.

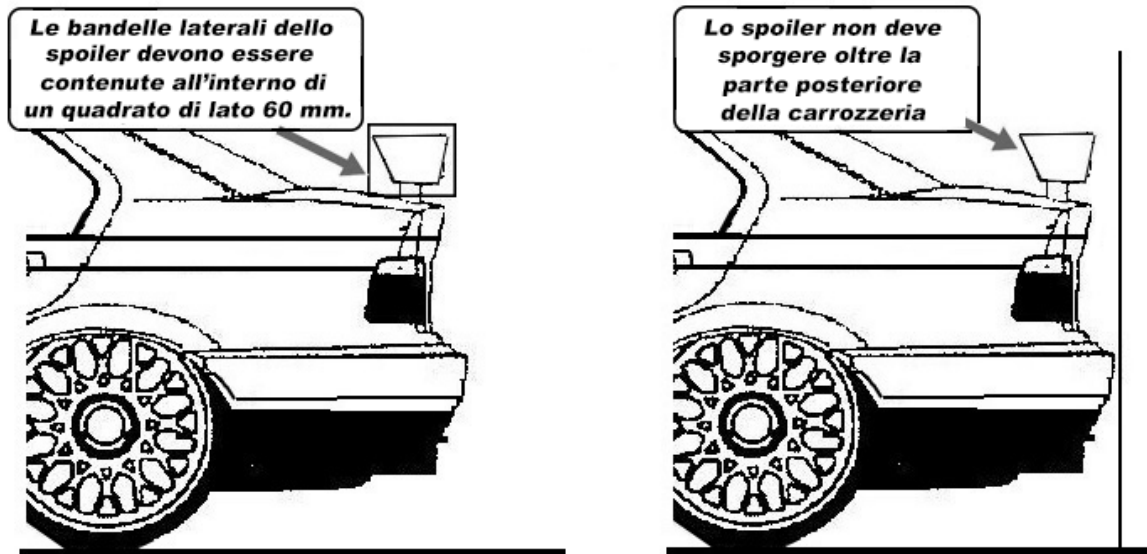


Figura 20 : Caratteristiche geometriche spoiler posteriore

9.1.22 PARAURTI :

Un paraurti anteriore deve essere montato sul telaio.

9.1.23 Il paraurti deve essere realizzato in modo da adattarsi perfettamente al profilo frontale della carrozzeria ed il bumper deve avere una altezza minima di 40 mm., (vedi **Figura 21 sottostante a questo articolo**).

9.1.24 Il materiale impiegato per la costruzione del paraurti deve essere flessibile, come il PU-RIM od altro materiale morbido, come quelli impiegati in scala 1:1 per assorbire l'energia d'urto.

9.1.25 In nessuno modo parti di materiale non flessibile, impiegati per il montaggio del a carrozzeria, possono sporgere dalla carrozzeria più di 10 mm..

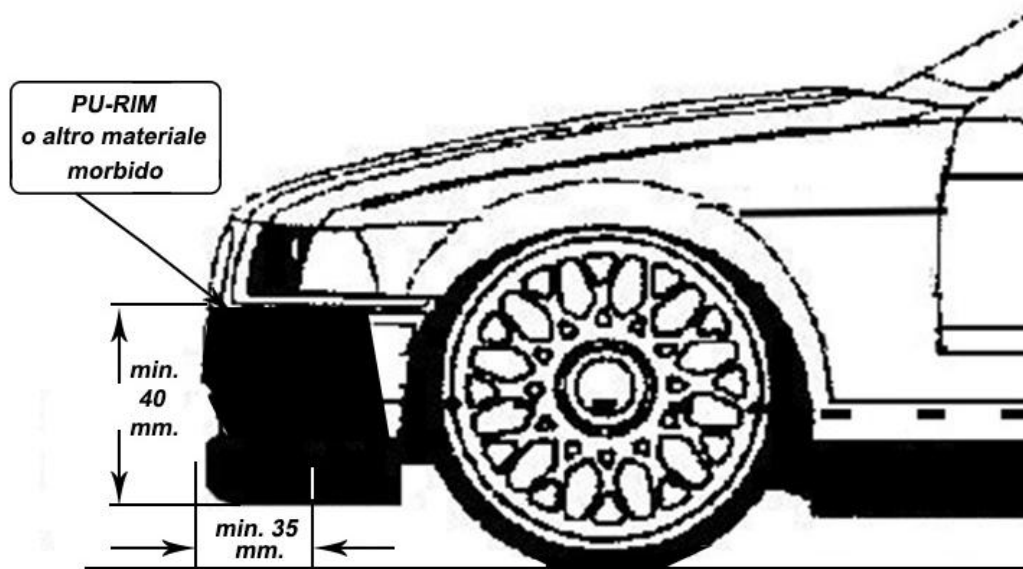


Figura 21 :Dimensioni generali del paraurti di una 1/5 TC

9.2 ALIMENTAZIONE / ENERGIA

9.2.1 CARBURANTE

Il solo carburante ammesso è benzina, da acquistare ai distributori di benzina limitrofi all'impianto dove si svolge la gara. Carburanti quali "Avgas", miscele speciali "Racing Fuel" e simili sono assolutamente proibiti. L'unico additivo permesso in soluzione è l'olio lubrificante, che deve essere del tipo prodotto in serie per motori a due tempi.

Contenitori sigillati di tale olio e benzina possono essere richiesti per le verifiche.

- 9.2.2 Se un Organizzatore è in grado di fornire la benzina in pista, tutti i Concorrenti devono impiegare quella benzina. Il prezzo della benzina eventualmente fornita dall'Organizzazione non deve superare del 5% quello della benzina acquistabile presso i distributori stradali.
- 9.2.3 Controlli del carburante possono essere fatti, in modo casuale, durante la gara.
- 9.2.4 Se ad un controllo il carburante viene riscontrato di tipo non permesso il Pilota verrà immediatamente squalificato dalla gara e deferito alla Commissione Disciplinare dell'ACI SPORT RC.
- 9.2.5 In caso che la irregolarità venga rilevata durante una gara ACI SPORT RC al Pilota gli viene ritirata la Licenza di Concorrente/Conducente (Pilota) per un periodo pari a dieci anni.
- 9.2.6 Un tester per il controllo della benzina deve essere disponibile durante la manifestazione per il controllo del carburante da parte dei Concorrenti.
- 9.2.7 Ogni reclamo circa il carburante deve essere presentato in forma scritta ed accompagnato da un deposito cauzionale pari a € 500,00.
- 9.2.8 **Distributori benzina autorizzati:** alla chiusura delle iscrizioni il Responsabile Nazionale di settore comunicherà i distributori di benzina, limitrofi alla pista, dove rifornirsi per poter eseguire, durante la gara, controlli a campione.

9.3 PROPULSIONE

9.3.1 MOTORE

Il motore deve essere di tipo a pistone alternativo monocilindrico, con avviamento a strappo, a due od a quattro, tempi con cilindrata massima di ventitre cm³. I motori possono essere muniti di roto-start e/o pull-start. In tutte le fasi di gara (Prove Controllate, Qualifiche e Fasi Finali), sia sul tracciato e sotto il palco guida, è obbligatorio usare solo il sistema di accensione pull-start.

9.3.2 Non sono permesse alimentazioni forzate, quali l'uso di un turbocompressore, nè l'iniezione, nè motori di tipo Wankel o con distribuzione a valvola rotante.

9.3.3 **Anticipo accensione:** deve essere fisso (bloccato); sono permesse variazioni di anticipo non in movimento ma effettuate solo manualmente. Tutte le accensioni devono essere fissate meccanicamente al carter del motore. Il volano può avere solo uno paio di poli magnetici (Nord e Sud) vedi figura 22. Ci possono essere solo un massimo di due bobine (o un singolo combinato LT e HT: bobina con il tipo di accensione standard; oppure due bobine LT per i sistemi di accensione esterni) che lavorano con il volano / rotore, (**vedi Figura 22 sottostante**)

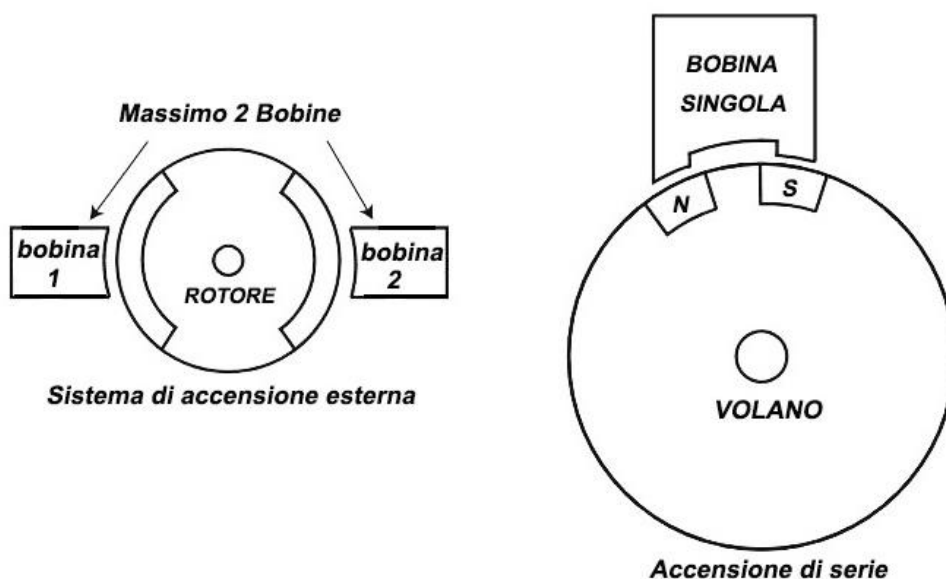


Figura 22 : Tipi di accensione motore 1/5 TC

- 9.3.4 Non sono permessi apparati d'accensione alimentati da batterie (spinterogeni od accensioni elettroniche), ma solamente accensioni di tipo a magnete (volano o calamita rotante).
- 9.3.5 Sono permessi solamente condotti di travaso aperti. Le pareti laterali dei condotti devono essere parallele.
- 9.3.6 **Cilindro motore:** il blocco termico, cioè il cilindro, deve essere in un solo pezzo. Non sono permesse camicie separate, annegate nella fusione o sfilabili.
- 9.3.7 Il numero massimo delle luci è limitato a quattro (4).
- 9.3.8 Il motore deve essere raffreddato ad aria. L'aria deve provenire direttamente dal volano. Il volano motore deve essere accuratamente protetto da un cover (di materiale plastico o metallico) in modo tale che si eviti il contatto diretto delle alette con gli indumenti e con le dita della mano. Durante l'intera manifestazione il Direttore di Gara ha la facoltà di far sostituire il cover del volano qualora questo ultimo non rispetti i requisiti di sicurezza
- 9.3.9 L'albero motore deve essere del tipo scomponibile. Non sono ammessi alberi motore a sbalzo.
- 9.3.10 Il carburatore deve essere dotato di un filtro aria.
- 9.3.11 Il diametro interno, massimo, del Venturi del carburatore non può superare i 13 (tredici) mm..
- 9.3.12 **a) Punzonatura Motori:** ogni Pilota può usare, in regime di "gara asciutta", un massimo di 2 motori per manifestazione (senza incorrere in penalizzazioni). Il primo motore da asciutto deve essere punzonato prima della partenza

della prima manche di qualifica. Mentre il secondo, qualora si decida di usarlo, lo si deve punzonare prima della partenza della propria fase di gara (qualifiche o fasi finali);

b) In caso di gara bagnata sarà possibile usare un terzo motore senza incorrere in penalizzazioni;

c) In regime di "gara asciutta" la punzonatura di un terzo motore comporta la retrocessione di un recuperatore. Esempio: al termine delle manche di qualifica si è realizzati il nono tempo, in questo caso il Pilota non occuperà la quinta posizione in Semifinale A ma viene retrocesso in undicesima posizione del Quarto di Finale A. Così come dai Quarti si retrocede agli Ottavi, e così via;

d) Se la punzonatura del terzo motore avviene durante le fasi finali il Pilota, qualora acceda alla fase finale successiva, viene retrocesso in undicesima posizione della fase finale seguente;

e) Il motore rotto viene tenuto dal Direttore Gara fino al termine della manifestazione. In entrambi i casi i motori devono essere punzonati prima della partenza della propria fase di gara.

9.3.13 Un failsafe Meccanico deve essere montato sul carburatore così da portarlo in posizione di chiusa in caso di

9.3.14 **COMPLESSO DI SCARICO / RIDUZIONE DEL RUMORE :**

Il massimo livello del rumore emesso non può superare gli 81 dBA con lo strumento posizionato a 10 metri dal modello e ad 1 metro di altezza dal piano della pista.

9.3.15 Il Direttore di Gara può decidere di effettuare la misurazione in altro modo, purchè il risultato finale sia lo stesso.

9.3.16 Se un modello emette una rumorosità media inferiore od uguale ad 83 dBA per più di dieci giri consecutivi il Concorrente sarà avvisato dal Direttore di Gara al fine di sistemare l'impianto di scarico. Mentre, se durante una qualsivoglia sessione di gara (qualifica o fasi finali) il complesso di scarico del modello dovesse superare di oltre +3 dBA la soglia del valore massimo spetta al Direttore di Gara decidere il tipo di sanzione da applicare decidendo altresì se il modello può continuare a gareggiare.

9.3.17 Il motore deve essere munito di un air-box al carburatore per ridurre la rumorosità dell'aspirazione.

9.3.18 La marmitta di scarico deve essere almeno del tipo a 3 camere. Nel caso in cui venga utilizzata una marmitta a 2 camere è permesso aggiungere una seconda marmitta in serie, il cui disegno è libero, in modo da far rientrare la rumorosità dello scarico nei limiti previsti di 81 dBA (+ 2 dBA di tolleranza).

9.3.19 I complessi di scarico, sia a tre camere che a due + una, dovranno essere realizzati in modo che ogni camera sia effettivamente attraversata dai gas di scarico e che questi compiano al loro interno una doppia variazione di direzione per ottenere la massima riduzione possibile dell'intensità sonora.

9.3.20 Il diametro interno massimo del terminale di scarico non può essere superiore ai 13,00 mm..

9.3.21 Non sono permessi nè lo scarico aperto nè scappamenti a tubo libero.

9.3.22 Tutto il complesso di scarico deve rimanere all'interno della carrozzeria con l'eccezione del terminale di scarico che può sporgere non più di 10 mm + 10% di tolleranza.

9.3.23 Nella carrozzeria, nel punto di fuoriuscita del terminale di scarico, può essere praticato un foro con diametro al massimo 20 mm. più grande del diametro del terminale di scarico.

9.4 **TRASMISSIONE / FRENI**

9.4.1 E' permessa solo la trasmissione posteriore (2WD rear-wheel drive).

9.4.2 Non è permesso l'uso di una trasmissione a rapporto variabile.

9.4.3 L'automodello deve essere munito di una frizione e di freno che sia in grado di mantenerlo fermo anche col motore in moto.

9.5 **RUOTE, GOMME**

9.5.1 **GOMME :**

a) Diametro esterno del disco max 107,00 mm;

b) Disco + Gomma diametro max 136,00 mm;

c) Disco + Gomma larghezza – anteriore max 75,00 mm;

d) Disco + Gomma larghezza – posteriore max 80,00 mm.

9.5.2 Le gomme devono essere nere e di tipo semi-pneumatico.

9.5.3 Il disegno del profilo delle gomme è libero.

9.5.4 Non sono permesse gomme in spugna.

9.5.5 Non è permesso, per migliorare l'aderenza, trattare chimicamente od aggiungere additivi alle gomme all'interno dell'impianto.

9.6 **PARTI ELETTRICHE / ELETTRONICA**

9.6.1 La posizione dell'interruttore che interrompe l'accensione va posizionata sulla carrozzeria e segnalata da una "E" (alta 20 mm.), in un cerchio rosso, **vedi figura 23 sottostante a questo articolo.**



Figura 23 : Adesivo segnalazione interruttore

9.6.2 Nessun altro sistema elettronico od idraulico è permesso ad eccezione di un failsafe elettronico tarato in modo da fermare il modello in caso di perdita del segnale ed un sistema di frenatura idraulico.

9.6.3 Nessuna altra funzione ad eccezione dello sterzo e dell'acceleratore / freno può essere gestita via radio dal Pilota.

9.6.4 Vietato l'utilizzo del giroscopio come da Regolamento EFRA.

9.7 **CATEGORIE DI PILOTI**

9.7.1 Le categorie di Piloti Licenziati ACI Sport RC sono : "A", "B" e "C".

L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà stabilita ad ogni inizio di anno sportiva dall'ACI

Sport RC e sarà visibile nel sito web ACI SPORT. Chi è inserito nella Ranking "A" EFRA della specialità Pista 1/8 e specialità Pista 1/10 è automaticamente Pilota "A", si può richiedere ad ogni inizio di stagione sportiva di essere inseriti in tale categoria di Pilota con una richiesta scritta all'ACI SPORT RC.

- 9.7.2 L'ACI Sport RC, si riserva il diritto d'inserire nella categoria "A" i Piloti che riterrà opportuno purchè negli anni abbiano ottenuto risultati importanti a livello nazionale e internazionale, anche se hanno interrotto l'attività sportiva per più di tre anni.
- 9.7.3 Potranno iscriversi nella categoria "A" tutti i Piloti che ne faranno richiesta scritta all'ACI SPORT RC ed otterranno il nulla osta. Mentre il Pilota "B" o "C" che decide di riprendere la carriera sportiva dopo tre anni di inattività ripartirà dalla categoria a cui apparteneva nel periodo in cui ha interrotto oppure, per decisione della Commissione Sportiva dell'ACI RC, ripartirà dalla categoria inferiore.
- 9.7.4 La scelta di appartenenza alla categoria "A" o "B" va fatta dallo stesso Pilota al momento del tesseramento. L'ACI Sport RC si riserva il diritto di approvare la scelta o rifiutarla qualora risultasse in evidente contrasto con gli effettivi valori sportivi espressi dal Pilota stesso. L'appartenenza ad una determinata categoria di Pilota verrà normalizzata e comunicata ad ogni inizio di stagione sportiva dall'ACI Sport RC.
- 9.7.5 I Piloti della categoria "C" non hanno l'obbligo di utilizzare materiale "omologato EFRA" in ogni caso i modelli dovranno rispettare le caratteristiche tecniche come da regolamento.
- 9.7.6 Il Pilota che nel Campionato Regionale gareggia in una determinata categoria (A, B o C) deve gareggiare nella medesima categoria anche a livello di Campionato italiano. I Piloti "A" potranno partecipare al Campionato regionale iscrivendosi nella categoria "B" e verranno stilate due classifiche avulse in base alla licenza di Pilota.
- 9.7.7 Qualora un Concorrente gareggi nella categoria superiore (o inferiore), perde il punteggio acquisito nella categoria inferiore (superiore).
- 9.7.8 **RANKING LIST ACI SPORT RC** : a partire la 1° gennaio 2019 viene istituita la Ranking List per ognuna delle categoria di Pilota.
- 9.7.9 **Promozione a categoria superiore**: a partire dal 1° Gennaio di ogni anno, accedono obbligatoriamente alla Categoria "A", i primi tre Classificati del Campionato Italiano della categoria "B" (ex F1) dell'anno precedente, più eventuali Piloti per autodeterminazione, accede alla Categoria "B" obbligatoriamente, solo il primo Classificato nel Campionato Italiano della categoria C (ex F2), più eventuali Piloti per autodeterminazione.
- 9.7.10 **Retrocessione**: I Piloti che hanno partecipato alle gare nelle categorie "A" o "B" non potranno retrocedere alla relativa categoria inferiore

9.8 GARA NAZIONALE

- 9.8.1 L'Automobile Club d'Italia è titolare delle assegnazioni dei Titoli di Campionato Italiano, Coppa d'Italia, Coppa Italia di Zona, Trofeo Nazionale, Coppa Internazionale d'Italia.
- 9.8.2 Il Programma di Gara verrà pubblicato alla chiusura delle iscrizioni e redatto in base al numero dei Piloti iscritti alla manifestazione;
La partenza delle batterie di qualificazione viene effettuata con il sistema "Flying Start". Il tracciato verrà aperto tre minuti prima del "via". Con sistema sonoro verranno annunciati i seguenti tempi: "2 minuti alla partenza", "1 minuto al a partenza", "30 secondi alla partenza", "10 secondi al a partenza". L'annuncio " via al tempo" indicherà che la batteria di qualificazione è partita.
Durata delle fasi
a) Prove libere : massimo 180 minuti;
b) Qualifiche : 10 minuti (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro);
c) Sub Finali :massimo 20 minuti a partire dai 32°esimi di finale (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro);
d) Semifinale e Finale : 30 minuti (più l'ultimo giro ed il tempo dell'ultimo giro).
- 9.8.3. Viene utilizzata la griglia di partenza stile "EFRA".
- 9.8.4 Non ci sono finalisti diretti nelle tre categorie ("A", "B" e "C")
- 9.8.5 I primi 14 classificati sono ammessi alle fasi finali. Si veda l'esempio esplicativo della **Tabella 6 posta in fondo al presente Capitolo 9**.
- 9.8.6 I primi 3 Piloti di ciascuna sub-finale passano alla fase finale successiva.
- 9.8.7 **Per la categoria "A"** : i primi 5 Piloti di ciascuna Semifinale passano alla Finale considerando entrambe le due Semifinali (A e B). Si veda a corredo la **Tabella 6 posta in fondo al presente paragrafo 9**.
- 9.8.8 **Per la categoria "B" e "C"** : i primi 5 (cinque) Piloti di ciascuna Semifinale passano al a Finale considerando entrambe le due Semifinali (A e B).. Vedi **Tabella 6 posta in fondo al presente paragrafo 9**.
- 9.8.9 Non è permesso girare con il modello in aree che non siano la pista o la pista di scorrimento dei boxes (pit lane).
- 9.8.10 **Rifornimento**:non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara e zero giri.
- 9.8.11 In caso di incidente verrà esposta una bandiera GIALLA (alla bandiera gialla può essere aggiunta una segnalazione acustica) o i Piloti verranno avvisati con una comunicazione verbale eseguita dal Direttore di Gara.
- 9.8.12 Per tutto il tempo di esposizione della "bandiera Gialla" non è possibile effettuare sorpassi ed i modelli devono essere rallentati in modo da permetterne l'immediato arresto. Il mancato rispetto di detta norma comporterà la perdita di un giro ed una ammonizione con diffida.
- 9.8.13 La gara potrà riprendere dopo l'esposizione della bandiera VERDE e l'annuncio ufficiale di "pista libera".
- 9.8.14 Le bandiere dovranno essere esposte in modo tale che siano chiaramente visibili a tutti i Piloti oppure, tutte le segnalazioni acustiche devono essere chiaramente udibili dai Piloti e Meccanici.
- 9.8.15 Non sono previsti raccoglitori durante le qualifiche ed in tutte le fasi finali, compresa la Finale.
- 9.8.16 **a)** Il Meccanico è autorizzato ad entrare in pista per recuperare il modello del suo Pilota durante ogni fase di gara (Prove Controllate, Qualificazioni e Fasi Finali);
b) Il Meccanico può riavviare consecutivamente il motore in pista (solo con sistema pul -start) per un massimo di tre volte, ma non effettuare riparazioni in loco;
c) E' vietato riavviare sul tracciato di gara e sotto il palco guida il motore utilizzando il sistema rotostart;

d) Durante l'intervento, in pista, il Meccanico deve prestare molta attenzione a non disturbare, con la sua presenza, gli altri modelli in gara;

e) Il Meccanico, durante tutte le fasi di gara (Prove Controllate, Qualificazioni e Fasi Finali), deve indossare un giubbino catarifrangente per essere meglio individuato dai Piloti mentre transita in pista.

9.8.17 Meccanici che entrassero in pista per recuperare il modello, da zone esterne alla corsia dei boxes penalizzano il modello recuperato. La penalizzazione può essere applicata in forma di uno "stop and go" o di perdita di un giro, il Direttore di Gara informerà il Pilota sul tipo di penalità comminata.

9.8.18 Il modello viene (per assurdo) recuperato da uno spettatore, per evitare una penalizzazione, dovrà rimanere fermo sino a quando non sarà stato toccato dal Meccanico del modello recuperato.

9.8.19 La durata di uno "stop and go" potrà essere decisa, di volta in volta, dal Direttore di Gara e comunicata ai Piloti durante il briefing prima del 'inizio della prima manche di qualificazione.

Non è permesso cambiare la durata dello "stop and go" durante la gara.

9.8.20 Tre penalizzazioni di "stop and go" comportano per il Pilota l'automatica squalifica (Bandiera NERA).

9.8.21 NUMERO DI PILOTI

a) Qualifiche : 10 – 15 Piloti se la pista e le strutture lo permettono;

b) Sub-finali : massimo 11 Piloti;

c) Semifinali e Finali : massimo 10 Piloti;

Le procedure di gara devono essere riportate nella locandina, nel materiale pubblicitario e nell'invito.

9.8.22 PROCEDURE DI PARTENZA

a) Vedere le Norme di Gara: **Capitolo 3 paragrafo 3.15**, ad eccezione che, nella Semifinale e Finale, a tre minuti dal VIA viene consigliato dal Direttore Gara di eseguire il rifornimento del modello. Mentre, a due minuti dal via viene chiuso l'ingresso della corsia dei box. Infine, ad uno minuto dal VIA, viene chiusa l'uscita della corsia dei box;

b) Tutte le auto che non riescono ad allinearsi in griglia entro i sessanta secondi, partiranno dalla pit-line in coda ai modelli regolarmente schierati e partiti;

c) Il mancato rispetto della lettera "**b**" viene considerato come partenza irregolare;

d) Prima della partenza della Finale, per ciascuna categoria, verrà eseguita la foto e la presentazione al pubblico dei Piloti finalisti da parte del Direttore di Gara. Durante la chiamata, il Pilota, dovrà salire sul palco e scegliersi il posto di maggiore preferenza per la sua guida. Successivamente, i Meccanici (o Meccanico) ad esso associati, dovranno occupare, ove possibile, la casella della corsia dei box di rifornimento corrispondente e situata sotto al Pilota. (vedi Figura 6 presente capitolo)

9.8.23 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere in Finale, verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche contemporaneamente tutti insieme al termine delle due semifinali.

9.8.24 Il Concorrente che rinuncia e/o non si presenta a disputare una qualsiasi fase finale, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.

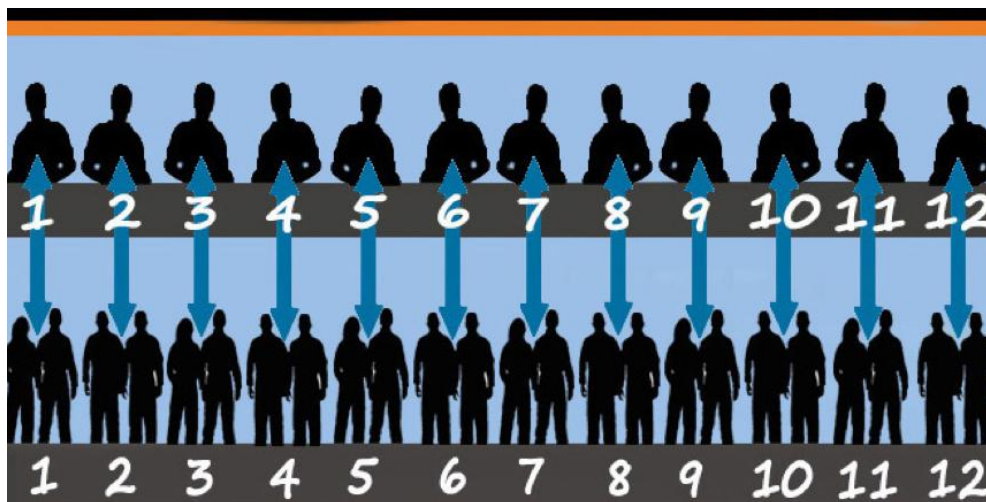


Figura 6 : Disposizione corretta dei Piloti e Meccanici

9.8.25 ISPEZIONI VERIFICHE TECNICHE

Prima di ogni manifestazione ufficiale, il modello deve essere sottoposto ad una serie di verifiche tecniche che comprendono:

a) un esame delle condizioni meccaniche del modello;

b) la verifica dell'omologazione della carrozzeria: solo per le categoria "A" e "B";

c) le dimensioni;

d) il peso;

e) punzonature (serbatoio, motori, telaio e spoiler posteriore) e gomme nella categoria "B";

f) l'apparecchiatura radio.

Al termine delle qualifiche e fasi finali verranno eseguiti i controlli prescritti nel al **Capitolo 3 paragrafo 3.11.10**;

Un modello che non abbia superato l'ispezione non può essere ammesso a gareggiare

9.8.26 In ogni caso il Pilota e solo lui è responsabile del fatto che il modello sia conforme alle norme previste dal Regolamento vigente al momento della presentazione e per tutta la durata della gara.

- 9.8.27 Se un modello viene riscontrato non corrispondente al Regolamento Tecnico vigente durante le qualifiche, le semifinali o la Finale, i risultati ottenuti vengono cancellati ed il modello sarà trattenuto per ispezione tecnica sino a quando i risultati saranno nuovamente pubblicati e sarà scaduto il termine previsto per la presentazione dei reclami.
- 9.8.28 **Prove Libere Cronometrate 1/5** : per la composizione delle batterie di qualifica definitive, nelle Prove di Campionato Italiano, verranno svolte, un minimo di uno ed un massimo di due sessioni di Prove Libere Cronometrate per categoria.
La durata di ciascuna batteria, e per ogni categoria, è di cinque minuti. La classifica, riguardante ciascuna categoria, verrà eseguita prendendo i tre migliori giri consecutivi realizzati da ciascun Pilota in una delle due ((o una) manche delle Prove Cronometrate.
Tuttavia, si rende noto che se il numero dei Concorrenti in una categoria è superiore od uguale alle undici unità si svolgeranno le suddette Prove Libere Cronometrate, altrimenti, salvo diversa decisione tecnica organizzativa del Direttore di Gara ed in virtù delle dimensioni del tracciato, la composizione delle batterie definitive verrà redatta avvalendosi della Classifica provvisoria a Punti relativa alla Prova di italiano passata (riferita all'anno in corso) o dell'anno precedente se ci si riferisce alla 1^a Prova di Campionato Italiano in corso
- 9.9 GARE DI COPPA ITALIA DI ZONA**
- 9.9.1 L'iscrizione alle 4 Prove della Coppa Italia di Zona così come le gare non titolate, va eseguita entro e non oltre le ore 23:59 del 5° giorno antecedente l'inizio della gara all'Organizzatore come da Appendice 9 RSN ACI. La quota di iscrizione per singola gara è fissata in € 25,00
- 9.9.2 Ogni batteria dovrà disputare tre manche di qualificazione, la durata di ogni singola manche dovrà essere di dieci minuti, l'inizio di norma deve essere alle ore 9:30.
- 9.9.3 Al termine delle manche di qualifica, in base al miglior risultato ottenuto in una qualsiasi manche, si stilerà la classifica finale relativa a questa fase.
- 9.9.4 **Numero dei Piloti:** come indicato in questo Capitolo al punto 9.8.21.
- 9.9.5 Le fasi finali di gara "A" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, ecc.), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni dispari. Le fasi finali di gara "B" (quarto, ottavo, sedicesimo, trentaduesimo, ecc.), dovranno essere composte a scalare dai primi 7 (o 10) Concorrenti classificatisi, dopo le prove di qualificazione, nelle posizioni pari.
- 9.9.6 Accedono, esclusa la fase di Semifinale, alla fase successiva i Concorrenti che si classificano, al termine della specifica fase di gara, ai primi 3 posti e andranno ad occupare le posizioni 8-9 e 10 della fase finale successiva ("A" o "B").
Vedi **Tabella 6 al termine del presente Capitolo 9**
- 9.9.7 Dalle semifinali accedono alla Finale i primi cinque classificati delle semifinali "A" e "B". Vedi **Tabella 6 di questo Capitolo**
- 9.9.8 Gli automodelli dei Piloti, che acquisiranno il diritto di accedere in finale, verranno riconsegnati dagli incaricati delle verifiche tecniche contemporaneamente tutti insieme al termine delle due semifinali.
- 9.9.9 Il Concorrente che rinuncia o non si presenta a disputare una fase finali, non potrà essere sostituito da altro Concorrente.
- 9.9.10 La durata della Semifinale e Finale, per tutte le categorie, devono essere di trenta minuti massimo, le rimanenti fasi finali devono essere di venti minuti massimo.
- 9.9.11 **Rifornimento:** non è permesso, in tutte le fasi di gara, effettuare il rifornimento. Il non rispetto di questa norma comporta la squalifica dalla fase di gara e la retrocessione all'ultimo posto della specifica fase di gara, con zero giri.
- 9.9.12 La classifica finale della gara sarà stilata in base alle classifiche delle varie fasi finali disputate.
- 9.9.13 Dovranno essere svolte sempre le fasi di gara "A" e "B" distinte anche nel caso in cui i Concorrenti totali per le due fasi sono meno di dieci.
- 9.9.14 Nelle prove di Coppa Italia di Zona dove partecipano dei Piloti "A", nel caso in cui il numero non raggiunga il numero minimo dei tre Concorrenti, questi gareggeranno nella categoria Piloti "B", però la classifica a punti della categoria "B" verrà depurata dalla classifica dei Piloti Categoria "A".
- 9.9.15 **Verifiche Tecniche:** vedi l'articolo 9.8.25 di questo paragrafo
- 9.10 RECLAMO**
- 9.10.1 Solo i Concorrenti partecipanti alla gara possono presentare reclami e deve essere presentato al Direttore di Gara, o al Direttore di Gara aggiunto, oppure in loro assenza, anche momentanea, al Presidente del Collegio o al Giudice Unico
- 9.10.2 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 del a prova) che dimostri l'inesattezza del risultato emesso dalla Direzione Gara;
d) altri Concorrenti (per atti antisportivi o contrastanti con quanto previsto dal R. S. N. ACI 2018).
- 9.10.3 I reclami vanno presentati per scritto al Direttore di Gara entro 8 minuti dalla pubblicazione dei risultati cronologici della fase di gara contro il quale si reclama e con una valida motivazione.
Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico, nel caso sia trascorso il termine per proporre reclamo, possono rimettere in termini il concorrente decaduto per le ipotesi di caso fortuito, forza maggiore, ritardo incolpevole. Detta decisione deve essere affissa nell'albo di gara e da quel momento decorrere il nuovo termine per proporre il reclamo.
Decorsi tali termini, i medesimi atti o fatti non possono costituire causa di azione innanzi alla giustizia federale se non per atto di deferimento del Procuratore federale.
- 9.10.4 Deve, a pena di irricevibilità, essere versato il deposito di € 80,00 fissata dalla Federazione sia per proporre il reclamo che per le spese delle eventuali verifiche tecniche.

Il reclamo del concorrente deve essere proposto per iscritto e firmato e deve contenere, a pena di irricevibilità, i seguenti elementi:

- gli elementi identificativi del ricorrente e degli eventuali soggetti nei cui confronti il ricorso è proposto o comunque controinteressati;
- l'esposizione dei fatti;
- l'indicazione dell'oggetto della domanda e dei provvedimenti richiesti;
- l'indicazione dei motivi specifici su cui si fonda;
- l'indicazione dei mezzi di prova di cui il ricorrente intende valersi;
- la prova dell'avvenuto pagamento del contributo spese fissato dalla Giunta Sportiva per l'accesso ai servizi di giustizia.
- l'indicazione del domicilio del reclamante presso il quale deve essere indirizzata ogni comunicazione o notifica, anche nell'eventuale fase di appello presso il TNA.

Quando il concorrente è una persona giuridica è legittimato a proporre reclamo e preavviso di appello anche il conduttore che lo rappresenta durante tutta la manifestazione.

Per lo svolgimento dell'istruttoria il Collegio dei Commissari Sportivi (sempre in forma collegiale) o il Giudice Unico, agiranno nell'ambito e nel rispetto dei principi di massima celerità e piena concentrazione in un'unica sessione, utilizzando, per quanto compatibile con i principi sopraindicati, il procedimento innanzi agli Organi di Giustizia federali.

E' facoltà del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico, per il caso di verifiche tecniche che comportino smontaggio e rimontaggio di pezzi di altri concorrenti, stabilire a carico del reclamante un deposito a copertura di dette spese che verrà liquidata, a favore del concorrente sottoposto a verifica, nel il caso di rigetto del reclamo.

Nello svolgimento delle loro funzioni, il Collegio dei Commissari Sportivi ed il Giudice Unico non devono rispondere ad altri se non al Presidente della Federazione.

DECISIONI

Il Collegio dei Commissari Sportivi decide, sui reclami del concorrente o sull'esito di provvedimento d'ufficio, collegialmente a maggioranza di voti dei presenti, fatto salvo il caso in cui sia stato nominato un Giudice Unico.

Nei casi in cui il Collegio, per l'impedimento assoluto di uno dei commissari, sia chiamato a giudicare in numero pari, prevale il voto del Presidente (o di chi è delegato a tale funzione in caso di impedimento del presidente stesso) il cui giudizio è comunque vincolante in caso di disaccordo sull'interpretazione ed applicazione dei regolamenti. Nessuna decisione può essere presa da un solo Commissario.

Le decisioni che rientrano nelle facoltà del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico devono essere prese sul posto, per iscritto e contenere:

- l'indicazione delle parte reclamante e reclamata con i relativi numeri e categoria di licenza sportiva;
- il riassunto dei fatti e motivi di reclamo;
- l'indicazione delle norme che si assumo violate;
- una compiuta motivazione delle ragioni per cui si è arrivati alla decisione di accoglimento o rigetto del reclamo.

In caso di decisione di natura tecnica, alle decisioni devono essere allegati i verbali dei Commissari Tecnici.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico possono utilizzare, a supporto delle decisioni, tutti i sistemi video o elettronici presenti sul posto.

Il Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico devono curare che le sue decisioni siano portate tempestivamente a conoscenza degli interessati, con il mezzo più idoneo.

In caso di assenza dell'interessato, o di rifiuto di ricevere o ascoltare la decisione del Collegio dei Commissari Sportivi o il Giudice Unico, ha sempre valore di notifica la comunicazione effettuata mediante pubblicazione della decisione nell'albo ufficiale di gara.

Le decisioni del Collegio dei Commissari Sportivi o del Giudice Unico sono immediatamente esecutive se non sono appellate oppure se riguardano, anche in caso di appello, questioni relative alla sicurezza o alla ammissibilità delle vetture o all'irregolarità delle iscrizioni.

9.10.5 I reclami saranno esaminati immediatamente e comunque prima che inizi la prova successiva della fase di qualificazione o fase finale (A o B) alla quale il reclamo è riferito.

9.10.6 Se il reclamo non è accolto o se viene ritirato dopo essere stato presentato, il deposito cauzionale versato per la sua presentazione deve essere incamerato. Se è accolto parzialmente, il deposito deve essere restituito in parte. Se è accolto, il deposito deve essere restituito per intero.

Il deposito cauzionale versato per la presentazione del reclamo, se incamerato, è di pertinenza dell'ACI.

Se il reclamo viene accolto ma viene impugnato dal reclamato, il deposito cauzionale viene congelato fino a che la decisione sul reclamo non diventi definitiva.

Le spese di verifica sono a carico del reclamante se il reclamo non viene accolto e a carico del reclamato in caso contrario.

9.10.7 Per quanto non contemplato nel presente Capitolo 3.20 (RECLAMO), verrà applicato l'rsn_10ago2018 Capitolo XVIII.

NORME DISCIPLINARI VEDI REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE R.S.N ACI 2019

9.11 TRACCIATO

9.11.1 La superficie della pista deve essere in asfalto senza saldature in risalto od accentuata ruvidità, con giunzioni opportunamente levigate.

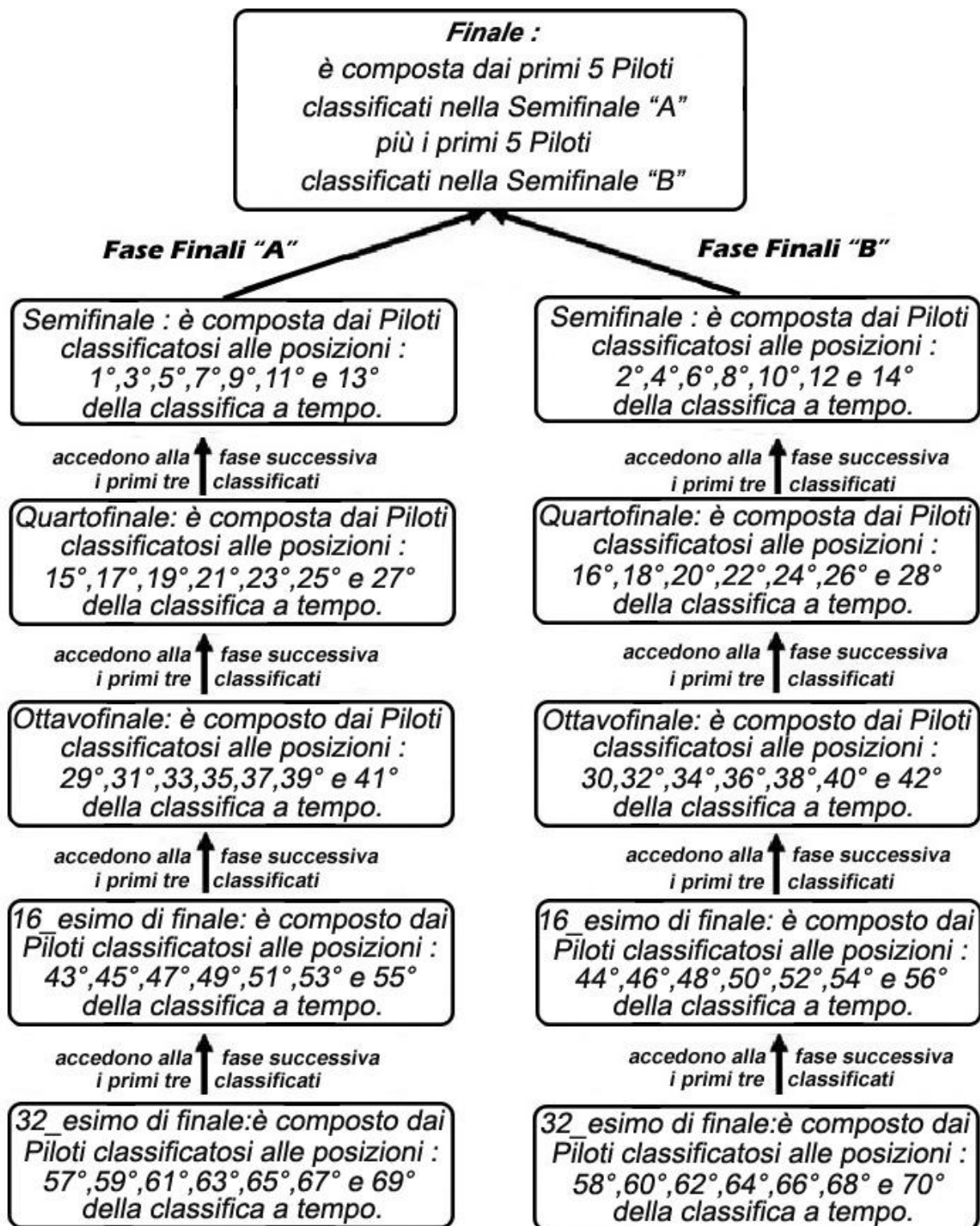
9.11.2 La larghezza della pista, all'interno delle strisce di demarcazione, deve variare da un minimo di quattro metri ad un massimo di sei metri e mezzo.

9.11.3 Le strisce di demarcazione (bianche o gialle) devono avere una larghezza di 8 – 10 cm e poste

all'interno dell'asfalto di almeno 20 cm..

- 9.11.4 La sua lunghezza non può essere inferiore ai 200 metri.
La lunghezza consigliata varia fra i 240 metri ed i 360 metri.
- 9.11.5 Il punto più lontano della pista, dal centro del palco di Pilotaggio, non deve distare più di 60 mt..
- 9.11.6 Non possono esserci ostacoli che riducano la visibilità della pista da qualsiasi punto del palco di Pilotaggio.
- 9.11.7 Una linea tratteggiata può essere realizzata al centro del rettilineo per aumentarne la visibilità. Nessuna altra linea oltre a quelle di demarcazione può essere tracciata sulle curve.
- 9.11.8 La zona dei boxes deve essere chiaramente separata dalla corsia di scorrimento e dalla pista principale ed essere il più vicino possibile al palco di Pilotaggio.
- 9.11.9 L'ingresso e l'uscita dai boxes (pit lane) devono essere posizionate in una parte lenta del tracciato.
- 9.11.10 La pista deve avere curve a destra ed a sinistra ed un rettilineo di lunghezza non inferiore ai 45 mt.
- 9.11.11 Solide barriere esterne di protezione devono garantire l'arresto degli automodelli che, per errore o perdita di controllo, dovessero uscire di traiettoria verso l'esterno. Scopo primario delle barriere esterne deve essere quello di proteggere il pubblico e non gli automodelli.
- 9.11.12 Le barriere interne devono essere posizionate in modo tale da impedire il taglio delle curve e/o di poter raggiungere un'altra parte del tracciato.
- 9.11.13 Le barriere interne devono essere posizionate e dimensionate in modo da impedire che il modello possa volare oltre le barriere esterne e raggiungere la zona occupata dal pubblico.
- 9.11.14 I cordoli posizionati all'interno delle curve possono essere in cemento o in materiale equivalente, fissati solidamente al terreno e dimensionati in modo da escludere la possibilità che il modello possa decollare e superare le barriere che proteggono il pubblico.
- 9.11.15 Possono essere usati altri tipi di barriere interne come "coni o birilli" la cui altezza non deve superare i 5 cm..
- 9.11.16 Le barriere devono distare almeno 20 cm. dalle strisce di demarcazione della pista.
- 9.11.17 Il terreno adiacente esternamente alla pista e quello interno ad essa deve essere adeguatamente sistemato con un manto erboso e/o altro materiale compatto (esempio: calcestruzzo).
Lo scopo di questa bordatura, via di fuga, è quello di rallentare il modello che esce di pista e di facilitarne il suo rientro in modo da limitare il più possibile l'intervento dei Raccoglitori.
- 9.11.18 Dovrà essere assicurato un servizio recupero modelli nella misura di un Raccoglitore ogni 10 mt. di raggio d'azione.
- 9.11.19 I Raccoglitori vanno situati in postazioni numerate disposte in modo che non ostacolino la visuale della pista ai Piloti.
- 9.11.20 Qualora la postazione del Raccoglitore fosse situata in una posizione che potrebbe essere considerata pericolosa (rettilineo o curva veloce la postazione deve avere opportune protezioni (muretto, pneumatici, balle di paglia ecc.).
- 9.11.21 La linea di partenza va tracciata trasversalmente alla pista e possibilmente di fronte al box dei cronometristi.
- 9.11.22 Il primo box della linea di partenza deve essere posizionato a non meno di 10 mt. dalla prima curva.
- 9.11.23 La partenza tipo "Le Mans": 10 boxes dovranno essere tracciati e numerati sul bordo della pista con una angolazione, rispetto alla direzione di marcia, di 20/45 gradi e distanti tra loro minimo 5 mt. ad una distanza massima determinata a discrezione del Direttore di Gara.
- 9.11.24 **PROCEDURA PER RICHIESTA OMOLOGAZIONE E LIVELLO TIPO DI IMPIANTO :**
La richiesta di omologazione Impianto deve essere indirizzata all'ACI SPORT (eventualmente su modello predefinito) da parte del soggetto proprietario o gestore dell'impianto (o altro soggetto avente titolo) accompagnato dalla relativa tassa sportiva di omologazione. Nella richiesta, oltre all'esatta ubicazione dell'impianto, deve essere specificato se trattasi di nuovo impianto o di rinnovo di omologazione per decadenza dei termini. **VEDI PROCEDURA DESCRITTA ALL'APPENDICE 4 BIS DEL RSN 2019 CAPITOLO 5 (PROCEDURE OPERATIVE PER LA RICHIESTA DELL'OMOLOGAZIONE DELL'IMPIANTO, DOCUMENTAZIONE DA PRESENTARE) E SEGUENTI.**
Le classificazione degli IMPIANTI sarà la seguente e verrà determinata e comunicata entro 15 gg. dalla data di sopralluogo dell'Ispettore Impianti :
LICENZA "A" Gara Internazionale e Nazionale Titolata : verrà concessa agli Impianti che soddisfino in toto (tracciato, strutture e logistica) le prescrizioni di seguito indicate da capitolo 3.5.1 a 3.5.20;
LICENZA "B" Gara Nazionale Non Titolata, Coppa Italia di Zona : verrà concessa agli Impianti che non soddisfino in toto (tracciato, strutture e logistica) le prescrizioni indicate da capitolo 3.5.1 a capitolo 3.5.20.
- 9.12 PREMIAZIONI**
- 9.12.1 I vincitori di ogni tipo di gara iscritta a calendario ACI Sport, non hanno diritto legale ad alcun premio.
- 9.12.2 Sono tassativamente vietati premi in denaro, mentre, sono consentiti premi a carattere gastronomico o commerciale.
- 9.12.3 Nessun limite, invece, è previsto per premi d'onore quali trofei, targhe, coppe e medaglie, con l'obbligo, nelle gare Titolate Nazionali, Regionali di premiare i primi 10 Classificati **ed i primi tre tassativamente con COPPE**, dando però facoltà all'Organizzatore, ove il numero totale per Specialità e Categoria non raggiungesse i 30 Partecipanti, di premiare un Concorrente ogni tre.
- 9.12.4 In tutte le gare ACI Sport è assolutamente vietato abbinare lotterie e/o autorizzare scommesse imperniate sui risultati della gara.
- 9.12.5 Le premiazioni dei Concorrenti devono sempre avvenire immediatamente dopo l'ufficializzazione dei risultati.

Tabella 6 : Fasi Finali 1/5 TC



si continua con questo sistema la composizione delle fasi finali sino all'ultimo classificato delle qualifiche