



Automobile Club d'Italia

SPORT

ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2018

REGOLAMENTO DI SETTORE

FORMULA CHALLENGE

<p>NORME GENERALI</p>

CRONOLOGIA MODIFICHE:

ARTICOLO MODIFICATO	DATA DI APPLICAZIONE	DATA DI PUBBLICAZIONE
Art. 2 Definizione	Immediata	27.02.2017

Art. 1 - PREMESSA

Le presenti norme prescrivono le condizioni alle quali devono rispondere le competizioni di Formula Challenge ed alle quali deve uniformarsi il Regolamento Particolare di Gara, in cui sono specificate le caratteristiche generali e particolari delle gare.

Per quanto non espressamente richiamato nel presente Regolamento, si intende valida, in quanto applicabile, ogni altra disposizione del RSN e sue Appendici.

Art. 2 - DEFINIZIONE

Sono di “Formula Challenge” le competizioni ad inseguimento con due o più vetture che partono ed arrivano sullo stesso traguardo, ad intervalli prestabiliti, oppure su due traguardi. Nel corso delle gare si deve rispettare una velocità media non superiore agli 80 km/h.

La media è calcolata sulla somma del miglior tempo di ogni Gruppo ammesso alla gara, con esclusione dei Gruppi Energie Alternative, Autostoriche ed Attività di Base.

Per l’allestimento del tracciato gli Organizzatori hanno l’obbligo di attenersi strettamente a quanto stabilito dall’Ispettore del Percorso in sede di collaudo. In caso di non rispetto delle prescrizioni o di sfioramento della media consentita, l’Organizzatore ed il Direttore di Gara sono segnalati alla Procura Federale per l’adozione degli opportuni provvedimenti disciplinari. In aggiunta la Commissione Formula Challenge valuta la possibilità di togliere la titolazione attribuita o di rifiutare la richiesta di iscrizione a calendario della gara per l’anno successivo.

Se l’organizzatore sceglie di prevedere due traguardi diversi, questa scelta deve essere approvata in sede di collaudo del percorso.

Le competizioni possono essere classificate in

- Formula Challenge titolate
- Formula Challenge non titolate

Nell’ambito di questa disciplina, che non rientra nel contesto normativo della FIA, è stata istituita l’Attività Automobilistica di Base, per favorire la partecipazione alle gare del maggior numero possibile di piloti.

E’ previsto il rilascio di una licenza “Attività di base Abilità” e/o Passaporto Tecnico Light e le vetture devono rispondere a quanto stabilito dal Regolamento Attività di Base.

I Conduuttori in possesso di tale licenza e Passaporto partecipano a tutte le gare in calendario con classifica separata e trasparenti per i titoli ACI.

Per le specifiche delle varie specialità si rimanda ai successivi Regolamenti.

Art. 3. ISCRIZIONI DELLE GARE A CALENDARIO NAZIONALE

Ogni manifestazione nazionale di Formula Challenge deve essere preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale di ACI.

Gli organizzatori che intendono iscrivere una manifestazione nel Calendario Nazionale devono inoltrare la richiesta ad ACI con le modalità del RSN e con le eventuali ulteriori modalità che ACI stessa comunica mediante apposita circolare.

Le iscrizioni delle gare effettuate in ottemperanza alle convenzioni in essere ACI/Enti di Promozione Sportiva, vanno inserite nel calendario nazionale ACI nella tipologia di gare a cui si riferiscono.

La richiesta d’iscrizione deve pervenire ad ACI entro il termine stabilito anno per anno dalla stessa ACI, tramite il servizio informatizzato on line.

La richiesta di iscrizione a Calendario è accettata soltanto se sono stati rispettati tutti i requisiti richiesti per l’iscrizione, compreso il versamento delle tasse di competenza ACI.

Per l’iscrizione della gara a calendario nazionale e/o internazionale, e quindi per la prenotazione di una data, va versato il diritto base richiesto da ACI. La tassa base è pertanto un importo che dà diritto ad occupare una data in calendario e per tale motivo non viene risarcito in caso di non effettuazione della gara.

Art. 4 – ASSEGNAZIONE DEI TITOLI

Alle gare di Formula Challenge è assegnato il titolo di:

- Campionato Italiano
- Trofeo Nord e Trofeo Centro/Sud
- Trofeo Nazionale Under 25
- Trofeo Femminile
- Trofeo Scuderie

Condizione necessaria per ottenere l'assegnazione di qualsiasi titolo del settore Formula Challenge è che la manifestazione sia stata effettuata in precedenza.

Le candidature per i titoli devono pervenire all'ACI unitamente alla richiesta d'iscrizione a calendario per l'anno successivo.

Art. 5 – PERCORSI E PISTE

Le gare possono svolgersi su piste permanenti, autodromi, minimpianti, kartodromi, di velocità su terra, rally-cross e su circuiti allestiti all'occorrenza e approvati dall'ACI alla prima edizione e nelle successive edizioni, qualora non presentassero più le caratteristiche iniziali.

5.1 - Caratteristiche:

Lunghezza minima: m 700 per le piste che ospitano gare titolate
m 500 per le piste che ospitano gare non titolate

Lunghezza massima di un rettilineo: m 150

Larghezza massima: m 10

Larghezza minima: m 6 (riducibile a 5 se sul percorso vengono ammesse soltanto 2 vetture).

Pendenza massima: 7% in ogni punto del percorso.

Parco chiuso: all'esterno del percorso di gara.

Oltre alle barriere di protezione, le corsie devono essere delimitate, lungo i lati interno ed esterno, con una striscia di vernice bianca o gialla oppure con polvere di gesso.

5.2 – Capienza

Le prove valevoli per un titolo devono avere un percorso adatto a sei (6) vetture per manche e le aree di servizio sufficienti ad ospitare almeno 60 concorrenti.

5.3 – Ispezione preventiva dei percorsi e delle piste

La richiesta di approvazione deve pervenire alla Segreteria della Commissione di competenza almeno 45 giorni prima della data di effettuazione e completa di:

- 1 copia della planimetria in scala 1/500;
- relazione tecnica del tracciato e degli allestimenti di sicurezza previsti;
- 1 copia del Regolamento Particolare di Gara, debitamente firmato.

Il collaudo deve essere svolto da un Ispettore incaricato da ACI, alla presenza di:

- Direttore di gara;
- Rappresentante del Comitato Organizzatore;

L'organizzatore è sempre tenuto a prendere gli opportuni accordi con l'Ispettore incaricato ed è tenuto a pagare le spese oltre la tassa di sopralluogo, fissata in € 150,00, sia che il tracciato si sviluppi su impianti permanenti sia su circuiti allestiti all'occorrenza.

Dietro richiesta scritta dell'Organizzatore, con parere favorevole e menzionato nel verbale del sopralluogo di collaudo, possono essere autorizzate prove di qualifica e manche con 6 vetture.

Il fondo del percorso di gara può essere asfaltato, sterrato o misto.

La tipologia del percorso deve essere scelta in modo tale da prevedere una velocità media non superiore agli 80 Km/h e pertanto i circuiti che registrano velocità più alte possono perdere la validità e vengono, in ogni caso, sottoposti ad un nuovo sopralluogo di collaudo.

Nel caso in cui non si registra superamento di velocità e non siano sopraggiunti variazioni e/o danneggiamenti, il collaudo di un percorso ha validità 3 anni, con scadenza a dicembre del 3° anno. Per limitare la velocità media entro gli 80 km/h, in sede di collaudo sono previste postazioni di rallentamento costituite da barriere di birilli o pile di gomme.

L'abbattimento o lo spostamento di ogni birillo o di una pila di gomme comporta l'applicazione di una penalità di 10" da aggiungere al tempo impiegato nelle diverse fasi della gara. Un birillo o la pila di gomme si intende "spostata" quando la sua posizione originaria, segnata a terra con vernice o altro mezzo indelebile, deve essere ripristinata.

5.4 – Bandiere di segnalazione

Durante l'intera manifestazione sono usate le segnalazioni previste dall'Allegato H del Codice Sportivo Internazionale che i Conduuttori sono tenuti a osservare scrupolosamente:

a) Bandiera rossa: questa bandiera deve essere mostrata agitata unicamente su indicazione del Direttore di gara quando diventa necessario arrestare una sessione di prove o la gara. Tutti i piloti devono immediatamente fermarsi.

b) Bandiera gialla: è un segnale di pericolo e deve essere mostrata ai piloti in due modi, con i seguenti significati:

-- una sola bandiera agitata: ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione. E' presente un pericolo sul bordo o su una parte della pista;

-- due bandiere agitate: ridurre la velocità, non superare ed essere pronti a cambiare direzione o a fermarsi. Un pericolo ostruisce totalmente o parzialmente la pista.

c) Bandiera gialla con righe rosse: questa bandiera deve essere mostrata fissa ai conduuttori, per avvertirli del deterioramento dell'aderenza dovuto alla presenza sulla pista di olio o di acqua, nell'area in cui vengono esposte le bandiere.

d) Bandiera blu poco intenso: normalmente - deve essere agitata, per indicare ad un pilota che sta per essere sorpassato, quando viene esposta, il pilota interessato deve permettere alla vettura che lo segue, di passarlo alla prima occasione.

e) Bandiera bianca: questa bandiera - deve essere agitata. È utilizzata per indicare al pilota che sta per raggiungere un veicolo o un mezzo di soccorso che procede lentamente.

f) Bandiera verde: - deve essere utilizzata per indicare che la pista è libera e deve essere agitata alla postazione dei Commissari immediatamente dopo il verificarsi di un incidente che ha reso necessario l'impiego di una o più bandiere gialle.

5.5 – Servizio medico

Il servizio medico lungo il percorso di gara deve essere apprestato secondo quanto previsto nel RSN e riportato nel Piano di Emergenza Sanitaria che, unitamente alla Nomina del Medico di Gara, deve essere allegato al Regolamento Particolare di Gara.

I collegamenti, i mezzi di sicurezza presenti, i commissari di percorso e le ambulanze devono rimanere in loco a disposizione del Direttore di Gara. L'autorizzazione ad allontanarsi dalle postazioni loro assegnate viene data esclusivamente dal Direttore di Gara, solo allora gli stessi possono allontanarsi dai posti assegnati.

Art. 6 – VERIFICA TECNICA UNICA

La "verifica tecnica unica" può essere rilasciata esclusivamente da un Commissari Tecnico Nazionale, (CTBa) in occasione di una qualsiasi gara di Formula Challenge e/o Slalom ed è valida per tutte le successive gare che si svolgono nell'anno.

Il concorrente che partecipa ad una gara con una vettura che ha già effettuato la "verifica tecnica unica", in sede di verifica ante-gara, dovrà rilasciare apposita dichiarazione, predisposta dall'organizzatore della gara, attestante che la vettura non ha subito modifiche né danni a seguito di incidenti successivamente alla data di detta verifica unica.

A prescindere da tale dichiarazione, i Commissari Tecnici, possono in ogni caso effettuare verifiche tecniche a campione.

Art. 7 – ASSICURAZIONI

L'Organizzatore, quale titolare di licenza sportiva, sin dal momento della relativa sottoscrizione aderisce alla vigente normativa sportiva.

In tale contesto conferma di avere piena conoscenza del fatto che la polizza RC, menzionata dall'art. 56 del RSN, risponde ai canoni previsti dall'art. 124 del codice delle assicurazioni, con i minimi di legge, e non solleva i Concorrenti ed i Conduttori da qualsiasi responsabilità in cui possano eventualmente incorrere al di fuori dell'oggetto dell'assicurazione e ulteriori condizioni generali e speciali di polizza come pubblicate sul sito federale e comunque richiedibili alla Compagnia di Assicurazioni.

Art. 8 – REGOLAMENTI PARTICOLARI DI GARA

Per ogni manifestazione, l'Organizzatore deve predisporre un Programma, al fine di garantire il regolare svolgimento delle manifestazioni, e deve redigere un Regolamento particolare di gara (RPG) che deve inviare, per posta o per email, alla Commissione di competenza di ACI, per l'approvazione e il rilascio del permesso di organizzazione, almeno 30 giorni prima della gara.

L'ACI si riserva di apportare modifiche al programma per esigenze organizzative e sulla base del numero degli iscritti.

Il Regolamento particolare di gara deve essere redatto utilizzando il modello standard, predisposto da ACI e pubblicato sul sito www.csai.aci.it. Regolamenti redatti su moduli diversi non sono approvati.

Il RPG deve essere debitamente firmato dall'Organizzatore, dal Direttore di gara, dalla Delegazione Regionale ACI. Al RPG vanno allegati:

- Piano sanitario approvato dal Medico Federale Regionale.
- Nomina del medico capo del servizio sanitario di gara
- Planimetria del percorso.

Art. 9 – INCARTAMENTI DI CHIUSURA

Secondo quanto previsto dal RSN, entro dieci giorni dal termine della manifestazione, l'Organizzatore deve inviare alla ACI, per l'omologazione, un incartamento di chiusura in formato cartaceo o in formato digitale (CD), redatto usando l'apposito modello pubblicato sul sito istituzionale www.acisport.it, unitamente alla Scheda statistica e alla dichiarazione del Direttore di gara che la Segreteria della Commissione di competenza invia in sede di approvazione del RPG.

Art. 10 – RECLAMI E APPELLI

Gli eventuali reclami e appelli devono essere presentati nei modi e nei termini previsti dal RSN accompagnati dalla tassa di € 350,00 e in caso di reclamo contro una vettura, da una cauzione per le spese di verifica stabilita dai Commissari Sportivi, Commissari Tecnici, sulla base della tabella orientativa dell'Appendice n. 5 del RSN. Per gli appelli, la cui tassa è di € 1.500,00, vigono le norme del Regolamento Sportivo Nazionale.

Conformemente a quanto disposto dall'art. 14.3.3 del Codice Sportivo Internazionale FIA, il termine di introduzione dell'appello presso la ASN scade 96 ore dopo la decisione dei Commissari Sportivi, a condizione che l'intenzione di presentare appello sia stata notificata per iscritto, ai Commissari Sportivi, entro un'ora dalla pubblicazione della decisione stessa.

I terzi interessati che, con dovuta motivazione, chiedono al TNA di essere ascoltati, di presentare memorie e di parlare in udienza sulla materia dell'appello, se autorizzati dal Giudice del TNA, sono tenuti al versamento di un deposito d'importo pari a quello dell'appellante.

Art. 11 – DISPOSIZIONI FINALI

Nel caso di sfornamento della media di 80 km/h e in casi particolari ove sia strettamente necessario, la Commissione competente, segnalerà il caso al GDL Piste e Percorsi che provvederà all’invio di un Ispettore. L’Ispettore indicherà gli opportuni ed obbligatori ulteriori interventi che l’Organizzatore dovrà approntare per contenere la media oraria entro i limiti consentiti. Le spese sono a totale carico dell’Organizzatore.